

BUENOS AIRES E CADIZ.
Contribuição ao estudo do comércio livre
(1789-1791) (III).

(Continuação).

EMANUEL SOARES DA VEIGA GARCIA

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

TERCEIRA PARTE.

O COMÉRCIO LIVRE NA ÁREA DO PRATA.

CAPÍTULO I.

O PÔRTO DE BUENOS AIRES E O COMÉRCIO DE CADIZ.

Preliminarmente seria interessante assinalar que um dos resultados mais sensíveis do Regulamento de 1778, foi, sem dúvida, o desenvolvimento da marinha mercante espanhola.

Com efeito, o número de armadores sofreu um acréscimo bastante apreciável, senão vejamos: em 1763, havia em Cadiz 30 armadores. Pois bem, em 1792 o número deles ultrapassava a casa dos 100. No que diz respeito ao tráfico ultramarino espanhol, acredita-se que, somente em 1778, saiu da Espanha maior número de navios que em todo o quinquênio anterior (91). Nesse novo contexto colonial, Buenos Aires teria a sua grande oportunidade. Bem verdade é que o incremento do contrabando, principalmente a partir da fundação da colônia do Sacramento, havia logrado tirar a cidade da pobreza que a perseguia desde os tempos de sua fundação. A se levar em conta o informe de Acarete de Biscay, em 1664 Buenos Aires não possuía mais que 4.000

(91). — Cf. Bliss (Horacio), *Del Virreinato a Rosas, ob. cit.*, pág. 22.

habitantes. Oitenta anos depois, face à medrança contrabandista, o sítio urbano portenho possuía 12.038 habitantes, havendo ainda 7.256 pessoas em sua zona rural. Nas vésperas da assinatura do Regulamento de 1778, o núcleo urbano de Buenos Aires possuía cifra de 32.000 habitantes, além de 12.577 almas em sua área rural (92). Não seria exagêro afirmar que o crescimento demográfico de Buenos Aires, se fizera à sombra do tráfico clandestino, através do qual os principais produtos da pecuária, a saber: couros, sebo e carne salgada tiveram acesso ao mercado europeu, além de recursos metálicos, tais como ouro e prata. Não há dúvida que o *Asiento*, concedido aos inglêses pelo Tratado de Utrecht (1713), favoreceu sobremodo o desenvolvimento dêsse tráfico ilícito. Por outro lado, seria interessante lembrar que as guerras européias do século XVIII, aumentaram a demanda de produtos de origem animal. Particularmente a indústria inglêsa, mais do que nunca, reclamava um suprimento cada vez maior dessa matéria prima. Conseqüentemente os preços dos artigos platinos, mui especialmente couros, alcançavam cifras maiores que as pagas pelo mercado espanhol. Era, portanto, de todo o interêsse dos comerciantes portenhos a participação na empresa contrabandista. Esta, em que pese as medidas repressivas adotadas pela Espanha, absorvia completamente o saldo favorável da balança do comércio lícito, tornando crônica-mente deficitário a balança de pagamentos do vice-reino do Prata. Estima-se em 2.000.000 de pesos fuertes anuais o valor das mercadorias européias introduzidas no Prata.

Essa importação clandestina era paga com a prata de Potosi ao pêso e praticamente atingia o valor do comércio lícito. Para ser mais claro, 50% do que se consumia no vice-reino do Prata em matéria de produtos europeus, era introduzido através do contrabando (93). O problema das relações comerciais entre o Prata e a Metrópole tornar-se-ia mais grave à medida que se desenrolavam as guerras européias do século XVIII. E' sabido que a Espanha nelas se viu envolvida, tendo sempre como grande inimiga a Inglaterra. Dominando os mares, os inglêses conseguiam bloquear as colônias espanholas, tornando-as completamente ilhadas da Metrópole. Nessas ocasiões, evidentemente interrompia-se o tráfico comercial. Não havia outra saída para a Espanha senão conceder autorizações a estrangeiros neutros a manter relações de comércio com seu império das Índias. E' claro que o comércio espanhol perdia as comissões e os fretes, contudo os produtos colônias encontravam meios de saída e se assegurava o abastecimento

(92). — Cf. Ravnani (Emilio), *Historia de la Nación de la Argentina*, vol. IV, 1a. pág. 71.

(93). — Cf. Blis (Horacio William), *Del Virreinato a Rosas*, ob. cit., pág. 25.

das colônias. Por outro lado, a Inglaterra, a despeito de sua situação de inimiga, por ocasião das últimas guerras do século XVIII, concedia salvo-condutos às embarcações espanholas que pretendessem dirigir-se aos portos da América. Mais do que isso, chegaram mesmo a dispensar-lhes proteção. Afinal, estava em jôgo o grande interêsse daquele país em plena fase da Revolução Industrial. Não obstante, o pôrto de Buenos Aires, que até esta altura ainda não dispunha de instalações adequadas, teve um apreciável movimento de navios. A apuração estatística que logramos elaborar, referente aos anos de 1789, 1790 e 1791, demonstra claramente o fato. Senão vejamos as tabelas apresentadas nas páginas que seguem:

1789.

MOVIMENTO DE NAVIOS.

Nomes de embarcações	Tipos	Nome do Capitão	Saída de B. Aires	Chegada em Cadiz
1). — N. S. Pedro Regalado	fragata	D. Loreny Mandaluniz	25-09-1789	13-11-1789
2). — S. Barbara	fragata	D. Manuel de Miches	01-10-1789	26-11-1789
3). — La Amalia	urca	D. Rafael Josef de Riglos	18-09-1789	28-10-1789
4). — N. S. de Buena Viaje	fragata	D. Ramon Plino	07-08-1789	16-09-1789
5). — N. S. del Carmem	saetia	D. Ramon Bajo	23-01-1789	03-03-1789
6). — La Monsanate	fragata	D. Francisco Ant. Olariaga	26-08-1789	06-10-1789
7). — El Pasaro	fragata	D. Ramon de la Roca	22-05-1789	11-07-1789
8). — S. Antonio y S. Josef	fragata	D. Ramon Badia	26-11-1789	13-01-1789
9). — N. S. del Bueno Suceso	fragata	D. Bartolome de Soria e S. Cruz	24-12-1789	05-02-1789
10). — N. S. del Rosario	fragata	D. Francisco Jofre	13-02-1789	02-04-1789
11). — La Caridad	fragata	D. Tomas de Guseme	13-02-1789	01-04-1789
12). — S. Ant. de Padua	fragata	D. Jayme Vices	09-02-1789	29-03-1789
13). — La Maria	bergantin	D. Sebastina Edevarria	01-05-1789	18-06-1789
14). — El Carmen	bergantin	D. Narciso Iranzuga	06-05-1789	26-06-1789
15). — St. Amalia	urca	D. Luis de Flores	31-10-1789	23-12-1789
16). — S. Antonio y S. Pablo	polaca	D. Pablo Almenich	30-01-1789	20-03-1789
17). — N. S. del Bueno Viaje	polaca	D. Jaque Roger	06-06-1789	31-07-1789
18). — N. S. del Carmen	polaca	S. Stevan Guisarty Bieta	31-08-1789	14-10-1789
19). — N. S. de la Misericordia	bergantin	D. Juan Mayoell	19-06-1789	08-09-1789
20). — S. Carlo	bergantin	D. Lucas de Begoña	05-01-1789	24-02-1789
21). — S. Juan y S. Josef	paquebote	D. Domingo Arteaga Beitia	30-08-1789	21-10-1789

1789.

MOVIMENTO DE NAVIOS.

