

BUENOS AIRES E CADIZ.

Contribuição ao estudo do comércio livre

(1789-1791) (I) (*).

EMANUEL SOARES DA VEIGA GARCIA

Do Departamento de História da Faculdade de Filosofia,
Letras e Ciências Humanas da Universidade de São
Paulo.

INTRODUÇÃO.

Buenos Aires, em que pese a sua magnífica posição geográfica, durante os dois primeiros séculos da colonização espanhola, não teve melhores oportunidades para o seu desenvolvimento, quer no plano político, quer nos setores econômico e social. Não há dúvida que a ausência de metais preciosos tenha contribuído para o ostracismo por-tenho. Contudo, a primeira forma do mercantilismo espanhol, a saber: o monopólio régio, não reservaria qualquer oportunidade para o litoral rioplatense. Dessa forma a região se viu ilhada, esquecida das atenções metropolitanas, a ponto de viver a sua própria sorte, enfrentando os mais terríveis problemas, inclusive o da própria subsistência. Não há dúvida que a estruturação colonial espanhola voltava seus melhores interesses para o Caribe que, por conseguinte, tornar-se-ia o centro gravitacional da economia das Índias. Por outro lado, o eixo Sevilha, Portobelo, Lima, organizado para atender às implicações do regime do pôrto único, funcionava de modo a afastar tôda e qualquer possibilidade de Buenos Aires atuar como pôrto de acesso ao inter-lande meridional da América espanhola. Êste, especialmente algumas regiões do oeste platino, tais como: Tucuman, Mendoza, Jujuy, não podendo manter relações comerciais com o estuário platino, era obrigado a contentar-se com sua participação no abastecimento da zona mineradora do Alto Perú, particularmente Potosi. Dessa forma, o

(*) . — Tese de doutoramento apresentada à Cadeira de História da Civilização Americana da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo, em 1968 (*Nota da Redação*).

suprimento de aguardente, lenços, tecidos grosseiros e principalmente mulas, oferecia às províncias supra citadas recursos metálicos suficientes para abonar suas importações européias, através do empório limenho. Buenos Aires e as demais áreas litorâneas, ao contrário, sentiriam grandes dificuldades de acesso aos mercados consumidores. Não dispendo de oportunidades mineradoras, sem agricultura, contando tão somente com uma atividade pastoril muito modesta, conservar-se-ia afastada do abastecimento das populações mineiras do Alto Perú. E' de se ressaltar a quase impossibilidade de relações comerciais entre Buenos Aires e o mercado consumidor mais próximo que era Potosí. A distância enorme que os separava, dificultada ainda mais pela ausência de estradas carroçáveis, comprometia a introdução dos produtos perecíveis, tais como: couro cru, sebo e carnes. Não logrando introduzir seus artigos no mercado consumidor existente, os portenhos se viram impedidos da aquisição dos produtos indispensáveis à sobrevivência, a saber: tecidos, roupas, artefatos de ferro, azeites, vinhos, oriundos da metrópole. Não conseguindo através dos meios lícitos os recursos imprescindíveis à sua preservação, Buenos Aires se viu na contingência de se valer do contrabando, daí o desenvolvimento dessa atividade ilícita que, durante os três primeiros séculos da colonização, se apresenta como traço característico da economia portenha. E' evidente que o ilhamento de Buenos Aires concorreria para o incremento contrabandista. Além do mais, a Espanha não dispunha de meios eficientes de repressão de tal atividade. Sem dúvida alguma, a fundação da colônia do Sacramento, em 1680, viria fortalecer a trama do contrabando no Prata, de vez que aquela colônia lusitana serviria de apóio para a introdução das mercadorias de procedência inglesa. Por outro lado, graças ao *Asiento de negros*, os ingleses lograriam internar facilmente suas manufaturas no interior rioplatense. Dessa forma, o contrabando seria a constante da economia portenha. Tanto é verdade que as épocas de relativo fastígio foram coincidentes com as administrações que se deixaram envolver pela trama contrabandista. Por outro lado, os períodos mais difíceis da vida de Buenos Aires e adjacências, foram justamente os marcados pela repressão violenta ao comércio ilícito. Nessas oportunidades, a miséria mais do que nunca batia às portas dos lares portenhos. Os Áustrias, profundamente presos ao contexto mercantilista de sua época, jamais atenderiam aos apelos patéticos partidos de Buenos Aires. Pelo contrário, seu interesse não era outro senão prestigiar a rota oficial Sevilha, Portobelo e Lima. Dessa forma, todos os esforços eram feitos no sentido de manter o porto do Prata fechado. Desejosa de drenar todos os recursos metálicos para os seus cofres, a Metrópole espanhola receava que o estuário do Prata se transformasse no

escoadouro dessas riquezas. Seduzida pelo ideal “bulionista”, a cúpula da Espanha preocupava-se tão somente em aperfeiçoar seus órgãos eminentemente fiscais. Em assim sendo, tudo o que se fazia era justamente prestigiar as rotas do comércio estabelecidas, tôdas elas vinculadas à central Sevilhana. A abertura de uma nova rota, a fim de aproveitar as virtudes geográficas de Buenos Aires, estaria portanto fora das cogitações do Conselho de Índias. A problemática em tela criaria a grande discrepância entre Lima e Buenos Aires. Enquanto a capital do vice-reino do Perú se via vinculada à empresa ultramarina espanhola, usufruindo portanto todos os benefícios dela decorrentes, Buenos Aires, na qualidade de pôrto proibido, logo inútil, mantinha-se pobre, abandonada, completamente alienada do mundo exterior. Seu ilhamento tornar-se-ia tanto mais real à medida que se estabeleciam as barreiras fiscais no interior rioplatense. Realmente as “Aduanas Secas”, de Córdoba e Jujuy, praticamente estabeleceram o divórcio entre o litoral e o oeste platinos. Não fôra o contrabando, certamente a população ribeirinha do estuário do Rio da Prata teria sido extinta. Com a ascensão dos “Borbons” ao trono da Espanha, importantíssimas medidas seriam tomadas no sentido de dinamizar o tráfico colonial. Não obstante, o litoral platino não seria favorecido. E’ sabido que o famoso *Proyecto de Flotas y Galeones*, a instituição das Companhias privilegiadas de comércio e navegação, bem como o livre comércio com as Ilhas Barlovento, em nada atenderam aos interesses do pôrto de Buenos Aires. Carlos III, ao estender as franquias da real ordem de 16 de outubro de 1865, a Buenos Aires, a 2 de fevereiro de 1778, teria o mérito de criar condições favoráveis ao desenvolvimento daquela região. O famoso monarca em tela, à guisa de possibilitar a conquista definitiva da Colônia do Sacramento, criara o vice-reino do Prata em 1776. A emancipação dos rincões platinos marcaria o fim da ingerência peruana. Esta dominação bi-secular fôra responsável em grande parte pelo cerceamento da expansão econômica do Prata. Por outro lado, o auto de livre internação de Cevallos transformaria Buenos Aires na grande porta de acesso ao interior rioplatense. Sem dúvida alguma, a instituição do Comércio Livre de Índias, através do Regulamento de 12 de outubro de 1778, através do qual o Prata seria aquinhoado com dois portos maiores, a saber: Buenos Aires e Montevideo, viria abrir definitivamente os umbrais platinos à empresa mercantil. Teríamos então uma nova era cuja tônica seria a luta entre o pôrto e o interior. Dessa forma, a rivalidade entre Buenos Aires e Lima desapareceria com a derrota fragorosa da capital lime-nha, contudo seria substituída pelo antagonismo entre a região vitoriosa e os rincões do oeste platino. Essa luta tornar-se-ia tanto mais evidente à medida que se fomentava o comércio entre Buenos Aires e

os portos da Espanha, especialmente Cadiz, provocando as principais crises políticas argentinas por ocasião do século XIX. Nosso propósito nesta tese não é outro senão estudar as relações comerciais entre Buenos Aires e Cadiz, por ocasião dos primeiros momentos em que a Metrópole, rompendo com suas tradições monopolistas, oferecia ao outrora pôrto proibido, condições favoráveis ao seu desenvolvimento. Para tanto, tivemos o ensejo de pesquisar dois importantíssimos arquivos, a saber: *Archivo General de la Nación* de Buenos Aires e o *Archivo General de Indias* de Sevilha. A consulta direta às fontes documentais nos facultou a elaboração estatística referente ao movimento portuário de Buenos Aires, durante os anos de 1789, 1790 e 1791.

* *
*

PARTE PRIMEIRA.

ANTECEDENTES DO ESTABELECIMENTO DO COMÉRCIO LIVRE DE ÍNDIAS.

CAPÍTULO I.

O PRATA NO CONTEXTO COLONIAL DOS ÁUSTRIAS.