Nomes de embarcações	Tipos	Nome do Capitão	Saída de B. Aires	Chegada em Cadiz
22). — S. Jose	bergantin	Antonio Rodrigues	12-01-1789	04-03-1789
23). — S. Andre	bergantin	Blas Jose Ruiz	17-04-1789	05-06-1789
24). — St. Rosalia	saetia	D. Pedro Gatel	22-07-1789	10-09-1789
25). — N. S. de la Misericordia	polaca	D. Miguel Viladerbo	09-01-1789	01-03-1789
26). — La Divina Pastora	saetia	D. Francisco Urgelles	19-06-1789	09-08-1789
27). — N. S. del Camino	paquebote	D. Clemente Zuago	12-10-1789	02-12-1789
28). — S. Jose	bergantin	D. Jose Coel	28-02-1789	19-04-1789
29). — N. S. del Carmen	saetia	Ramon Bajo	07-05-1789	01-07-1789
30). — N. S. de la Concepcion	paquebote	Juan Belasco	11-03-1789	30-04-1789
31). — Sta. Rita	urca	D. Francisco de Aldecoa	15-05-1789	02-07-1789
32). — Eulalia	navio	D. Jacinto Slovet	16-03-1789	04-05-1789
33). — S. Juan Batista	saetia	D. Juan Slinger	21-12-1789	04-02-1789
34). — La Presentacion	urca	D. Juan Rivas	02-10-1789	01-12-1789
35). — Sta. Julieta	saetia	D. Caytano Mesmas	13-04-1789	05-06-1789
36). — S. Hermenegilda	navio	Jose Rodrujes Camargo	04-02-1789	31-03-1789

1790.

MOVIMENTO DE NAVIOS.

Nomes de embarcações	Tipos	Nome do Capitão	Saída de B. Aires	Chegada em Cadiz
1). — El Hercules	bergantin	D. Ynacio de Abaytua	12-01-1789	15-03-1790
2). — La Bella Pastora	fragata	D. Justo del Puente	16-01-1790	24-03-1790
3). — N. S. de La Concepcion	bergantin	D. Ramon Uriarte	16-01-1790	24-03-1790
4). — La Bella Gertrudes	bergantin	D. Ignacio Xavier	19-01-1790	27-03-1790
5). — La Pricesa de Asturias	fragata	D. Christobal Samano	24-01-1790	07-04-1790
6). — S. Juan Baptista	bergantin	D. Inacio Berazaluce	26-01-1790	10-04-1790
7). — El Rayo	paquebote	D. Pedro Larrea	27-01-1790	12-04-1790
8). — Los Santos Martires	fragata	D. Nicolas de Axes	30-01-1790	15-04-1790
9). — N. S. de Begoña	bergantin	D. Juan Jose Marcaida	02-02-1790	18-04-1790
10). — S. Francisco de Assis	paquebote	D. Jose Alejandro	04-02-1790	21-04-1790
11). — La Amable Maria	fragata	D. Jose Ardines	07-02-1790	25-04-1790
12). — S. Felipe Neri	bergantin	D. Juan Carresi	08-02-1790	27-04-1790
13). — Los dos Amigos	paquebote	D. Pedro Azaola	11-02-1790	29-04-1790
14). — La Viegen de las Dolores	fragata	D. Domingo Arteta	12-02-1790	30-04-1790
15). — N. S. de Carmen	paquebote	D. Augustin Butson	16-02-1790	01-05-1790
16). — La Esperanza	fragata	D. Antonio Ardines	19-02-1790	04-05-1790
17). — La Begoña	fragata	D. Juan Antonio Sarria	21-02-1790	06-05-1790
18). — S. Jose	polaca	D. Pedro del Cerro	22-02-1790	07-05-1790
19). — S. Felipe	urca	D. Manuel Ferrer	23-02-1790	08-05-1790
20). — Sta. Cecilia	bergantin	D. Juan Bantista	25-02-1790	10-05-1790
26). — N. S. del Carmen	paquebote	D. Francisco Azaola	26-02-1790	12-05-1790

1790.

MOVIMENTO DE NAVIOS.

Nomes de embarcações	Tipos	Nome do Capitão	Saída de B. Aires	Chegada em Cadiz
27). — S. Agustin	paquebote	D. Juan de Melido	28-02-1790	14-05-1790
28). — Sta. Biviana	urca	D. Jose Samano	01-03-1790	18-05-1790
29). — El Espirito Santo	navio	D. Domingo Arteta	03-03-1790	20-05-1790
30). — Sta. Julieta	polaca	D. Francisco Castaños	05-03-1790	23-05-1790
31). — S. Feliciano	urca	D. Santiago Linaus	06-03-1790	24-05-1790
32). — N. S. del Pinto	polaca	D. Rafael Finet	08-03-1790	27-05-1790
33). — Jesus, Maria y Jose	urca	D. Alvarez Gardiñas	10-03-1790	31-05-1790
34). — Sta. Rosalia	polaca	D. Manuel Maraves	12-03-1790	06-06-1790
21). — Los Dos Amigos	saetia	D. Manuel Gonzales	15-03-1790	11-06-1790
22). — S. Nicolas	saetia	D. Jose Narvais	19-03-1790	22-06-1790
23). — La Union	bergantin	D. Miguel Armesis	20-03-1790	25-06-1790
24). — S. Rafael	saetia	D. Caytano Mesmas	24-03-1790	30-06-1790
25). — La Juana	fragata	D. Jayme Esparragó	08-04-1790	15-07-1790
35). — El Bueno Consejo	fragata	D. Jose Flander	10-04-1790	18-07-1790
36). — S. Pedro de Alcantara	navio	D. Clemente Mello	12-04-1790	21-07-1790
37). — El Intrepido	saetia	D. Jose de Mello	15-04-1790	23-07-1790
38). — N. S. de Las Angustias	fragata	D. Daniel Casañas	17-04-1790	24-07-1790
39). — La Presentacion	urca	D. Buenaventura Oliver	07-05-1790	03-08-1790
40). — El St. Christo	saetia	D. Jose Ruis	15-05-1790	12-08-1790
41). — La Gaditana	fragata	D. Jose Arriete	24-05-1790	21-08-1790
42). — Stº Antonio de Padua	saetia	D. Antonio Cortil	28-05-1790	26-08-1790

1790.

MOVIMENTO DE NAVIOS.

Nomes de embarcações	Tipos	Nome do Capitão	Saída de B. Aires	Chegada em Cadiz
43). — N. S. de La Misericordia	saetia	D. Pablo Torres	02-06-1790	28-08-1790
44). — La Hermosa	fragata	D. Luis Roiz	16-06-1790	03-09-1790
45). — El Dichoso	bergantín	D. Antonio Maurice	27-06-1790	14-09-1790
46). — N. S. del Carmen	polaca	D. Estevam Guizart	16-07-1790	22-09-1790
47). — Jesus Nazareno	fragata	D. Francisco Jober	24-07-1790	30-09-1790
48). — S. Buenaventura	saetia	D. Buenaventura Vila	02-08-1790	02-10-1790
49). — Sta. Tecla	polaca	D. Jose Ponze	15-08-1790	10-10-1790
50). — Jesus Nazareno	bergantín	D. Francisco Moura	26-08-1790	21-10-1790
51). — S. Hermenegildo	navio	D. Jose Rodriguez	01-09-1790	27-10-1790
52). — N. S. del Rosario	polaca	D. Jose Rivas	11-09-1790	01-11-1790
53). — La Feliz	urca	D. Jose Noboa	18-09-1790	12-11-1790
54). — El Rei Carlos	navio	D. Tomaz Martinez	27-09-1790	22-11-1790
55). — St. Paul	paquebote	D. Jose Ferrer	10-10-1790	03-12-1790
56). — St. Rosalia	saetia	D. Pedro Gotell	19-10-1790	12-12-1790
57). — N. S. Atocha	bergantín	D. Antonio Morales	26-10-1790	18-12-1790
58). — St. Rita	urca	D. Francisco de Aldecon	02-11-1790	31-12-1790
59). — La Venus	fragata	D. Juan Milans	15-11-1790	07-01-1791
60). — La Santissima Trinidad	bergantín	D. Francisco Llenas	26-11-1790	14-01-1791
61). — La Pepita	bergantín	D. Jose Nobon	01-12-1790	18-01-1791
62). — La Purisima Concepcion	bergantín	D. Juan Miro	12-12-1790	24-01-1791
			21-12-1790	02-02-1791

MOVIMENTO DE NAVIOS.

Nomes de embarcações	Tipos	Nome do Capitão	Saída de B. Aires	Chegada em Cadiz
1). — Bueno Sucesso	fragata	D. Gil Noeli	06-01-1791	19-02-1791
2). — La Princesa	fragata	D. Geronimo Bolastegui	14-01-1791	28-02-1791
3). — La Caridad	fragata	D. Tomaz Sussime	24-01-1791	05-03-1791
4). — Santa Elena	corbeta	D. Francisco Valdez	28-01-1791	12-03-1791
5). — N. S. de la Rosa	fragata	D. Pedro Colombo	04-02-1791	15-03-1791
6). — N. S. del Carmen	polaca	D. Estevan Breta	12-02-1791	22-03-1791
7). — Buenaventura	fragata	D. Manuel Somarriba	18-02-1791	27-03-1791
8). — N. S. de la Piedad	fragata	D. Joseph Inchaunegui	27-02-1791	05-04-1791
9). — N. S. de la Misericordia	bergantin	D. Juan Mayoel	05-03-1791	18-04-1791
10). — San Carlos	bergantin	D. Lucas Begoña	07-03-1791	21-04-1791
11). — Santa Sabina	fragata	D. Felipe de Elizalde	10-03-1791	25-04-1791
12). — S. Francisco de Paula	fragata	D. Juan Portica	19-03-1791	30-04-1791
13). — La Constancia	saetia	D. Jose Gutierrez	25-03-1791	02-05-1791
14). — N. S. del Rosario	polaca	D. Antonio Corpo	30-03-1791	08-05-1791
15). — N. S. de la Ó	fragata	D. Miguel Acevedo	04-04-1791	12-05-1791
16). — N. S. de la Mercedes Animas	fragata	D. Josepe del Corro	07-04-1791	18-05-1791
17). — S. Juan	paquebote	D. Domingo Beitia	11-04-1791	24-05-1791
18). — La Amalia	urca	D. Rafael de Riglos	17-04-1791	31-05-1791
19). — Sta. Ana	bergantin	D. Jose Bustielo	26-04-1791	07-06-1791
20). — S. Barbara	fragata	D. Fernando Miches	03-05-1791	17-06-1791
21). — N. S. de Buenaviaje	fragata	D. Ramon Plin	09-05-1791	24-06-1791

1791.

MOVIMENTO DE NAVIOS.

Nomes de embarcações	Tipos	Nome do Capitão	Saída de B. Aires	Chegada em Cadiz
22). — N. S. del Carmen	polaca	D. Joseph Maria Baquero	12-05-1791	02-07-1791
23). — El Pasaro	fragata	D. Ramon de la Roca	16-05-1791	10-07-1791
24). — N. S. del Carmen	saetia	D. Ramon Baso	24-05-1791	20-07-1791
25). — N. S. Pedro Regalado	fragata	D. Lorenzo Mandaluniz	02-06-1791	01-08-1791
26). — St. Barbara	bergantin	D. Joseph de Micheo	07-06-1791	12-08-1791
27). — St. Antonio	bergantin	D. Ramon Badia	10-06-1791	23-08-1791
28). — N. S. del Bueno Suceso	bergantin	D. Bartolomeu de Soria	12-06-1791	25-08-1791
29). — La Descubierta	corbeta	Joseph Acevedo	14-06-1791	31-08-1791
30). — La Caridad	fragata	D. Tomas Suseme	19-06-1791	02-09-1791
31). — S. Antonio de Padua	bergantin	D. Francisco Jofre	24-06-1791	05-09-1791
32). — La Maonesa	polaca	D. Joseph Vives	28-06-1791	10-09-1791
33). — La Maria	bergantin	D. Sebastian Echevarria	02-07-1791	—
40). — St. Savina	fragata	D. Juan Bautista Azoz	05-07-1791	20-09-1791
41). — S. Miguel	bergantin	D. Francisco Galvez	11-07-1791	27-09-1791
42). — S. Jorge	fragata	D. Manuel Antonio Canslero	18-07-1791	01-10-1791
43). — S. Pablo	paquebote	D. Francisco de Olazabal	24-07-1791	07-10-1791
44). — S. Francisco Xavier	polaca	D. Felipe Tenorio	27-07-1791	12-10-1791
45). — La Pura y Purissima Concepcion	urca	D. Luiz de Flores	30-07-1791	15-10-1791
46). — S. Antonio	urca	D. Baltasar de Arandia	02-08-1791	22-10-1791
47). — N. S. de las Dolores	paquebote	D. Antonio del Torre	06-08-1791	26-10-1791
34). — Maria Magdalena	bergantin	D. Miguel Acevedo	11-08-1791	01-11-1791

1791.

MOVIMENTO DE NAVIOS.

Nomes de embarcações	Tipos	Nome do Capitão	Saída de B. Aires	Chegada em Cadiz
35). — N. S. del Rosario	polaca	D. Pablo Almenich	16-08-1791	07-11-1791
36). — Santa Familia	saetia	D. Salvador Vidal	21-08-1791	12-11-1791
37). — S. Fernando	polaca	D. Gabriel Real Grau	26-08-1791	20-11-1791
38). — La Piedad	bergantin	D. Joseph Vidal	29-08-1791	25-11-1791
39). — S. Amalia	paquebote	D. Nicolas Herrera	31-08-1791	30-11-1791
48). — S. Francisco de Paula	urca	D. Bernard del Rio	03-09-1791	01-12-1791
49). — N. S. del Buenaviage	bergantin	D. Jaime Roger	07-09-1791	09-12-1791
50). — La Perla	saetia	D. Francisco Ruiz	11-09-1791	15-12-1791
51). — La St. Trinidad	saetia	D. Afonso Masana	16-09-1791	21-12-1791
52). — N. S. del Rosario	polaca	D. Jose Rival	16-09-1791	20-12-1791
53). — La Pepita	bergantin	D. Jose Basquez	23-09-1791	26-12-1791
54). — El Real Carlos	navio	D. Thomaz Martinez	28-09-1791	31-12-1791
55). — S. Antonio de Padua	saetia	D. Ramon Castellá	02-10-1791	04-01-1792
56). — La Feliz	saetia	D. Juan Jose Cuculho	10-10-1791	12-01-1792
57). — S. Paulo	paquebote	D. Jose Ferrer	16-10-1791	18-01-1792
58). — St. Rita	urca	D. Francisco de Aldecoa	19-10-1791	21-01-1792
59). — N. S. del Pilar	saetia	D. Ramon Deliz	22-10-1791	25-01-1792
60). — S. Hermenegildo	navio	D. Jose Rodrigues	02-11-1791	30-01-1792
61). — S. Rafael	brique	D. Jose Morale	07-11-1791	02-02-1792
62). — S. Jose	navio	D. Benito Capo	22-11-1791	16-02-1792
63). — S. Juan Bautista	navio	D. Pedro de Araveto	02-12-1791	01-03-1792
64). — El Espirito Santo	urca	D. Jose Rios	18-12-1791	09-03-1792

No ano de 1789, 36 embarcações interligaram os portos de Buenos Aires e Cadiz. Cêrca de 7 tipos de naves participaram desse giro transatlântico, a saber: 10 fragatas, 7 bergantins, 6 saetias, 4 urcas, 4 polacas, 3 paquebotes e 2 navios. No ano seguinte, isto é, 1790, constatamos um apreciável aumento de embarcações, evidenciando portanto o incremento das relações comerciais entre o Prata e o pôrto gaditano. Senão vejamos: 14 fragatas, 14 bergantins, 9 saetias, 7 urcas, 7 polacas, 4 navios, 7 paquebotes, perfazendo um total de 62 naves.

Por último, em 1791, 62 barcos participaram do comércio entre Buenos Aires e Cadiz, a saber: 17 fragatas, 13 bergantins, 8 saetias, 6 urcas, 8 polacas, 4 navios, 5 paquebotes, 1 brique e 2 cobertas. Os quadros demontsrativos do movimento de navios nos facultam ainda as seguintes observações:

1). — Ano de 1789: duração média de viagem 52,6 dias; viagem mais rápida 39 dias; viagem mais demorada 81 dias.