Nos primórdios do século XVI, quando a Espanha cuidou de estruturar o seu tráfico colonial, através da *Casa de la Contratación*, estabelecia-se o regime do pôrto único.

Atendia-se dessa forma às conveniências do mercantilismo tradicional espanhol (1), que tinha na cidade de Sevilha o escritório centralizador das operações mercantis entre a Metrópole e suas colônias de Índias. De acôrdo com a opinião de Tjarks, as relações comerciais, entre a Espanha e seu vasto império colonial americano, sofriam um estrangulamento em seus pontos extremos, a saber, Sevilha e o Istmo de Panamá (2). Essa conjuntura se mostrava adversa a Buenos Aires. Na realidade o pequenino núcleo colonial que lá se estabelecera, fundado em 1536, vivia sob o impacto das mais terríveis vicissitudes. Sua humilde população, alguns anos após a sua origem, tomava conhecimento da Real Cédula de Ampudia cujo teor a declarava pôrto proibido. Evidentemente a cúpula espanhola tinha sé-

(1). — Dias (Manuel Nunes), *O Comércio entre Havana e os portos de Espanha (1778-1789)*, vol. I, tese para o concurso de docência-livre junto à Cadeira de História da Civilização Americana da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1965.

(2). — Tjarks (G. D. E.), *El consulado de Buenos Aires e sus proyecciones en la Historia del Río de la Plata*, Universidade de Buenos Aires, Buenos Aires, 1962, pág. 16.

rios receios de que o Prata se tornasse o escoadouro das riquezas metálicas do Perú, bem como um logradouro propício à introdução de mercadorias estrangeiras no "interlande" sul-americano (3). Essa política colonial prevaleceria durante os séculos XVI, XVII e boa parte do século XVIII. O mercantilismo espanhol se desenvolveu no sentido de canalizar tôdas as riquezas metálicas para os seus cofres, daí as restrições comerciais que se faziam a determinadas áreas coloniais. Esse sistema criado pelos reis católicos e desenvolvido pelos Austrias, visava sobretudo o estabelecimento de uma só via de comunicação para o tráfico colonial.

A Corôa, dessa forma, julgava poder exercer uma vigilância severa em tôdas as operações mercantis coloniais. Por outro lado, atendia-se ao sentido eminentemente patrimonial que a realeza espanhola emprestava ao seu vastíssimo império. Caberia, nesse mercantilismo proibicionista espanhol, um importantíssimo papel a Portobelo, no Istmo do Panamá, que se caracterizou como único centro distribuidor de mercadorias destinadas às populações da América Meridional espanhola, sob a tutela do vice-reino do Perú (4). De lá, com grandes dificuldades, utilizando-se de duas vias, transportavam-se os artigos importados diretamente de Sevilha para o pequenino núcleo do Pacífico, conhecido pelo nome do Panamá. A primeira delas poder-se-ia chamar de via terrestre, em que se usava o gado muar como meio de transporte. Tratava-se de uma caminhada de 18 léguas seriamente comprometida pelas más condições de terreno e de clima. E se não bastassem essas tremendas dificuldades, havia ainda o constante perigo representado pela presença de tribos hostis encasteladas nas montanhas, que não raras vêzes provocavam enormes baixas entre os mercadores, redundando na perda de mercadorias transportadas. A outra via, que poderia ser chamada fluvial, se processava através do rio Chagres até Cruces. Tão somente pequenas embarcações tinham possibilidades de navegação, uma vez que essa corrente fluvial era sujeita ao fenômeno de assoreamento, além de sua profundidade modesta (menos de 12 pés de água) (5). A despeito de todos êsses óbices, essa via fluvial foi preferida, principalmente por fôrça da impraticabilidade da rota terrestre por ocasião das precipitações pluviométricas que ocorriam na época hibernal. Para se atingir o pôrto de Panamá, havia ainda uma caminhada de 5 léguas aproximadamente, através de uma via terrestre cujas condições deixavam muito a desejar. Daquela

(3). — *Ibidem.*

(4). — Canabrava (Alice Piffer), *O Comércio português no Rio da Prata (1580-1640)*, Boletim XXXV, da cadeira de História da Civilização Americana, nº 2, São Paulo, 1944, pág. 22.

(5). — Haring (C. H.), *Comércio y navegacion entre España y las Indias*, pág. 123.

pôrto do Pacífico partiam os navios em demanda à costa peruana que era alcançada após 3 semanas. Callao de Lima era o terminal dessa jornada marítima. A capital do vice-reino do Perú, portanto, tornou-se o grande empório dos gêneros europeus, os quais com grandes dificuldades eram distribuídos entre as várias regiões daquela unidade administrativa do império espanhol americano. As mais distantes, seria o caso das províncias platinas, recebiam irregularmente essas mercadorias, tendo em vista os inúmeros problemas de acesso ao Perú, a saber: relêvo acidentado, caminhos deficientes e irregulares, etc. . Além do mais, a importação de artigos europeus era problemática para o Prata, dado o baixo poder aquisitivo de sua população. Tão somente as províncias platinas do oeste, desde Santiago del Estero, é que logravam manter relações comerciais mais estreitas com o império peruano, graças à sua produção de algodão, carne, trigo, arroz, azeites, legumes, além de gado ovino, caprino e muar. A introdução desses artigos no mercado consumidor mais próximo, isto é, Potosí e Oruro, fornecia os recursos necessários à aquisição das mercadorias de origem européia. Deve-se levar em conta que as zonas mineradoras do Alto Perú, por força de suas grandes altitudes, não ofereciam condições para o desenvolvimento da agropecuária. Dessa forma, o oeste platino teria um importantíssimo papel como centro abastecedor das áreas mineiras do altiplano andino. Por ocasião do século XVII, as manufaturas de lenços e cobertores de lã em Córdoba, Corrientes e Catamarca, além da produção de vinho e aguardente de Mendonza e La Rioja, teriam um apreciável desenvolvimento, graças à regularidade de relações comerciais entre essas regiões e o principal centro minerador da América Meridional espanhola. Por outro lado, deve-se observar a decadência da indústria espanhola nessa época como fator de desenvolvimento dessa incipiente manifestação fabril do interior do Rio da Prata (6). Contudo, as áreas mais primitivas do grande estuário, mui especialmente Buenos Aires, mantinham-se pobres e sujeitas às terríveis restrições impostas pelo "Mercantilismo tradicional espanhol" (7). A situação de pôrto proibido, permanecia a despeito dos protestos e das constantes reclamações dos interessados. A cúpula espanhola sob os Habsburgos mostrava-se infensa aos reclamos platinos. Constantemente pressionada pelo Consulado de Lima, a *Casa de la Contratación* e o Real Conselho de Índias, tudo faziam no sentido de fechar o pôrto de Buenos Aires, obrigando dessa forma a população rioplatense a receber através de Perú, tôdas as merca-

(6) . — Hussey (R. D.), *Spanish Colonial Traits in Panama*, apud Canabrava, Alice Piffer, *ob. cit.*, pág. 24.

(7) . — Veja-se a expressão "mercantilismo tradicional", in Manuel Nunes Dias, *ob. cit.*

dorias européias de que necessitassem (8). A simples leitura de documentos pertencentes à correspondência de Buenos Aires, com os reis da Espanha, reunida por Roberto Levillier, nos ofereceria uma idéia bem clara do ponto de vista dos comerciantes limenhos em relação ao bloqueio total do pôrto de Buenos Aires. Senão vejamos

“Nada sería tan conveniente como la absoluta prohibicion de registros porque perjudicaban al comercio general que se hacia por Tierra Firme com las Provincias del Reino del Peru que las del Rio de La Plata teniam lo necesario para la vida humana y podia pasar sin las ventas de sua efectos que no eran de mucha consideracion, y sin el comercio de fuera, de cuya falta no le resultaria notable perjuicio; y si experimentasen alguno, era menos malo que lo sufriesen, que no um comercio tan grande como el que fomentaban los cargadores de galeones, cuyas ganancias podian hacer opulento al Estado y feliz la Patria, que sin duda caminaria a su ruina por aquel Camino en que se habian encontrado tantos tropiezos” (9).