2). — Ano de 1790: duração média 73,5 dias; viagem mais rápida 43 dias; viagem mais demorada 100 dias.

3). — Ano de 1791: duração média de viagem 68,2; viagem mais rápida 37 dias; viagem mais demorada 96 dias.

Seria interessante observar que o tempo médio de duração das viagens entre Buenos Aires e Cadiz aumentou bastante do ano de 1789 para o de 1789. Por outro lado, o volume das exportações não acompanho uo número de navios do tráfico, que praticamente dobrou. Sem dúvida alguma essas duas circunstâncias evidenciam a prática de contrabando. No ano de 1791, o número de navios foi praticamente o mesmo do ano anterior, contudo, houve um aumento expressivo do volume das exportações. Essa ocorrência reforça a suspeita do contrabando em grandes proporções no ano de 1790, a não ser que admitamos o fato, muito pouco provável, dos navios de 1790 viajarem praticamente vazios. Por outro lado, o tempo de viagem em 1791 sofreu pequena diminuição. A propósito dos diferentes tipos de naves utilizadas pela empresa indiana, particularmente pelo comércio entre Buenos Aires e Cadiz, valemo-nos da magnífica contribuição de Manuel Nunes Dias (94). Mas vejamos as características das embarcações do comércio livre:

(94). — Cf. Dias (Manuel Nunes), *O Comércio Livre entre Havana e os portos de Espanha*, ob. cit., pág. 257. As descrições dos diferentes tipos de embarcações utilizadas pelos espanhóis na época do Comércio Livre foram baseadas na consulta da fôlha manuscrita de Don Ricardo Nonleon, em 4 tomos, ainda inédita, pertencente ao acervo do Museo Naval de Madrid, intitulada: "Catalogo descriptivo de los principales tipos de embarcaciones".

- Fragata — embarcação de 3 mastros e 3 cobertas, variando entre 350 a 180 toneladas.
- Bergantin — nave de 2 mastros, ambos semelhantes ao mastro característico da galera. Trata-se de uma embarcação de 3 gáveas. Não obstante, é um navio de pequeno porte, dispondo tão somente de uma coberta. Sua tonelage varia de 200 a 85 toneladas.
- Saetia — é conhecida também pelo nome de Setia. Trata-se de uma pequena embarcação de 3 mastros. Sua tonelage oscila entre 140 a 75 toneladas.
- Polaca — nave de 3 mastros e velame redondo. Existe, entretanto, uma variante de 2 mastros. As que possuem 3 mastros apresentam 3 gáveas, as de 2 mastros, 2 gáveas. A tonelage desse barco varia de 200 a 85 toneladas.
- Urca — embarcação de grande porte.
- Navio — barco grande dispondo de coberta.
- Paquebote — navio misto, isto é, usado para o transporte de cargas e passageiros.
- Corveta — barco ligeiro de 3 mastros. Assemelha-se à fragata, todavia bem menor. Sua tonelage varia de 200 a 120 toneladas.
- Brique — Trata-se de uma nave de 2 mastros, sendo o maior deles inclinado para trás.

Com a devida anuência do Prof. Manuel Nunes Dias, remetemos os leitores os magníficos manuscritos do Museu Naval de Madrid, referentes aos tipos de embarcações do comércio livre (95).

1789.

GÊNEROS COLONIAIS EXPORTADOS: (Buenos Aires-Cadiz).

Couros secos de touros, bois e vacas	1.151.600	unidades
Couros de <i>Yeguanizagos</i>	3.200	unidades
Couros curtidos	325	unidades
Peles finas	14.320	unidades
Sebo	26.240	arrôbas
Carne seca e salgada	358	quintais
Hastas	164.600	unidades
Crina de cavalo	86	arrôbas
Lã de vicunha	13.684	libras

(95). — Veja-se as ilustrações reproduzidas da tese de Manuel Nunes Dias, *O Comércio Livre entre Havana e os portos de Espanha*, ob. cit.

Lã de alpaca	567 libras
<i>Rimeros de pluma de avestruz</i>	3.225 unidades
Farinha de trigo	222 quintais
<i>Quinquina</i>	29 arrôbas
Azeite de baleia	52 arrôbas.

METAIS.

Ouro	60.933 \$ (pesos)
Prata	960.852 \$ (pesos)
Estanho	10 quintais (96).

1790.

GÊNEROS COLONIAIS EXPORTADOS: (Buenos Aires-Cadiz).

Couros secos de touros, bois e vacas	1.173.800 unidades
Couros de <i>Yeguanizagos</i>	3.720 unidades
Couros curtidos	629 unidades
Peles finas	15.840 unidades
Sebo	38.223 arrôbas
Carne sêca e salgada	726 quintais
Hastas	75.112 unidades
Crina de cavalo	126 arrôbas
Lã de vicunha	14.814 libras
Lã de alpaca	
<i>Rimeros de pluma de avestruz</i>	5.114 unidades
Farinha de trigo	352 quintais
<i>Quinquina</i>	18 arrôbas
Azeite de baleia	56 arrôbas.

METAIS.

Ouro	23.857 \$ (pesos)
Prata	925.726 \$ (pesos)
Estanho	18 quintais (97).

(96). — A. G. I., Indiferente General, Legajos: 2443, 2442, 2166, 2167, 2174, 2210, 2409, 2448, 2183, 2211. A. G. N., Division Colonia, Seccion gobierno, Registro de Navios, Legajos: 57 a 90.

(97). — *Ibidem.*

1791.

GÊNEROS COLONIAIS EXPORTADOS: (Buenos Aires-Cadiz).

Couros secos de touros, bois e vacas	1.296.285	unidades
Couros de <i>Yeguanizagos</i>	4.248	unidades
Couros curtidos	826	unidades
Peles finas	17.239	unidades
Sebo	110.834	arrôbas
Carne sêca e salgada	1.431	quintais
Hastas	182.119	unidades
Crina de cavalo	140	arrôbas
Lã de vicunha	5.326	libras
Lã de alpaca	814	libras
<i>Rimeros de pluma de avestruz</i>	6.121	unidades
Farinha de trigo	424	quintais
<i>Quinquina</i>	26	arrôbas
Azeite de baleia	81	arrôbas.

METAIS.

Ouro	19.833 \$ (pesos)
Prata	876.595 \$ (pesos)
Estanho	22 quintais (98).

A propósito dos gêneros coloniais exportados para Cadiz, através de Buenos Aires, poder-se-ia observar o que segue:

1). — Os artigos de origem animal, principalmente couros, sebo e carne sêca, apresentaram um sensível aumento.

2). — A exportação de metais preciosos, neste triênio de apuração estatística, sofreu um decréscimo apreciável.

Mas vejamos os números: em 1789 os registros de navios apurados indicam a soma de 1.155.125 peças de couros, 14.320 peças de peles finas, 26.240 arrôbas de sebo, 358 quintaes de carne sêca, 86 arrôbas de crina de cavalo, 164.600 unidades de hastas, 13.684 libras de lã de vicunha e 567 libras de lã de alpaca. No ano seguinte, isto é 1790, os números assim se expressam: 1.178.149 peças de couros, 15.840 unidades de peles finas, 38.223 arrôbas de sebo, 726 quintaes de carne sêca, 126 arrôbas de crina de cavalo, 175.112 unidades de hastas, 14.814 libras de lã de vicunha e 725 libras de lã de alpaca. Por último em 1791 as cifras apuradas são as que seguem: 1.301.359 peças de couros, 17.239 peças de peles finas, 110.834 arrôbas de sebo, 1.431 quintaes de carne sêca, 140 arrôbas de crina de cavalo,

(98). — *Ibidem*.

182.119 unidades de hastas, 140 libras de lã de vicunha e 816 libras de lã de alpaca.

Os dados estatísticos em questão nos revelam de início um apreciável aumento de exportação de couros. Com efeito, a diferença entre os anos de 1789 e 1790 foi da ordem de 23.024 peças. Em 1791 o aumento das exportações de couros foi bem mais sensível, isto é da ordem de 123.210 peças. O mesmo fenômeno ocorreu em relação às exportações de sebo, hastas, crina de cavalo e lã de vicunha. Não há dúvida que os números em análise evidenciam a expansão da pecuária platina. Não estaria fora de propósito uma abordagem, ainda que ligeira, do problema da expansão da pecuária argentina. Com efeito, várias circunstâncias concorreram para o desenvolvimento da criação de gado na área pampeana. De início poder-se-ia citar as condições ecológicas totalmente favoráveis à expansão da atividade pastoril. De fato a riqueza de terras férteis oferecia magníficos pastos que por seu turno se constituíam num verdadeiro convite à prática da pecuária. Além disso, a abundância da água era um outro fator favorável ao desenvolvimento dessa empresa. Essas dádivas preciosas da natureza tornavam o custo da criação de gado muito baixo. Por outro lado, a demanda européia de produtos de origem animal, principalmente couros, além de criar novos mercados, estimulou ou já existentes. A melhoria dos meios de transporte e a nova conjuntura estabelecido pelo Regulamento de 1778, atuaram de modo a fomentar a empresa pastoril. Ainda mais, a atividade em questão reclamava pequena demanda de mão-de-obra. Segundo os cálculos de Feliz Azara, um capataz e dez piões eram suficientes para cuidar de uma "estância" de 10.000 cabeças de gado. E, se não bastassem tôdas essas circunstâncias favoráveis, poder-se-ia ainda lembrar os aumentos sucessivos dos preços dos couros, como reflexo dentro da inexorável lei da oferta e procura. Com efeito, por força da demanda externa cada vez mais intensa, os preços dos vários tipos de couros tiver altas sucessivas.

Evidentemente o desenvolvimento da pecuária platina repercutiu bastante nas atividades comerciais do porto de Buenos Aires.

No que diz respeito à exportação de metais preciosos, não seria difícil, através das estatísticas apresentadas, distinguir o decréscimo de produção das tradicionais áreas mineradoras, a saber: Potosí e Oruru. Esse fenômeno, tanto mais sensível na centúria subsequente, evidencia o esgotamento das principais jazidas do Alto Perú.

ROL DOS ARTIGOS IMPORTADOS (CADIZ-BUENOS AIRES).

Produtos Espanhóis.

Aceite de linaza
Aceitonas

Hilo blanco de cordova
Hilo de colores

Acero de toda España	Lienzos de todas classes
Aguyas	Lonas y lonetas
Aguyas de coser velas	Municiones
Alambre de Hierro	Navajas
Alambre de Hierro y laton	Nuez moscada
Allayas de perlas	Oregano
Avellanas	Panos de sepovia
Azafran con aceite	Papel
Azafran en seco	Papel pintado
Birretes de seda	Pescados salados
Botonaduras de oro y plata	Piedras de marmal y jaspe
Camisas ordinarias	Planchuelas
Camisas finas	Polvora y demas
Chocolate	Resinas
Chystales	Sardinas
Cintas de lilo	Salmon
Ciruelas casas	Sargas de nimes
Colcha felpadas de seda	Sargas de seda
Cordones de lana	Seda torcida
Cotonias de hilo y algodón	Sidra
Damasco de seda	Sombrero de castor
Encerados	Sombreros finos y ordinarios
Estampados de papel	Tablas de pino de flandres
Garbanzos	Tafetanes de Francia y otras partes
Gorros de hilo y algodón	Terciopelos de Italia
Guantes de seda	Tripes lisas de Francia
Habichuelas	Velas de sebo
Hierro en barras	Vestidos de seda
Hierro labrado en rexas	Vicenos de todas classes
Hilo de hierro	Vinagre
Jabon	Vina de Cataluña y Valencia
Lamparillas ordinarias	Vina de las Castillas
Lanillas	Zapatos (99).
Libros	

ROL DOS ARTICOS IMPORTADOS (CADIZ-BUENOS AIRES).

Produtos estrangeiros.

Abanicos	Acero
Aceite de linaza	Aguyas

(99). — A. G. N., Division Colonia, Seccion gobierno, Registro de Navios, Legajos: 57 a 92. Cf. *Documentos para la Historia Argentina*, pág. 37 a 127. Veja-se Manuel Nunes Dias, in *O comercio livre entre Havana e os portos de Espanha*, ob. cit., pág. 195 a 141.

- Aguyas de coser
Alambre de hierro
Alambre de latón
Alcaparrosa
Allayas de perlas
Almagra
Alquitran
Alumbre
Anascotes
Arroz
Atum
Azarcon
Bacalao
Batas de seda en cortes
Bayeta de cien hilos
Bayetas de fajueta
Bayetas de Pellon de Inglaterra
Bayetones
Blondas
Botella Vacias
Bramantes blancos
Bramantes crudos
Bramantes Floretes
Brea
Bretañas anchas legítimas
Bretañas angostas legítimas
Bretañas entreanchas
Brocados y texidos de oro y plata
Calamacos lisos
Calamacos rayados
Camellones de Inglaterra
Candados, Caxas, Caxetas y cuerdas
para instrumentos de música
Canela
Cañones para escribir
Cardenillo
Carne salada del norte
Carros de oro de Holanda
Caserillos anchos
Cera blanca del norte
Chicharos
Clavo de comer
Cola
Coletas de Amburgo a Flores
Coletes
Coral Fino
Cortes de Chupas de Gênova e Francia
Cotines Anchos
Creas anchas legítimas y contralechas
Creas angostas
Creguelas
Crytales ó lanillas de Inglaterra
Cuchillos Flamencos
Damascos de Italia
Drogas simples de Botica y medicamentos compuestos
Droguetes agañados de Inglaterra
Durois ó lamparillas lustradas de Inglaterra
Encaxes de oro, plata y seda
Bugias
Buratos
Encaxes de Flandres, de Havre, de Grecia
Esmeriles, espejos, estuches, espadas, espadines y espuelas
Estameñas Frailescas de Inglaterra
Estameñas de Francia
Estopillas clarines
Estopillas labradas y de redecilla
Felipichines anchos
Felpas de lana
Felpas de seda
Fideos
Fondos rizos de Italia
Fanelas
Frascos y frasqueras
Galones de oro de Francia
Galones de plata
Gasas de seda lisas y Floreadas
Gasas y gasés de oro y plata de Francia
Goma
Grodetures de Italia
Guantes de castor
Guarniciones de oro y plata para vestidos, y espadines
Hebillas de piedras

Hilo de hierro y metal	Paños de segunda
Hojas de Espadas, Espadines y cuchillos	Paños superfinos
Holandas finas	Paños de tercera de Inglaterra
Holandas ordinarias	Papel blanco de Gênova
Holandas superfinas	Papel de Marca Mayor
Holandillas ó sangalas	Pêlo de camello
Holane Batistas	Peltre Labrado
Holanes de Cantones	Pimenta
Holanes clarines	Platillas blancas, é Pontibres de Silesia y Moravia
Humo de Pez	Platillas sencillas
Inciengo	Platillas de colores
Lamas de oro y plata de Leon	Polvos Azules
Lamparillas ordinarias	Polvo de Caova
Lanillas	Presillas blancas
Lanillas para vanderas	Presillas crudas
Laton	Queso de Flandres
Liengos superfinos de Inglaterra	Queso Parmesano
Listados de Flandres	Rasos de Florencia
Lonas de Holanda	Rasos de Francia Dobles
Lonas de Suiza	Ratinas anchas
Lonetas	Ratinas angostas
Manteca de Flandres	Resina
Mueres de seda	Rizos matizados de Leon de Francia
Paños entrefinos	Salchichon (100).
Paños de Holanda	

Seria oportuno observar, a propósito do rol das mercadorias importadas por Buenos Aires, através de Cadiz, a debilidade da indústria espanhola. Com efeito, é flagrante a participação de mercadorias de procedência estrangeira. Dentre estas poder-se-ia colocar em destaque os tecidos de diferentes qualidades provenientes da Inglaterra, França, Itália e Holanda. A preferência dada pelos mercados platinos vinha desde os recuados tempos dos Áustrias. Afinal, as mercadorias estrangeiras introduzidas na América durante a dominação dos Habsburgos, eram abonadas pelos metais preciosos de suas minas, provocando verdadeiros rombos na muralha protecionista estabelecida pelo monopólio régio. Nesta altura, a Espanha sob o govêrno de Carlos III, dentro da problemática estabelecido pelo Regulamento de 12 de outubro de 1778, procuraria evitar o quanto possível a fuga de ouro e prata para os rincões alienígenos.