Evidentemente essa atitude dos comerciantes de Lima produziu seus efeitos. Foram intensificadas as medidas no sentido de não se permitir a entrada de mercadorias através do amplo portal platino (10). Realmente, de 1580 a 1585, não houve tráfico algum no estuário rio platense, de vez que os moradores dessa região careciam totalmente de meios de pagamento para atender ao giro mercantil (11). A descoberta de um caminho direto entre Buenos Aires e Córdoba viria despertar o interêsse em tórno das relações comerciais entre aquêlê pôrto e as longínquas regiões de Tucuman e Alto Perú. Foi nessa oportunidade que se destacou o Frei Francisco de Victória, dominicano de origem portugûesa, bispo de Tucuman. Esta autoridade eclesiástica entusiasmou-se com a possibilidade de um intercâmbio comercial entre o Prata e a costa brasileira. Foi de sua iniciativa a viagem de D. Francisco de Salcedo, tesoureiro do bispado, que a 20 de outubro de 1585, partia de Buenos Aires em demanda ao litoral do Brasil. Levava em seu barco 30.000 pesos em prata com os quais pretendia adquirir escravos, ornamentos e demais mercadorias de origem européia armazenadas no pôrto do Rio de Janeiro. Preten-

(8). — Pinasco (Eduardo H.), *El puerto de Buenos Aires, contribucion al estudio de su Historia*, Buenos Aires, 1942.

(9). — Cf. *Correspondência de la Ciudad de Buenos Aires con los reys de Espana*, reunida por Robert Levillier, 1945, Tomo I, pág. 10, apud Pinasco (Eduardo H.), *El puerto de Buenos Aires, ob. cit.*

(10). — “Si fuere possible no entrase nada ni nadie por el Rio de La Plata” — expressões usadas por Pinasco (Eduardo H.), em *El puerto de Buenos Aires, ob. cit.* pág. 20.

(11). — Cf. — Becu (Ricardo Zorraquin), *Origines del Comercio Rioplatense*, Buenos Aires, 1947, Separata do *Anuario de Historia Argentina*, IV, (1943-1945), editado pela Sociedad de Historia Argentina, Buenos Aires, 1947.

dia também trazer em seu retôrno sacerdotes para o desenvolvimento da obra missionária nos rincões platinos. Após alguns problemas ligados à má receptividade da parte das autoridades luso-brasileiras, conseguiu comprar uma boa quantidade de mercadorias, além de persuadir 6 jesuítas a viajarem para Tucuman. Na entrada do estuário de Prata, todavia, três navios de corsários inglêses lograram interceptar o barco de D. Salcedo. Êste tornou-se prêsa fácil dos inglêses, que se apoderaram de tôdas as cargas. Abandonados em alto mar, depois de sérios percalços, os sacerdotes conseguiram regressar a Buenos Aires a 7 de março de 1587. A documentação que existe sôbre êsse incidente mostra o drama vivido por êsses religiosos que participavam dessa atividade comercial pioneira:

“y los quitaram hasta las camisas a todos que en el venian” (12).

Embora frustrada, a iniciativa do Bispo de Tucuman seria repetida nos anos seguintes (13). Realmente, de Córdoba pouco tempo depois, partiam 30 carretas de lenços de algodão e da famosa roupa de Tucuman. Essa mercadoria seria depois exportada para o litoral brasileiro, inaugurando dessa forma a rota comercial que teria singular importância nos últimos anos do século XVI. De acôrdo com as estatísticas da época, sômente no ano de 1587, o valor das exportações de artigos de algodão alcançou a cifra de 9.671 pesos de prata (14). As atividades comerciais do Bispo de Tucuman mereceram sérias restrições da parte das autoridades limenhas, conforme se pode depreender da documentação existente. As queixas dos comerciantes limenhos sempre alcançavam a cúpula da administração colonial da Espanha, que por seu turno procurava evitar, tanto quanto possível, as atividades portuárias de Buenos Aires (15). Medidas disciplinares foram adotadas, dentre elas destacou-se a ação de D. Francisco de

(12). — Cf. “Carta de Ramirez de Velazco ao rei, datada de 6 de abril de 1587 — Colección de Publicaciones Historicas de la Biblioteca del Congreso Argentino, Gobernacion de Tucuman, Papeles de gobernadores en el siglo XVI — 1a. parte, 195 — Madrid — 1920. Apud Becú (Ricardo Z.), *Origens del comercio Rioplatense*, ob. cit.

(13). — Cf. Diario de viaje y arribadas a Buenos Aires de los religiosos de la Cia. de Jesus y relato de lo ocurrido con unos corsarios ingleses — 1587 — Colección de Publicaciones Historicas de la Biblioteca del Congreso Argentino — Organización de la Iglesia y ordenes religiosas en el virreinato del Peru en el siglo XVI — 1a. parte, Madrid — 1919. Apud Becú (Ricardo Z.), *Origens del comercio Rioplatense*, ob. cit.

(14). — Cf. Carta Ramirez Velazco ao rei, datada de 20 de outubro de 1591 em Roberto Levillier, Nueva Crónica de la Conquista de Tucuman, III, 340, Buenos Aires — 1931. Apud Becú (Ricardo Z.), *Origens del comercio Rioplatense*, ob. cit.

(15). — Cf. Ramon y Cárcano, *Primeras luchas entre la Iglesia y el estado en la gobernacion del Tucuman en el siglo XVI*. Buenos Aires, 1929. Cf. Cabrera (Pablo), *Introduccion a la Historia Eclesiástica del Tucuman, 1535 a 1590*. Tomo 11. Buenos Aires, 1935.

Arevalo Briceno que, na qualidade de juiz perseguidor da Audiência de Charcas, cuidou de averiguar as atividades comerciais da máxima autoridade eclesiástica de Tucuman. Não obstante, as relações comerciais entre Buenos Aires e o Brasil prosseguiram conforme se pode deprender das estatísticas abaixo:

ESTATÍSTICA DO 1.º DECÊNIO (1585-1595) (16)

	Importação	Exportação	
1586	6.833	—	
1587	—	77.368	
1588	70.673	800	
1589	69.868	—	
1590	73.917	6.440	
1591	429.589	150	
1592	73.094	—	
1593	259.073	—	
1594	627.271	—	
1595	154.666	—	
TOTAL	1.764.984	84.758	Reales plasas (17).

As importações e exportações a que se referem as estatísticas apresentadas destinavam-se a Tucuman e procediam daquela região, respectivamente. Dessa região as mercadorias importadas do Brasil eram exportadas para as terras do Alto Perú. Buenos Aires atuava como simples pôrto de trânsito e, dessa forma muito pouco se beneficiava desse comércio. Na realidade, a população portenha não dispunha de recursos metálicos para abonar os produtos introduzidos em seu pôrto. Segundo o relatório do tesoureiro Hernando Montalvo, arrecadava-se *el almojarifazgo*, de acôrdo com as taxas estabelecidas, quais sejam: 7% de entrada e 3% de saída. Por ocasião do decênio 1585-1595, foram arrecadados cerca de 225.967 Reales de Plata (18). Sem dúvida alguma, a conjuntura política estabelecida pela ascensão de Filipe II ao trono de Portugal favoreceria as relações comerciais entre Buenos Aires e a costa brasileira. Não obstante, a pressão dos comerciantes de Lima se mostraria cada vez mais poderosa, tanto assim que a Real Cédula de 28 de janeiro de 1594 viria proibir termi-

(16). — Estatísticas apresentadas por Manuel Ricardo Trelles em *Registro Estadístico del Estado de Buenos Aires*. Año 1858, II, 4-12. Buenos Aires, 1859.

(17). — O Real de Plata valia 0,41 pesos atuais, de acôrdo com Juan Alvarez, em *Historia de la Nacion Argentina*, publicado pela Academia Nacional de la Historia, IV, 1a. seccion, 340. Buenos Aires, 1938.

(18). — Cf. Becú (Ricardo Zorranquin), *Origines del comercio Rioplatense*, pág. 9, *ob. cit.*

nantemente as importações e exportações rioplatenses (19). Nessa ocasião o vice-rei do Perú, Marquês de Cañeste, nomeava Antônio Guitierrez Ulhoa inquisitor com plenos poderes para averiguar o comércio entre o Prata e o Brasil e tomar tôdas as providências que se faziam necessárias ao fiel cumprimento da Real Cédula em questão. Êste sub-estabelece poderes a D. Sanches de Figueroa que, devidamente investido, dirige-se a Buenos Aires para o exercício de suas funções. Em se tratando de um cidadão desonesto e profundamente ambicioso, valeu-se da oportunidade para a prática do peculato conforme testemunha do tesoureiro Hernando Montalvo (20). Segundo as denúncias dessa autoridade, D. Sanches de Figueroa foi o principal responsável pelo desenvolvimento do contrabando em Buenos Aires, conseguindo introduzir naquele pôrto uma grande quantidade de escravos negros importados da costa brasileira. Faltava, portanto, autoridade moral ao encarregado da repressão do tráfico via Buenos Aires, que se processava normalmente, conforme se pode deprender da simples observação das estatísticas que seguem:

ESTATÍSTICAS DE 1596-1605 (21).