Não obstante, em que pese os esforços levados a efeito no sentido de reavivar as atividades fabrís peninsulares, a Espanha ainda não estava em condições de suprir a demanda indiana. Por outro lado, as guerras européias do fim do século XVIII comprometeram bastante as relações entre a Metrópole e suas colônias ultramarinas. Dessa forma, as medidas fiscais que vizavam onerar os artigos estrangeiros, não foram de todo suficientes para impedir a concorrência com os seus similares de origem espanhola. Além do mais, o contrabando, a despeito de tôdas as medidas repressivas adotadas, era ainda uma realidade.

A propósito da lista de gênero coloniais exportados através de Buenos Aires, seria interessante observar o que segue: 1). — a não ser os metais oriundos de Potosi, tudo mais era proveniente de uma economia primária. Por outro lado, o contrabando continuava atuante a ponto de obsorver completamente o saldo favorável do comércio lícito. Não obstante, não se pode negar o incremento das relações comerciais entre o Prata e Cadiz através de Buenos Aires. As estatísticas oficiais de Aduana de Buenos Aires assim nos revelam, senão vejamos:

1789	153.187 pesos fuertes
1790	178.240 pesos fuertes
1791	228.330 pesos fuertes (101).

Em se levando em conta o volume de mercadorias introduzidas ilegalmente, correspondente ao valor das importações legais e que não passavam portanto pela aduana portenha, é de se concluir ter sido grande o movimento do pôrto de Buenos Aires. Não obstante, as instalações portuárias ainda estavam por serem construídas. O problema continuava a desafiar as administrações durante muito tempo. O Conselho das Índias, em reunião de 16 de junho de 1770, chegou a aprovar uma proposta cujo teor previa a construção de três edificios destinados aos serviços portuários de Buenos Aires. No entanto, a resolução em tela estabelecia o teto de 800 pesos fuertes para cobrir tôdas as despesas, o que a tornava praticamente inviável. Por outro lado, seria interessante observar que nessa altura o Conselho das Índias ainda não cogitava da construção de um “molhe”. Em 1775, D. Juan Echevarria teve oportunidade de apresentar um projeto de construção de um ancoradouro que ficou conhecido como: *Bajo de las Catalinas*. Esses estudos no entanto teriam de aguardar melhores dias, como aliás ocorreria com projetos semelhantes, tais como o de D. Francisco Vienes em 1761, cujos originais se encontram no Archivo General de la Nacion

(101). — A. G. J., Audiência de Buenos Aires, Estados semestrais, Legajo: 114, 353, 383.

Argentina (102). O último governador do Rio de Prata, D. Juan Jose de Vertiz y Salado, sentido a necessidade urgente de se aparelhar o pôrto de Buenos Aires, houve por bem determinar ao engenheiro Rodriguez y Cardoso a elaboração de um nôvo projeto de instalações portuárias (103). Após alguns meses de estudos, o competente profissional supra citado apresentou um magnífico trabalho cuja síntese é o que segue: a obra atenderia ao acesso de 300 embarcações. Para tanto previa-se a construção de um dique cuja muralha teria 350 metros de comprimento, por 86 metros de largura. Essa obra facultaria a atracagem de navios de grande porte, de vez que a profundidade do pôrto seria de 8 palmos na maré baixa e 15 palmos na maré alta. O custo total da obra foi orçada em 72.628 pesos fuertes e o seu tempo de execução foi previsto para 305 dias. Enviado o referido projeto ao Cabildo êste deixou de aprová-lo por falta de recursos. Face à insistência do governador, posteriormente o Cabildo de Buenos Aires destinava a ridícula verba de 2.000 pesos fuertes para cobrir as despesas da obra em tela. Evidentemente o projeto Cardoso seria arquivado, como ocorreria aliás com todos os projetos que o antecederam. Pela Real Cédula de 8 de agosto de 1776, Carlos III instituiu o vice-reino do Rio da Prata. Obviamente as relações comerciais entre Buenos Aires e a Metrópole seriam intensificadas graças à eliminação da influência restritiva do monopólio peruano. Cevallos, primeiro vice-rei do Prata, grandemente prestigiado pela cúpula metropolitana, fazia baixar o célebre “auto de livre internação”, a 8 de novembro de 1777, através do qual facultava-se a introdução, via Buenos Aires, de mercadorias européias no oeste platino, no Chile e Perú. As antigas barreiras representadas pelas aduanas sêcas de Córdoba e Jujuy que durante duas centúrias estabeleceram o divórcio entre a costa atlântica e o interior rioplatense, seriam praticamente anuladas. Seria natural portanto, o interesse de Cevallos em aparelhar o pôrto de Buenos Aires. Segundo Enrique M. Barba, Cevallos tentaria executar o famoso “Projeto Cardoso”, tendo em vista o movimento portuário de Buenos Aires nessa nova conjuntura do Prata (104). O audacioso vice-rei do Prata, contudo, onã conseguiria levar avante os seus propósitos nesse setor (105).

(102). — Archivo General de la Nacion Argentina, Buenos Aires, Sección gobierno, Lagajo: 2126.

(103). — Cf. Huergo (Luis A.), *Puerto de Buenos Aires*. Buenos Aires, 1859, pág. 9.

(104). — Barba (Enrique M.), *D. Pedro Cevallos*, 1937, pág. 206.

(105). — A precariedade das instalações portuárias de Buenos Aires criou, sem dúvida alguma, sérios embaraços aos trabalhos de carga e descarga dos navios do Comércio Livre. Principalmente a falta de um “Molhe” adequado provocava sérios transtornos às operações portuárias. Não raras vêzes, as embarcações ancoradas a uma grande distância do litoral aguardavam vários dias a chegada das bar-

Não havia dinheiro. Tentar-se-ia uma subscrição entre os comerciantes. A arrecadação, todavia, alcançaria a cifra de 3.780 pesos fuertes. Cevallos insistiria nessa campanha, designando D. Bernardo Sancho de la Rea e D. Julio Gregório Espinosa para coletar recursos para o empreendimento. Grandes quantidades de pedras para a construção do ancoradouro foram graciosamente transportados de Colônia para Buenos Aires a título de colaboração (106). Não obstante, Cevallos não teria a satisfação de, sob a sua administração, oferecer a Buenos Aires um aparelhamento portuário capaz de atender à demanda da época. Seu sucessor, Vertiz, também iria preocupar-se com o problema. Nesta altura, Carlos III havia baixado o célebre regulamento do comércio livre. A movimentação portuária de Buenos Aires sofreria apreciável aumento. Afinal, desaparecia nessa ocasião o monopólio limalenho. O Prata iniciava, dessa forma, sua independência econômica em relação à antiga dominação peruana. Não obstante, Vertiz, em que pese o seu grande interesse no sentido de aparelhar o porto de Buenos Aires, via o seu mandato vencido sem realizar praticamente nada nesse sentido. Seria interessante observar que afora a movimentação daquele porto, provocada pela instituição do comércio livre, grande número de embarcações oriundas da Província do Paraguai passaram a utilizá-lo, graças à suspensão temporária da Real Cédula de 1662, que os obrigavam a descarregar suas mercadorias em Santa-Fé. O problema da precariedade de instalações portuárias de Buenos Aires continuaria a desafiar as administrações. Tanto é verdade que o Marquês de Loreto, tão logo assumia o cargo de vice-rei, ressaltava a inexistência de um ancoradouro capaz de atender aos reclamos portuários de Buenos Aires. Dir-se-ia que a nova autoridade sentia de perto o problema, tanto assim que não tardaria em designar o alferes de navio Francisco Pallares para elaborar um projeto de um “molhe” para Buenos Aires. A 30 de abril de 1784, entregava Pallares o seu estudo, onde sugeria a construção de um cais de 695 metros de comprimento por 10 metros de largura. O local preferido para tais obras era conhecido pelo nome: *Bajo de la Merced* e o custo total do empreendimento foi orçado em 153,841,

caças chatas que procediam o transbordo. Não raras vezes, conforme já descrevemos anteriormente, animais vadeavam as águas do Prata para atender aos serviços de desembarque. Por outro lado, o assoreamento do rio impedia a aproximação de embarcações de maior porte. Esse problema foi em parte solucionado com o estabelecimento de um serviço de cabotagem entre Buenos Aires e Montevideo. Com efeito, situado na margem esquerda do rio da Prata, o porto uruguaio oferecia, na época, melhores condições para atender ao tráfico dos navios do Comércio Livre. A propósito, existe farta documentação no *Archivo General de la Nacion* de Buenos Aires.