Anos	Importação	Exportação
1596	13.012	—
1597	67.817	39.280
1598	5.652	27.360
1599	107.060	72.000
1600	174.509	107.244
1601	218.041	66.240
1602	75.186	122.112
1603	278.503	136.320
1604	413.560	84.600
1605	57.942	98.280
TOTAL	1.411.282	753.436 Reales de plata

Seria interessante observar que a maior parte desse comércio consistia no intercâmbio de mercadorias com o Brasil, destacando-se nessas exportações a farinha, sêbo e *cecina* (carne sêca). A importação de escravos, através do contrabando, chegaria aos ouvidos do rei.

(19). — A Real Cédula de 28 de janeiro de 1594, foi incorporada à "Recopilación de Leys de Indias, (1630). Libro IV, titulo XVIII, ley 5. Archivo general de Indias.

(20). — Carta de Hernando Montalvo ao Conselho de Indias datada de 2 de março de 1599, apud Becú (Ricardo Zorranquin), *Origenes del comercio Rioplatense, ob. cit.*

(21). — Estatísticas apresentadas por Manuel Ricardo Trelles, em *Registro Estadístico del Estado de Buenos Aires ano 1859*, II, 6-27, Buenos Aires, 1859.

Este, em 1595, tenta regularizar a importação de negros, através de uma concessão especial a D. Pedro Gomes Reynel que, dessa forma se via contemplado com o privilégio exclusivo do *Asiento*. Foi autorizada a entrada por Buenos Aires de 600 peças anuais; entretanto, tão logo tomava conhecimento da medida em tela, o vice-rei do Perú informava ao rei da inoportunidade e perigo dessa permissão. Alegava aquêlo mandatário peruano o desenvolvimento do contrabando da prata de Potosí, agazalhado que fôra com a instituição do *Asiento*. Evidentemente essa atitude do vice-rei do Perú, atendia aos legítimos interesses da burguesia limenha que a todo custo desejava preservar o seu monopólio comercial na América do Sul espanhola. A reação do Cabildo de Buenos Aires não se faria esperar (22). A 25 de fevereiro de 1590 foi enviada uma “carta-poder” ao seu procurador junto às Côrtes, D. Beltran Hurtado, onde se assinalava a miséria em que viviam os platinos, bem como se expressava o clamor por providências urgentes. Uma nova procuração, vazada em têrmos ainda mais enérgicos, será feita 8 anos mais tarde. Esta conferia a D. Martin Barco de Centinera poderes para representá-lo junto à cúpula espanhola, manifestando suas queixas, apreensões em face de tão angustiante situação. Nessa procuração, o Cabildo de Buenos Aires fazia referências à uma tentativa frustrada de manter relações comerciais com o Brasil. Deixava bem claro o estado de penúria em que se encontravam os moradores daquelas plagas, afirmando não ter a maior parte do povo sequer a quantidade de roupas suficientes para vestir suas mulheres e crianças. Reclamavam ainda contra a ação desumana dos juzes da Audiência de Charcas que haviam apreendido tôdas as mercadorias importadas da costa brasileira. Solicitava, outrossim, permissão para enviar ao Brasil os frutos de sua modesta colheita à guisa de acudir às necessidades mais prementes (23). Ainda desta feita, nenhuma solução favorável foi oferecida à pequena população portenha, tanto assim que uma nova petição seria encaminhada ao rei, desta vez através de Anton Garcia. Dramaticamente, os portenhos apelavam ao rei no sentido de lhes ser facultado o comércio com a costa brasileira, a fim de obterem recursos suficientes para cobrir sua nudez, já que contavam tão somente com farinha, sêbo e carne seca. Não obstante, nenhuma resposta favorável lhes foi oferecida, tanto assim que os últimos anos do século XVI foram marcado por terrível e cruel miséria. Apenas meio milhar de habitantes vivia em Buenos Aires, em condições sub-humanas, experimentando tôda a sorte de vicissitudes, inclusive a nudez. A situação de pôrto-trânsito efetivamente não lhe possibilitava melhores condições de vida. Mais uma

(22) . — Cf. Pinasco (Eduardo H.), *El puerto de Buenos Aires*, ob. cit.

(23) . — *Idem*, pág. 21.

petição foi enviada à Espanha. O encarregado de levá-lo foi o frei Martín Ignacio de Loyola e seu teor nada mais era que uma súplica no sentido de se relaxar a proibição que envolvia o seu pôrto. As gestões dêsse nôvo representante dos portenhos foram mais felizes que as de seus antecessores, pois permitiram, pelo prazo de 6 anos, o comércio entre Buenos Aires e a costa brasileira (24). Posteriormente, graças às gestões do Cabildo de Buenos Aires, essa permissão mercantil foi prorrogada várias vêzes, o que possibilitou o desenvolvimento do tráfico comercial de forma considerável, conforme se pode deprender do exame das estatísticas que seguem:

ESTATÍSTICAS DE 1606-1615 (25).

Anos	Importação	Exportação
1606	556.835	153.050
1607	465.821	99.920
1608	395.036	208.000
1609	871.107	138.080
1610	164.331	117.600
1611	1.293.694	72.870
1612	946.262	73.008
1613	936.489	64.520
1614	828.405	117.800
1615	1.075.143	106.760
TOTAL	7.533.123	1.151.608 Reales plata.

O exame das estatísticas supra apresentadas nos leva à conclusão da existência de meios clandestinos para abonar as mercadorias introduzidas, uma vez observada a desproporção entre as cifras de importação e exportação. Trata-se, sem dúvida, de uma prova flagrante da prática contrabandista que foi sempre uma constante nos arraiais platinos. Por outro lado, essas estatísticas revelam que o volume do comércio excedia em alguns anos as quotas previstas pela Real Cédula de 1602. Esta limitava as transações a 2.000 fanegas de farinha, 500 quintais de charque e 500 arrôbas de sêbo. Esses produtos eram cotados em Buenos Aires à razão de: 10.000, 1.000 e 1.500 pesos respectivamente, num total de 12.500 pesos ou 100.000 reales platas para o total de exportação de um ano (26). Ainda se pode deprender dessas estatísticas a prorrogação da vigência da Real Cédula

(24). — Becú (Ricardo Zorranquin), *Origenes del comercio Rioplatense ob. cit.*

(25). — Estadística publicada por Manuel Ricardo Trelles en *Registro Estadística Buenos Aires*, 1863, II — 5-46. Buenos Aires, 1865.

(26). — Cf. Becú (Ricardo Zorranquin), *Origenes del comercio Rioplatense, ob. cit.*, pág. 24.

de 1602 que se estendeu até o ano de 1615. Não obstante, o panorama econômico do distrito rioplatense prosseguia o mesmo. A região não se enriquecia com êsse intercâmbio comercial, cujos benefícios iam parar nas mãos dos comerciantes do Alto Perú e Tucuman, regiões que dispunham de recursos metálicos suficientes para abonar as importações. Na realidade, poucos mercadores portenhos lograram tirar partido dessa situação de simples intermediários. Decorriam daí as suas constantes petições à Corôa de Espanha, no sentido de conseguirem concessões especiais que lhes oferecessem oportunidades de lucro. Em 1624, o procurador Manuel Frias enviava um memorial solicitando permissão para a introdução de negros de Angola através de Buenos Aires. No ano seguinte, o capitão Juan Aguinaza, juntamente com Manuel Frias, solicitavam algumas concessões de comércio, pedido que seria renovado dois anos mais tarde. Em 1618, Juan Salazar solicita e consegue a permissão para o tráfico de 3 navios anuais entre Espanha e Buenos Aires, circunstância que abriu precedente para novas solicitações. Não obstante nem tôdas eram atendidas. A irregularidade das relações comerciais de Buenos Aires não permitia o desenvolvimento da região, no entanto o agravamento da economia portenha ocorreria com a aplicação da Real Cédula de 7 de fevereiro de 1622. Essa nova determinação da cúpula espanhola proibia terminantemente a entrada de moedas de prata e de ouro lavrado, em Buenos Aires e criava uma aduana sêca em Córdoba. As mercadorias que chegavam ao pôrto platino através dos *navios de permiso* ao passarem por Córdoba, única rota existente para Tucuman e Alto Perú, eram taxadas em 50% de seu valor em Potosí (27). De nada valeram os protestos do Cabildo de Buenos Aires que, num gesto de desespero, envia Juan de Amunarris à Espanha, a fim de tentar a anulação dessa Real Cédula, que praticamente fechava o tráfico entre o litoral e o interior rioplatense (28). Estabelecia-se dessa forma uma terrível barreira entre Buenos Aires e a zona interiorana platina, uma vez que a aduana sêca de Córdoba praticamente proibia as relações comerciais com Tucuman e o Alto Perú. Trava-se dessa forma a expansão portenha para o interior, o que irregularmente favorecia a penetração portuguesa para oeste. Partindo de São Paulo, os intrépidos bandeirantes vergariam o famoso meridiano das Tordesilhas, conquistando imensas regiões que indiscutivelmente pertenciam à Corôa de Espanha. A única solução que se oferecia à pequena e pobre população porte-

(27). — Cf. Pinasco (Eduardo H.), *El puerto de Buenos Aires, ob. cit.*, pág. 21.