(106). — Cf. Pinasco (Eduardo H.), *El puerto de Buenos Aires*, ob. cit., pág. 26.

pesos fuertes (107). O projeto em questão, todavia, não logrou sua aprovação. Ainda sob o governo do vice-rei Loreto, um novo projeto de instalações portuárias seria discutido. Esse consistia na construção de um dique na praia fronteiriça à cidade, entre a Bahia de “Santa Cruz” e a “Ponta Verde”. Essa obra foi orçada em 416.374 pesos fuertes. A falta de verba iria determinar a recusa desse estudo. Dessa forma; as operações portuárias de Buenos Aires continuariam, utilizando toda a praia baixa do rio, sem que houvesse qualquer atracador. Um cronista da época assim se refere aos trabalhos portuários de Buenos Aires.

“El que arriba a B. Aires no encuentra a su desembarco, ni muele cómodo ni barcos a propósito que lhe transportem a tierra. Salen muchachos con caballos o carretas, que el poco fondo del rio permite se introduzcan mucho trecho agua adentro. A todos choca éste extraordinário desembarco que, sin embargo, es menos incomodo se considera que los baticillos se encallan, hay que sacarlos a fuerza de brazo, y de ellos se toma tierra en hombros de marineros. Es una grande multitud la que se presenta de estos solícitos vadeadores que armam bullas y ruidos porque se les prefiera”... (108).

A descrição do cronista é bem clara. Suas expressões:

“A todos choca esse extraordinário desembarco...”

evidencia a péssima repercussão que provocava a absoluta falta de aparelhamento do pôrto de Buenos Aires. Não há dúvida que as operações de embarque se faziam problemáticas, morosas e sobretudo ridículas, tendo em vista a demanda portuária. Afinal, nesta altura, já não pesavam as restrições que durante mais de dois séculos haviam comprometido aquêlê pôrto do Prata. Agora, em plena vigência do Regulamento de 1778, e do famoso auto de livre internação, não se poderia mais procrastinar a construção das obras portuárias. Não obstante, a precariedade de instalações do pôrto de Buenos Aires ainda por muito tempo continuaria a reclamar providências. O cabildo tinha sempre em pauta o problema, contudo julgava prioritário o calçamento das ruas da cidade. Para tanto, tôdas as embarcações autorizadas a

(107). — Cf. Pinasco (Eduardo H.), *El puerto de Buenos Aires, ob. cit.*, pág. 54.

(108). — Malaspina (Alejandro), “Viaje al Rio de la Plata en el siglo XVIII: Estudio sobre las costumbres y descripciones interesantes de la America del Sur”, Prologo y notas de Hector R. Ratto, Buenos Aires, 1938, pág. 304, apud Pinasco (Eduard H.), *El puerto de Buenos Aires, ob. cit.*, pág. 55.

navegarem no Rio da Prata eram obrigadas a transportar uma certa quantidade de pedras da ilha de Martin Garcia. A intenção do Cabildo era bem clara:

“evitar el lodo y los pantanos del invierno y el polvo del verano (109). A Real Cédula de 3 de janeiro de 1794, instituía o Real Consulado de Buenos Aires. Tratava-se de uma entidade de caráter fomentista, recentemente estudada pelo Prof. German D. E. Tjarks. À guisa de dispensar proteção e de fomentar os distintos ramos do comércio, o Consulado criaria novas oportunidades para as lides mercantis do Prata. O problema das instalações portuárias não poderia deixar de merecer as atenções da instituição em aprêço. Manuel Belgrano ocuparia o importantíssimo cargo de secretário e bem cedo atuaria de maneira efetiva junto aos cônsules e conciliares, no sentido de influenciá-los quanto às novas teorias econômicas, cujos matizes eram nitidamente liberais. Lamentavelmente, a maioria dos nomes que o rei havia designado para compor o Real Consulado de Buenos Aires eram formada por comerciantes que nada sabiam a não ser comprar por 4 e vender por 8” (110).

Pouco se poderia esperar dêses elementos, a não ser mais uma demonstração eloqüente do egoísmo próprio dos monopolistas. As dificuldades criadas pela deficiência de instalações portuárias de Buenos Aires continuariam, muito embora o Consiliário Pedro Duval, devidamente comissionado pelo Real Consulado, cuidasse do momentoso problema. A inoperância dêsse cidadão se fêz sentir a despeito de contar com o apôio do alcaide de 1º voto, D. Antônio Garcia Lopez (111). Na realidade o problema que já se tornara crônico somente seria solucionado no fim da centúria seguinte, mais precisamente a 28 de janeiro de 1889, quando foi concluída a 1a. secção do Pôrto Madero. Caberia ao Dr. Carlos Pellegrini, vice-presidente da República Argentina neto do engenheiro Bevans, que 65 anos antes havia projetado tão importante quanto imprescindível obra, (112) a honra de inaugurá-la.

Consoante ao que afirmamos, quando da abordagem da centralização do comércio indiano em Sevilha, havia motivos muito fortes para a instituição do regime do pôrto único. Afinal era do mais alto interesse da Corôa de Espanha, dentro do contexto mercantilista do

(109). — Acta del Cabildo de Buenos Aires, Archivo General de la Nacion, gobierno, Legajo: 308.

(110). — Cf. Gondra (Luis Roque), *Las ideas economicas de Manuel Belgrano*, Buenos Aires, 1927, pág. 21.

(111). — Cf. Huergo (Luis, A.), *Historia del puerto de Buenos Aires*, 1939.

(112). — Cf. Alvarez (Juan), *Historia de la Nacion Argentina*, vol. IV, 1a. secção, Cap. II, pág. 237.

século XVI, vigiar as importações de metais preciosos, evitando dessa forma a sua possível evasão para os mercados alienígenos. Para tanto, o sistema adotado mostrava-se bastante econômico de vez que contando com um só pôrto, uma única aduana, poucos funcionários bastavam para o atendimento do rígido contrôle da empresa indiana. E, se não bastassem essas circunstâncias altamente vantajosas, ter-se-ia de levar em conta as facilidades criadas por um único órgão arrecadador (113).

Não seria de estranhar, portanto, o fortalecimento da burguesia sevilhana em face da exclusividade das transações ultramarinas que lhe fôra conferida, quando da montagem do tráfico transoceânico. E' evidente que tal monopólio iria gerar antagonismos com outras regiões da Península, cujos portos alimentavam sérias pretensões quanto à participação no giro mercantil ultramarino. Dentre estas, Cadiz, graças à sua excelente localização, mostrava-se cada vez mais interessada nas prerrogativas concedidas à Capital da Audaluzia. A luta entre ambos os portos gaditanos tornou-se mais ativa por ocasião do início do século XVIII (114). A partir dessa época o aumento da tonelagem das embarcações comprometeu a navegabilidade do Guadalquivir, sempre às voltas com o problema do assoreamento. Não obstante, Cadiz conquistou definitivamente o monopólio do tráfico indiano graças à duas medidas de caráter político administrativo estabelecidas pela Espanha sob o cetro borbonico, a saber: transferência da *Casa de Contratación* de Sevilha para Cadiz, em 1717, e a Instituição do comércio livre das Índias, em 1778.