(28). — *Idem*, pág. 22.

nha, à guisa de acudir suas necessidades mais prementes, era o contrabando. As autoridades não eram apenas coniventes mas sim responsáveis diretas pelo comércio ilícito. Poder-se-ia citar como exemplo mais expressivo o governador Diego Maria Negron (1609-1613), cuja atuação foi das mais ímprobas. Contudo, com a cumplicidade do tesoureiro Simon Valdez, êsse peculatório governante fomentava abertamente a prática contrabandista. Usando de seu prestígio pessoal, Diego Maria Negron conseguiu a prorrogação da Real Cédula de 1602, por 2 vêzes, a saber 1609 e 1612. A vigência dessa permissão comercial seria para camuflar as atividades contrabandistas daquele desonesto governador. Nessa oportunidade, o pôrto de Buenos Aires via-se bastante movimentado, dado a presença de comerciantes que chegavam através de seus numerosos navios, promovendo dessa forma o intercâmbio comercial com as regiões vizinhas. Estas logravam vender seus couros a preços elevados e adquiriam escravos negros para atender aos reclamos da mão-de-obra. Tão logo, entretanto, voltavam a prevalecer as proibições comerciais que praticamente fechavam o pôrto e, quando ocorria a substituição do governador venal por uma autoridade honesta, à estatura de um Hernandárias, quando a repressão ao contrabando se fazia de forma enérgica e eficiente, a miséria aparecia logo. Rogava-se aos céus então em favor da chegada de outro governador desonesto que lhes permitisse comerciair com o Brasil (29). Realmente, a administração de Hernandárias foi um período de agonia para Buenos Aires e Córdoba. Cumpridor cego e fiel das reais Cédulas relativas ao comércio dessas regiões, êsse famoso governador preferiu a desgraça junto à cúpula espanhola do que relaxar sua ação repressiva ao contrabando. A partir da 2a. metade do século XVII, Buenos Aires e suas adjacências teriam uma fase caracterizada por terríveis problemas econômicos, cuja repercursão se manifestaria em todos os setores de sua vida. Alguns setores da vida social, por exemplo, manifestaram claramente a precariedade da situação econômico-financeira. Seria o caso da constituição da família, onde as estatísticas registram de 1652 à 1661 tão somente 8 matrimônios. De 1675 à 1700 registraram-se uma média de 40 enlances matrimoniais por ano (30). Por outro lado, a pobreza repercutiria nas condições na higiene, a ponto de comprometer a saúde pública. Terríveis epidemias, tais como a varíola, a febre tifóide, dizimavam a população portenha. Em 1652

(29). — Gandia (Henrique de), *Buenos Aires desde sus origines hasta Hernandarias*, Buenos Aires, pág. 144.

(30). — Cf. Moreno (Nicolas Besio), *Buenos Aires — puerto del Rio de la Plata — Estudio critico de su poblacion*. 1536 — 1936 — Buenos Aires. 1939, pag. 49.

foram registrados 446 óbitos, quando o número de habitantes de Buenos Aires, era tão somente de 3.100 almas. Trata-se, sem dúvida, de um índice brutal, pois morria uma pessoa em cada 7 habitantes (31). Esses aspectos dramáticos da História seiscentista de Buenos Aires evidenciam sobretudo o seguinte: ao ser, pela segunda vez, fundado, êsse pôrto platino dificilmente poderia se encaixar na engrenagem mercantil que a Metrópole havia estabelecido à guisa de preservar o seu sistema monopolista. O nôvo pôrto, sem dúvida, estava alijado das rotas estabelecidas, a menos que se promovesse uma profunda alteração do sistema, a título de atender as constantes reclamações e apelos patéticos do Cabildo de Buenos Aires. Essa alternativa se mostra impraticável face aos interesses criados em Lima, cujo desenvolvimento econômico merecia as melhores atenções da parte do Conselho de Índias. Realmente os comerciantes limeños formavam um grupo poderoso e absorvente que muito cedo viu reconhecida sua situação através de privilégios, ao ser criado o Tribunal do Consulado (32). Enquanto existiu o regime de galeões para o comércio de ultramar, reuniam seus capitais e se dirigiam ao Panamá onde participavam da famosa feira de Portobelo, trocando seus recursos metálicos (ouro e prata), por mercadorias européias. Regresando à Lima, onde se organizavam novas feiras, os comerciantes logravam transformar em metais preciosos as mercadorias recém importadas com um lucro legal de 40%, o que lhes oferecia, portanto, um resultado bastante compensador (33). Não era de se esperar, por conseguinte, uma atenção maior parte da cúpula espanhola que favorecesse o pequeno vilarejo rioplatense, quando a conjuntura econômica peruana se mostrava cada vez mais poderosa e atraente. A Espanha não tratou de povoar o litoral Atlântico e nem deu a Buenos Aires a oportunidade de desenvolver-se. Muito ao contrário, travou a expansão portenha, provocando uma situação de estancamento que contrastava com o dinamismo das áreas peruanas. As soluções que se davam para os problemas rioplatenses participavam dessa tendência estática. Procurava-se tão somente uma transação entre os apetites mercantis e o desejo de limitar a expansão portenha (34).

*

(31). — *Ibidem.*

(32). — Céspedes del Castillo (Guilhermo), *Lima e Buenos Aires — Repercusiones y políticas de la creación del virreinato de la Plata*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1942.

(33). — *Idem.*, pág. 7.

(34). — Cf. Becú (Ricardo Zorranquin), *Orígenes del comercio rioplatense (1580-1620)*, Buenos Aires, 1947, *ob. cit.*

CAPÍTULO II.

BUENOS AIRES NA 1a. METADE DO SÉCULO XVIII.

O século XVIII espanhol seria marcado por um acontecimento de importância transcendental. Refiro-me à mudança de dinastia. Sem dúvida alguma, a ascensão dos “Bourbons” oferecia à Espanha e ao seu povo novas perspectivas. Tinha-se efetivamente uma sensação de vida nova (35). Na realidade, os resultados econômicos da política colonial dos Áustrias, haviam sido desastrosos. Tanto é verdade que em fins de século XVII, o comércio das Índias estava praticamente nas mãos de estrangeiros, o que na prática traduzida a inoperância do monopólio comercial da América, sob a égide dos Habsburgos (36). Nunes Dias ao referir-se à ascensão borbônica ao trono espanhol assim se expressa:

“guindados os Bourbons, ao trono de Espanha, deu-se um balanço à vida pública. Os espanhóis proclamaram, então, a necessidade de se defender o reino e o império. Os escritos de alguns técnicos chamaram a atenção para o problema de salvaguarda do patrimônio da Corôa e do processo de desenvolvimento econômico nacional. Nessa linha de tentativa de renovação acha-se, no começo do século XVIII, o programa de Gerônimo de Uztáriz, conselheiro de Filipe V, cuja obra de diretriz fomentista foi reavivada mais tarde, em 1740, com o trabalho de Bernardes Ulhoa. Essas duas obras, dos mercantilistas espanhóis da primeira fase borbônica não constituem, porém, um corpo de doutrina de política econômica. Não obstante, desempenharam importante papel, ao proporem o estabelecimento de fábricas no reino e o revigoração do giro mercantil transatlântico.

Os primeiros borbons ensaiaram uma nova etapa experimental de exploração do tráfico ultramarino, instituindo Companhias privilegiadas de comércio e navegação. Reconheceram as inconveniências do monopólio régio e de sua central sevilhana. Exato. Todavia, foram ainda norteados pelos princípios do mercantilismo, pois atenuaram o exclusivismo do tráfico americano do tempo dos Habsburgos e estabeleceram outra modalidade privativa era o comércio entre Espanha e suas Índias Ocidentais” (37).

O Prata, mais especialmente Buenos Aires, por ocasião dessa nova etapa experimental, não alcançaria o seu antigo desejo de re-

-
- (35). — Cf. Muñoz Perez (José), *La España de Carlos III y su consciencia de período Histórico*, Separata da *Revista Arbor*, nº 149. Madrid, 1958, pág. 5.
(36). — Cf. Muñoz Perez (José), “El comercio de Indias bajo los Austrias y los Tratadistas españoles del siglo XVII”, *Revista de Indias*, nº 68, pág. 2, 4.
(37). — Cf. Dias (Manuel Nunes), *O comércio livre entre Havana e os portos de Espana (1778-1789)*, ob. cit., págs. 68-69.

formulação do regime comercial a que se sujeitara desde os seus primórdios. Seu pôrto continuaria fechado e suas relações com o interior platino comprometidas pela famosa Aduana sêca de Córdoba. Gil Munilla refere-se à conjuntura difícil da capital da seguinte forma:

“La salvación de Buenos Aires consistia en mantener un estrecho contracto con el interior, convirtiendose en el puerto de salida de sus productos. Ahora bien, para conseguir lo debia contar con el apoyo del gobierno peninsular; de otra forma, estando sometido Buenos Aires a Lima, los intereses creados obligariam a los virreyes limeños a torpediar cualquier intento de transformar el puerto del Plata en una ciudad importante” (38).

Realmente os interêsses da burguesia limenha se chovacam frontalmente com a possibilidade de Buenos Aires tornar-se a grande porta da América Meridional espanhola.

A única solução que se oferecia a Buenos Aires seria o contrabando. Não se tratava de uma prática nova, de vez que sua existência praticamente coincidia com a 2a. fundação de Buenos Aires. A propósito do problema do contrabando, constantemente se faziam notar as reclamações da cúpula espanhola junto aos governadores. Não obstante era praticamente impossível impedir a medrança dessa atividade comercial ilícita, dada a estruturação do tráfico colonial e, principalmente, em face da conivência das próprias autoridades encarregadas de reprimí-la. Houve exceções, é claro, dentre elas poder-se-ia citar o general Bruno Maurício de Zavala, cidadão célebre por sua austeridade que na qualidade de governador *del Rio de la Plata*, recebeu a missão especial de estudar as causas do contrabando desenvolvido nessa região. Constam de seu relatório as seguintes expressões:

“Considero imposible atajar las furtivas negociaciones de la colonial del Sacramentos, la razón de no encontrarse en esta plaza un solo articulo comerciable legitimamente, y no veo sino dos cosas pudieram hacerse: o dejar que se abastezca libremente, o que se haga un esfuerzo y se destruya por las armas el establecimiento portugueses”.

Proseguindo em suas considerações o correto governador, denunciando a participação de espanhóis na trama contrabandista da colônia do Sacramento, assim se manifesta:

“los mismos comerciantes españoles aqui establecidos son coniventes partícipes y ocultadores; y no hay termino medio entre

(38). — Cf. Munilla (Octavio Gil), *El Rio de la Plata en la política internacional*, Sevilla, 1949, pág. 351.

cortar esse abuso con un golpe sobre la colonia, o permitir el comercio dandose una forma legal” (39).

Depreende-se do relatório de Bruno Mauricio de Zavala a pre-mência de habilitar o pôrto de Buenos Aires a título de torná-lo útil para o comércio livre com a Espanha e costa brasileira. Tratava-se de uma solução que feria o *status quo* da política colonial espanhola. Seria um verdadeiro rompimento com o mercantilismo proibicionista bastante tradicional em Espanha. Sem dúvida alguma, a política proibicionista foi a causa principal da falta de instalações portuárias no Prata. Desde 1607, na época do governador Hernando Arias de Saavedra, quando se fêz o primeiro projeto de construção de um cais, para a carga e descarga de navios, Buenos Aires se ressentia da ausência de instalações portuárias. Naquela oportunidade percebia-se o grande risco que corriam os navios espanhóis, quando ancorados nas proximidades de Buenos Aires, de vez que embarcações inimigas facilmente entravam no estuário a fim de saqueá-los ou apresá-los. Trata-se portanto de uma medida de defesa. O projeto acima referido foi de autoria do capitão de infantaria D. Cristobal Perez de Arostegui, podendo ser resumido nas seguintes proposições: 1). — Povoamento da ilha de Maldonado a fim de evitar sua utilização por navios estrangeiros; 2). — Construção de um cais de madeira a pouca distância da costa para o descarregamento das mercadorias; 3). — Construção de uma pequena plataforma em Riachuelo a título de abrigar os navios durante as tempestades ou por ocasião dos ataques de embarcações inimigas. Acredita-se que êste tenha sido o primeiro projeto de obras portuárias em Buenos Aires, sendo que das soluções apresentadas tão somente se tornou realidade o que se denominou mais tarde: *guardia del Riachuelo* (40).

No início do século XVIII, surgiram vários projetos de obras portuárias para Buenos Aires. Dentre êles poder-se-ia destacar o de autoria de D. José Bermudez, em 1708. Alguns anos mais tarde, isto é, em 1713, êsse mesmo engenheiro apresentou um segundo projeto que recebeu o título de: *Barracas del Riachuelo*. Trata-se de dois planos cujos originais se encontram no *Archivo General de Indias* de Sevilha (41). A despeito de apresentarem os referidos projetos soluções técnicas para o problema das instalações portuárias de Buenos

(39). — Cf. Pinasco (Eduardo H.), *El puerto de Buenos Aires*, ob. cit., pág. 25.

(40). — Correspondência de la Ciudad de Buenos Aires con los Reys de España. Reunida en el Archivo de Indias de Sevilha, coordenada e publicada por Roberto Levillier, ano 1915. Tomo I, pág. 208, apud Pinasco (Eduard H.), *El puerto de Buenos Aires*, ob. cit.

(41). — Municipalidade de la Capital. Documentos y planos relativos al período edilino colonial de la ciudad de Buenos Aires, reunida y ordenado por Enrique Peña. Ano 1910, Tomo I. A. G. I.

Aires, contudo o custo da execução anestesiaria completamente qualquer desêjo de torná-la realidade. Tanto é verdade que em 1749, ainda não havia nenhum cais na cidade, conforme se pode depreender de um documento assinado por Juan Francisco Basurco, onde se lê a queixa do referido cidadão contra a carga e descarga de mercadorias frente ao terreno sua propriedade (42). Realmente, as operações de embarque e desembarque em Buenos Aires eram difíceis e arriscadas. Os navios mantinham-se afastados da costa, sujeitos sempre aos perigos representados pelos bancos de areia, que não raras vêzes os aprisionavam de tal forma a dificultar o seu resgate. Pequenas barcas se encarregavam de estabelecer a ligação com as praias portenhas. Era comum também o uso de animais de carga, os quais, vadeando as águas do estuário, traziam em seus lombos mercadorias, passageiros, oferecendo um espetáculo ridículo às operações portuárias de Buenos Aires. Como se pode concluir facilmente, êsses trabalhos comprometiam sèriamente a segurança das mercadorias desembarcadas, além de serem extremamente morosos. A Espanha não mostrava o menor interêsse em aparelhar, ainda que através de requisitos mínimos o pôrto do Rio da Prata. Por outro lado, a Inglaterra continuava disposta a tirar partido do contrabando organizado. Os inglêses chegaram mesmo a pensar na possibilidade de desvincular da Península as Índias da Corôa espanhola. Chegaram mesmo a admitir a conquista de praças a título de garantir êsse domínio. Posteriormente, julgaram ser mais interessante lograr o direito de comerciar diretamente com a América espanhola. Em meio a essas pretensões, houve uma da parte dos inglêses que se destacou sôbre as demais, qual seja a concessão do *Asiento* a uma companhia inglêsa (43). Sabiam perfeitamente os mercadores da Grã-Bretanha que êsse privilégio lhes facultaria maior penetração nos arraiais hispano-americanos, independentemente de qualquer solução a ser por êles adotada em relação às Índias espanholas. Com o tratado de Utrecht, em 1713, a Inglaterra vê garantida a sua presença no comércio com a América espanhola, convencendo-se da impraticabilidade de desmembrá-la da Metrôpole, bem como da inviabilidade da conquista de praças de segurança. O rompimento do sistema monopolizador espanhol seria a grande meta a ser alcançada através do famoso privilégio do *Asiento* (44).

Na verdade os inglêses bem cêdo perceberam que o *Asiento*, bem como o navio de *permiso*, se constituíam em meios eficazes para a

(42). — Acuerdo del extinguido Cabildo de Buenos Aires. Año 1931 — serie II — Año 1745-1750, Archivo General de la Nación — Buenos Aires.

(43). — Cf. Munilla (Ostavio Gil), *El Río de la Plata en la política internacional*, ob. cit., pág. 21.