A substituição de Sevilha por Cadiz mereceu severas críticas. A maior parte delas dirigia-se contra o espírito do monopólio exclusivista (115). Legarra escrevia dois anos após a transferência do monopólio do comércio indiano para Cadiz objeções contundentes, ressaltando sobretudo o sentido de ausência de justiça distributiva como fator preponderante da falta de desenvolvimento das demais províncias espanholas (116).

Bernardo Ward, a propósito do assunto emitiu expressões taxativas:

(113). — Cf. Dias (Manuel Nunes), *O Comércio Livre entre Havana e os portos de Espanha*, ob. cit., pág. 51.

(114). — *Ibidem*.

(115). — Cf. Muñoz Perez (Jose), "El comercio de Indias bajo los Austrias y la critica del Proyectismo" del XVIII, Separata do tomo XIII, do *Anuário de Estudos Americanos*, pág. 6.

(116). — Legarra (Juan de), Comercio de España y Indias. Estado actual de ellos. Causas que dimana su decadencia y medios de restablecerlos. Representacion incluída de 16 de enero 1719, in Brahm, ms. II-1-6=192, fol. 20, apud Muniz Perez (Jose) El comercio de Indias ..., ob. cit., pág. 7.

“el monopoleo es el mayor adversario del comercio (117)”.

O espírito monopolista não encontrava receptividade no contexto econômico europeu do século XVIII. Na América esboçava-se uma reação adversa ao monopólio gaditano, agora sob o domínio de Cadiz. Marcoleta, famoso potentado de Buenos Aires, em 1750, criticava o espírito monopolista, naturalmente referindo-se a Lima. Suas expressões textuais foram as que segue:

“querer estancar en solo una parte del comercio toda la afluencia de combinaciones que este promete, es tiranizar el resto de los demas” (118).

Na realidade, o monopólio gaditano havia transformado todos os habitantes da América espanhola em contribuintes de Cadiz. Quem desejasse receber mercadorias da Espanha, somente poderia fazê-lo sob consignação e nome dos matriculados no comércio de Cadiz para as Índias. Estes cobravam or esse privilégio 1 ½% sobre a quantidade faturada.

Sem dúvida alguma os privilégios ostentados por Cadiz, tão logo da sua retumbante vitória sobre Sevilha, a transformariam não só na principal pôrta espanhol, como também numa das mais ativas praças comerciais européias. Suas portentosas firmas valendo-se dos benefícios do monopólio indiano assistiam ao aumento do volume de seus negócios e conseqüentemente à multiplicação de seus capitais. Manuel Nunes Dias ao estudar o desenvolvimento de Cadiz tece as seguintes considerações:

“O predomínio de Cadiz é indiscutível, no decorrer do período apurado que se estende, conforme estatística do registro do comércio de Cadiz na rota de Havana contrasta com a dos demais portos de livre de Índias, de março de 1787 a dezembro de 1789. A participação reino, notadamente com Sevilha. A confrontação é sobremaneira convincente da tecitura do sistema empresarial do tráfico ultramarino” (119).

(117). — Ward (Bernardo), *Proyecto Económico*, escrito em 1762, 3a. reimpr., Madrid 1782, pág. 147, apud Muniz Perez (Jose) *El comercio de Indias ...*, *ob. cit.*, pág. 7.

(118). — Cf. Muñoz Perez (Jose), “El Comercio de Indias”, *ob. cit.*, pág. 7.

(119). — Cf. Dias (Manuel Nunes), *O Comércio Livre entre Havana e os portos de Espanha*, *ob. cit.*, pág. 257. Veja-se o gráfico: Navios da nota de Havana — movimento portuário de Espanha (1787-1789), *idem*, pág. 265.

Poder-se-ia dizer que no decorrer do período da apuração estatística que logramos elaborar, isto é, de janeiro de 1789 a dezembro de 1791, a predominância de Cadiz é incontestável. A simples observação dos quadros de movimentos de navios é mais do que suficiente para atestar a veracidade dessa afirmação. Por outro lado seria interessante lembrar que a quebra do monopólio gaditano não comprometeu, pelo menos durante o último quartel do século XVIII, a pujança daquele porto da Andaluzia. Realmente a instituição do comércio livre da Índia, a partir de 1778, longe de prejudicar os interesses da operosa burguesia de Cadiz, pelo contrário promoveu ainda mais a movimentação do seu porto e conseqüentemente ampliou o volume de seus negócios. Não há dúvida que a experiência monopolista vivida por Cadiz, por ocasião dos primeiros soberanos borbônicos, serviu-lhe de *handicap* na competição com os demais portos espanhóis habilitados ao comércio livre.

Lamentavelmente a maior parte da documentação sôbre Cadiz do *Archivo General de Indias* de Sevilha ainda não foi devidamente catalogada. Nem mesmo o simples acesso à secção *Papeles de Cadiz* é permitida, de vez que se processa no momento os trabalhos de catalogação. Não obstante, os *Registros de buques* contidos na secção *Indiferente General* daquele mesmo arquivo, ofereceu-nos dados estatísticos preciosos que nos convenceram da inegável supremacia de Cadiz no comércio indiano. Particularmente no que se refere às relações entre Buenos Aires e Cadiz, tivemos o ensejo de proceder a um levantamento de três anos consecutivos, a saber 1789, 1790 e 1791. Os dados apurados nos permitem afirmar, sem o risco de erro, que são válidas as afirmações supra mencionadas. Senão vejamos:

Movimento de naves entre Buenos Aires e Cadiz

1789	=	36
1790	=	63
1791	=	64
		—
Total		163

Nesse mesmo período, sem levar em conta as embarcações do correio marítimo, tão somente 37 navios partiram de Buenos Aires para os demais portos da Espanha. A diferença é flagrante.

Seria interessante observar, por outro lado, que a instituição do comércio livre das Índias comprometeu seriamente o funcionamento da famosa *Casa de la Contratación*. Transladada que fôra de Sevilha para Cadiz, a partir de 1765, quando da *Rel orden* que estabelecia o livre comércio dos portos espanhóis com as ilhas de Barlovento, aquê-

le organismo estatal tornara-se obsoleto. Após a publicação do Regulamento de 1778 o órgão do mercantilismo tradicional espanhol perdera sua razão de existir. Tanto é verdade que a 18 de junho de 1790, a Corôa fazia publicar o decreto de sua extinção (120). Desaparecia dessa forma aquêlê famoso órgão governamental espanhol que durante três séculos agira como um verdadeiro escritório governamental destinado a exercer o contrôlê e a inspeção geral sôbre os negócios ligados ao ultramar, com fins primordialmente fiscais. Não obstante, Cadiz, na qualidade de melhor pôrto do Atlântico espanhol, mantinha-se na vanguarda da operações comerciais com as Índias. Não seria de estranhar portanto que o famoso pôrto graditano fôsse comparado com os mais ricos e movimentados portos da Europa, inclusive Londres. Os testemunhos de E. Boyele O'Reilly e de Richard Twiss se mostram mais do que suficientes para atestar a procedência dessas nossas afirmações (121). Não há menor dúvida, portanto, de que Cadiz tenha sido o grande pôrto do comércio livre das Índias (122).

(*Continua*).

(120). — Archivo General de Indias, Sevilha, Indiferente General, Legajo: 2034.

(121). — O'Reilly (E. Boyle), *Heroic Spain*, apud Alvaro Picardo Gomes, *Cadiz en el comercio de Indias*, Real Academia Hispanoamericana, Sevilha, 1951, pág. 11.

(122). — Consta que Pierre Chaunu esteja elaborando um trabalho sôbre o título: "Cadiz e o Atlântico". Será mais uma brilhante contribuição do erudito historiador francês para a História quantitativa do "Mar Oceano".