(44). — *Idem.*, pág. 22.

organização de uma rede contrabandista de grandes proporções. Através dela poder-se-ia desenvolver o comércio inglês com as vantagens de maior remuneração do que através de sua forma normal (45). Por outro lado, o comércio ilícito contaria com o acorçoamento dos círculos oficiais de vez que êstes auferiam benefícios jamais alcançados através dos tratados ou regulamentos de comércio. A Inglaterra, portanto, usaria êsses meios ilegítimos à guisa de expandir seu comércio na América espanhola, isto é, o contrabando e a corrupção administrativa. Afinal, a sua potencialidade econômica industrial exigia a conquista de novos mercados capazes de absorver a sua produção cada vez mais desenvolvida. O comércio de escravos seria, pois, a sua grande válvula para a introdução na Ibero América de mercadorias de comércio ilícito (46). Dessa forma, o contrabando, que remontava aos primeiros anos da colonização espanhola, adquiriu um sentido nôvo, qual seja, a sua supervisão por governos estrangeiros. Seu desenvolvimento se fazia sentir à medida que se intensificava a incompatibilidade entre o fomento econômico da sociedade colonial e o sistema administrativo empregado pela Espanha (47). O Prata, na primeira metade do século XVIII, mui especialmente a partir do tratado de Utrecht, passou a despertar os melhores interesses da parte da Inglaterra. A geografia de Buenos Aires era um verdadeiro convite ao contrabando, pois oferecia grandes facilidades de penetração em demanda às regiões mineradoras do Alto Perú. E, como se isso se não bastasse, o estuário platino encontrava-se relativamente próximo da costa brasileira, permitindo portanto o abastecimento de gêneros de procedência européia (48). A cúpula espanhola não ignorava o terrível problema do contrabando. Nunes Dias aborda a questão da seguinte forma:

“O contrabando cresceria dia a dia. A direção do *asiento* seria outro fator do tráfico ilegal. Com efeito, a Coroa, ao comparar o tráfico negreiro entregue aos *asientistas* estrangeiros, parecia esquecer-se das fingidas e artificiosas arribadas forçadas. Difícil, porém, senão impossível, apurar-se a estatística do volume e do valor do comércio fraudulento, por quanto o contrabando só fica documentado quando é apreendido. E, assim mesmo, nem sempre

(45). — *Idem.*, pág. 28.

(46). — Levene (Ricardo), *Comercio de Indias. Antecedentes legales (1713-1770)*, Buenos Aires, 1915, pág. 21.

(47). — Cf. Munilla (Octavio Gil), *El Río de la Plata en la política internacional*, *ob. cit.*, pág. 34.

(48). — Ravnani (Emilio), *El virreinato del Río de la Plata — Historia de la Nación Argentina*. Tomo IV, 1a. sección, pág. 36.

é contabilizado, dada a “condescendência”, da administração pública” (49).

Filipe V sentia perfeitamente os efeitos danosos das operações contrabandistas. Sabia que a única solução para o problema seria uma radical mudança na administração colonial que eliminasse a Inglaterra da trama do comércio ilícito. No entanto, o primeiro soberano Borbon temia a reação daquela potência européia. Seu propósito não era outro senão evitar uma guerra contra a Grã-Bretanha. Sabia perfeitamente o soberano espanhol que seu país não estava em condições de levar a bom termo uma campanha belicosa contra os ingleses, principalmente levando em conta que a luta seria travada no mar. Assim sendo, limitava-se tão somente Filipe V a exigir o cumprimento das cláusulas estabelecidas em Utrecht. Essa política era muito bem recebida pelo governo inglês que também não estava muito interessado em uma guerra contra a Espanha. Sentiam os responsáveis pela política exterior da Inglaterra que o acôrdo de Utrecht lhes facultava uma penetração efetiva nos domínios espanhóis, muito embora os comerciantes de Londres e de Bristol preferissem soluções mais objetivas. No que diz respeito ao Prata, o Tratado de Utrecht teve transcendental importância. De acôrdo com o artigo 6º, o rei Filipe V

“cedia por siempre y a perpetuidade la plaza de la Colonia, con el territorio necesario a su defensa y seguridad a S. M. el rey de Portugal y a sus sucesores por cualquier linea y derecho con que viniesen a ocupar el trono, sen que en ningún caso ni por razón alguna pudiese invalidarse esta cesion” (50).

O artigo em questão envolvia uma situação de caráter econômico. Através da Colônia do Sacramento, a Inglaterra, usando de sua condição de aliada de Portugal, pôde fomentar seu comércio de contrabando cujos efeitos, embora danosos para a Corôa espanhola, facultaram a libertação do Prata das implicações do mercantilismo proibicionista da Espanha. A medrança das operações contrabandistas foi de tal ordem que assustou a cúpula governamental espanhola. Tanto é verdade que, em 1720, era instituído o famoso *Projecto para Galeones y Flotas del Peru y Nueva España y para Navios de Registro y Avisos, que navegasen a ambos reynos*. Esse regulamento publicado por ordem do rei, pela imprensa de Juan de Ariztia, foi reproduzido na sua íntegra pela *Facultad de Filosofia y Letras* de Buenos

(49). — Dias (Manuel Nunes), *O comércio entre Havana e os portos de Espanha* (1778-1789), ob. cit., pág. 65.

(50). — “Instrucciones a B. M. Zabala”, en *Revista Historica de Montevideo*, septiembre de 1910, pág. 82 e seguintes apud *Documentos para la Historia Argentina*, ob. cit., pág. 27.

Aires em *Documentos para la Historia Argentina* (51). Em sua primeira parte, intitulada *El Rey*, o documento em tela confessa a necessidade urgente de se restabelecer o tráfico entre a metrópole e suas colônias americanas em bases mais regulares. Mas vejamos o texto:

“Con la proximidad de la Paz, tan deseada, como necesaria en mis Dominios, llega al caso de que mais Vassallos empiezen a experimentar los efectos de mi propensión a quanto pueda conducir á su mayor alivio, y satisfacción; y como el logro de este fin, y la conveniencia recíproca de mi Erario Real consisten principalmente en el regular, y necessario curso de los comercios, fundamento unico de la opulencia de las Monarquias, es, y sera siempre importancia de restablecer brevemente los de estos Reynos, y los de la America que se hallan tan deteriorados, la que ocupen mas mui cuidado, y aplicaciones, hasta ver, como lo espero, el trafico entre los vassallos de unos, y otros Dominios felizmente continuado, y aumentado, y restablecidas tambien las Fabricas de seda y lana, y otras maniobras necessarias en lo interior de España; para cuyo fomento, y el consuelo universal de mis Vassallos, he considerado, que nada puede conducir tanto como el que los galeones de Tierra firme, y Flotas de la Nueva España, y Navios de Registro, y Avisos para ambos Reynos se despachem con frecuencia, sin que por la mala dirección en el avio de ellos se retarde la puntual expedicion de su salida, y retorno a los tiempos prefinidos; pues por no haberse atendido con la vigilancia correspondiente à éste intento, ni observadole la fee publica, ni las demás buenas reglas que conviene, ha sido grandes, repetidos y lastimosos los daños que se han padecido, aviendose experimentado, que con las grandes demoras en los aprestos, y salidas, se deterioran, y malogran los frutos, se apollillan muchos de los generos, y de otros se passa, ó varia el uso desde que se compran hasta que llegan à las Indias, donde se imposibilita, la renta, ó pierden la estimacion; y yá por esta causa, ó ya porque en el intermedio de tanta dilacion suben los precios allá, se dá ocasion á las Naciones para solicitar introducirlos con tanto beneficio suyo, como daño de mis vassallos”!... (52).

Observa-se que o documento em questão evidencia claramente a preocupação de Filipe V, quanto à irregularidade das relações comerciais entre Espanha e suas Índias Ocidentais. Percebia a Corôa espanhola o fracasso da política colonial até então mantida e se propunha corrigi-la. O monopólio régio, longe de atingir seus objetivos, pelo contrário concorrera para comprometer as relações entre a Metrópole e suas colônias americanas. Um dos aspectos de maior destaque da política coclonial da Espanha borbônica, seria a defesa do seu vasto

(51). — *Documentos para la Historia Argentina*, Tomo V, ob. cit., págs. 22 a 45.

(52). — *Ibidem*.

império. Para tanto, a cúpula espanhola compreendia a necessidade urgente de intensificar o tráfico ultramarino em benefício da Corôa, bem como de seus fiéis vassallos. Tratava-se, sem dúvida, da melhor arma para combater a perigosa e comprometedora penetração inglesa favorecida pelo comércio ilícito. A leitura dos oito capítulos do *Proyecto para Galeones y Flotas del Peru y Nueva España y para navios de Registro e Avisos*, mostra claramente o início de um novo processo de relações comerciais entre a Espanha e suas Índias ocidentais, cujo *climax* seria atingido em 1778, com a instituição do célebre Regulamento do comércio Livre. O capítulo sexto da regulamentação supra referida trata dos fretes a serem pagos entre a Espanha e Buenos Aires. Assim está redigido o capítulo em questão:

“Lo que se ha de pagar por los fletes de España para Buenos Aires, de lo que se cargare en las naos que hicieren viaje à aquel Puerto.

Frangotes, Tercios, Caxones, y Barriles de Mercadorias, sujetos à medida se avaluarán, cada fragotillo de a treintos y siete palmos y medio, a doce dozavos, los que se embarcaren en Navios de mi Real Armada; y à once dozavos lo que se cargare en las de Particulares, de cuyo correspondido se pagarán en la misma forma el flete de haberías en España, y el flete principal, en aquel Puerto. Fierro en Planchuela, Quadrado, y Rexas, quinze reales el quintal.

Herrage, y Clavazon en caxones, ó barriles, seis pesos escudos el quintal.

Azero, veinte y un reales el quintal.

Cera en Maruetas, treinta reales la arroba.

Crúdos sueltos, doce reales pieza sencilla.

Hilos sueltos para Abarrotes, à real y medio la libra.

Cinta de Reata, quatro reales y medio la docena.

Papel comum, treinta y tres pesos escudos balón de vinte y quarto resmas.

Canela, treinta pesos escudos cada churla de cien libras.

Pimenta, diez y ocho reales de plata la orroba.

Barril quintaleño de Especeria si otro qualquier genero, treinta pesos escudos cada uno” (53).

Os fretes cobrados de Espanha a Buenos Aires eram superiores aos cobrados entre Espanha e outros portos americanos. Por exemplo:

“Fierro en Planchuela, Quadrado, y Rixas

Para Buenos Aires = 15 reales o quintal.

Para outros portos americanos = 12,5 reales”.

(53). — Facultad de Filosofia y Letra, *Documentos para la Historia Argentina*. Tomo V, pág. 40, ob. cit.

Os resultados do *Proyecto de Flotas y galeones* não foram muito alvissareiros. Tanto é verdade que a 21 de janeiro de 1755 se estabelecia um real despacho no qual se evidenciava um desapontamento da cúpula espanhola. Mas vejamos uma parte do texto:

“por quanto la experiencia ha manifestado que las justas y repetidas providencias, aplicadas en todos los tiempos para el alivio de los comercios, así del Reyno del Peru, Tierra firme y demás provincias de aquellos dominios, como del Reyno de Nueva España, islas de Barlovento, no han sido bastantes para remediar los abusos de los furtivos e ilícitos tratos que se . . . vayan y vuelvan las armadas de Galeones y flotas con la regularidad que conviene a mis reales intereses”.

Seria interessante ressaltar a preocupação do soberano espanhol quanto à prática do contrabando. O Regulamento de 1720 não atingia os seus objetivos aos seus vinte anos de vigência. Não havia mais razão para mantê-lo. Em 1740, foi abolido o sistema de frotas e galeões, organizando-se o sistema de *registros sueltos*, numa tentativa de resolver o delicado problema das relações mercantis entre a Espanha e suas colônias da Ibero-América. Nessa mesma oportunidade, resolvia-se atender ao provimento de mercadorias para o Perú através da rota do Cabo Horn, suprimindo-se dessa forma as antigas feiras de Portobelo, bem como a tradicional rota do Panamá.

A Espanha iniciava a política dos navios de registro. Outrora, essas naus eram despachadas nos interregnos da saída das frotas, destinando-se aos portos mais necessitados. †

Competia à *Casa de Contratación*, trasladada para Cadiz, a autorização de viagem desses barcos. Suprimido que fôra o sistema de frotas e galeões, essa faculdade passou diretamente às mãos do Rei (54).

A propósito dos resultados da instituição dos navios de Registro para Buenos Aires, temos o testemunho de Campomanes que assim se manifestou:

“por el año de 1740, el buque de galeones se hallaba reducido a dos mil toneladas, de manera que el comercio ilícito extinguía 13 mil toneladas, en el Peru y Tierra firme. Cotégese ahora el incremento que estas navegaciones han tomado con los Registros sueltos y será facil deducir cual de los métodos es preferible. Yo creo que

(54). — Antunes y Acevedo, *Memorias historicas sobre legislacion y gobierno del comercio de los españoles con sus colonias*, apud Levene (Ricardo), *Documentos para la Historia Argentina*, Introdução, ob. cit., pág. 31.

nadie daría su voto en el estado presente por los galeones ... Buenos Aires por este medio se ha hecho una plaza floreciente por su tráfico, lo cual en el siglo pasado casi carecía de comercio" (55).

Não obstante, segundo as afirmações de Haring, as premências dos colonos no que tange à provisão de mercadorias européias, eram atendidas por "enemigos marítimos de Espanha", a saber os ingleses, holandeses e especialmente os franceses, depois do ano de 1703. Barcos franceses, contando com anuência da cúpula espanhola, navegavam em demanda a costa peruana, seguindo a rota do Cabo Horn. Em pouco tempo lograram dominar o tráfico das costas chilenas e peruanas, onde introduziam suas mercadorias a preço 80 a 100% mais baratas que aquelas importadas através das Feiras de Portobelo (56). Bem verdade é que o Tratado de Utrecht iria comprometer essa expansão franca nos domínios espanhóis, contudo o desaparecimento das atividades comerciais francesas seria lento e gradativo, prejudicando sensivelmente os interesses da Espanha.

Por outro lado, Buenos Aires seria até a segunda metade do século XVIII, uma colônia prejudicada, não tanto pela Metrópole, mas sim pelo vice-reino do Perú. E' sabido que a ascensão dos Borbons ao trono de Espanha havia proporcionado às suas colônias uma influência nova, caracterizada por matizes liberais. Não obstante, Buenos Aires, no contexto colonial que se estabelecera a partir dos primeiros anos do século XVIII, fôra uma exceção. Conforme muito bem observou Antunes Acevedo, nenhum pôrto da América Espanhola suportou tamanhas restrições comerciais quanto o Rio da Prata. A falta de liberdades comerciais de Buenos Aires não partia da Corôa mas sim da burguesia limenha, mediante protestos enérgicos junto à cúpula da Espanha. Os responsáveis pelo comércio monopolista de Lima sempre viam as atividades mercantis portenhas como altamente prejudiciais à economia do vice-reino peruano. A simples observação da Real Ordem de 28 de outubro de 1749, seria o bastante para se comprovar as verdadeiras intensões dos poderosos comerciantes limenhos. De conformidade com a determinação real em foco, os comerciantes de Buenos Aires, não poderiam internar as mercadorias que, através de registros concedidos àquele pôrto, lá se encontravam devidamente estocadas. Tão logo tinha em mãos a Real Ordem de 28 de outubro de 1749, o vice-rei do Perú, conde de Superunda, fazia baixar instruções ao governador de Buenos Aires, José de Andoñaigui, no sentido do fiel cumprimento daquela determinação da

(55). — Campomanes, *Educacion Popular*, II — pág. 436-440. Apud Levene (Ricardo), *Documentos para la Historia Argentina*, ob. cit., pág. 32.

(56). — Cf. Haring (C. H.), *El Imperio Hispanico en America*, pág. 396.

Corôa espanhola. Evidentemente a repercussão de medida entre os comerciantes portenhos seria a pior possível, chegando mesmo aos limites da indignação. Em sua introdução à coletânea *Documentos para la Historia Argentina*, tomo V, Ricardo Levene reproduz alguns trechos de representação enviada pelos prejudicados ao então governador de Buenos Aires. Julgamos oportuno transcrever alguns parágrafos do documento em tela:

“no es la primera vez que los comerciantes de Lima brotan su veneno y disparan las flechas de su encono contra los de esta carrera, y siempre están pensando prolijos medios de su exterminio, yá con delatados Papeles llenos de autoridades, y textos, tan inconducentes para la economia del Comercio, como libertinos para lastimar la opinion de aquéllos à quienes el accidente, el destino, ó las circunstancias les precisaran a venir por esta senda, acumulandoles todo genero de fraudes, sin mas méritos, ni prueba, que el propio antojo de su pasion” (57).

Depreende-se claramente dessa representação o sentido da luta entre Lima e Buenos Aires. Percebe-se o quanto a subordinação do Prata ao vice-reino do Perú lhes era antipática e irritante. As expressões da referida representação:

“no es la primera vez que los comerciantes de Lima brotan su veneno y disparan las flechas de su encono...”.

evidenciam tôda a mágoa, todo o ressentimento dos portenhos, desta feita dispostos a não suportar mais as injunções danosas da burguesia limenha. Não há dúvida nenhuma de que a

“Nueva representación que hace a su Magestad D. Domingo de Marcoleta, con motivo de La Orden Expedida por el Virrey de Lima, sobre extraccion de gêneros que hayan arribado à su puerto con facultad de internalos en los Reynos del Peru y chile”,

datada de 13 de abril de 1750, foi provocada pela disposição dos comerciantes de Buenos Aires de não tolerar mais o desastroso domínio econômico exercido pelo vice-rei do Perú.

(*Continua*).

(57). — Cf. *Documentos para la Historia Argentina*, vol. V, pág. XLIII, Introdução de Ricardo Levene, *ob. cit.*