

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

(Conclusão).

EMANUEL SOARES DA VEIGA GARCIA

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

TERCEIRA PARTE.

CAPÍTULO II.

A MOEDA DO VICE-REINO DO PRATA.

De início, poder-se-ia afirmar que o grosso do meio circulante no vice-reino do Prata era constituído de moedas de prata oriundas de Potosi. As moedas de ouro geralmente eram utilizadas nas transações pertinentes ao comércio exterior. As moedas de cobre jamais foram empregadas no Prata. Para atender à necessidade de trocas miúdas empregava-se 1/2 ou 1/4 de real de Prata. Na falta destes, autorizava-se oficialmente o uso de 1/2 real ou um real em senhas consistentes sob a forma de discos de chumbo, lata ou madeira. A unidade monetária para o ouro continuou sendo o escudo, tal como havia sido a partir da reforma monetária de Filipe II, em 1573. De um marco de ouro (230, 0465 gramas) de 22 quilates, ou seja 916,66 milésimos, se faziam 68 escudos. Dessa forma o escudo pesava 3,383 gramas. Circulavam, por outro lado, as seguintes peças de ouro de 22 quilates:

Doblon de 2 escudos de 6,3766 gramas.

Doblon de 4 escudos ou 1/2 onça de 13,532 gramas.

Doblon de 8 escudos ou onça de 27,064 gramas (123).

(123). — Cf. Burzio (Humberto F.), *La ceca de la villa Imperial de Potosi y la moneda colonial*, Buenos Aires, 1945, pág. 44.

Seria interessante observar, no entanto, que na realidade o título das moedas de ouro não atingia o seu valor legal. O custo é que oscilava entre 906 a 915 milésimos e nunca 916,66 milésimos, que era o valor legal do escudo de ouro. Seja por defeito de cunhagem, seja por erros voluntários, o fato é que jamais alcançavam o seu valor legal. Em 1772, Carlos III secretamente determinou, por ocasião da recunhagem, a rebaixa do título da unidade monetária de ouro para 21 quilates e 2 1/2 *granos* ou seja 901,03 milésimos. Posteriormente, em 1785, outra ordem real, igualmente secreta, determinava a rebaixa de 1/2 *granos*. Três anos mais tarde, por força de nova determinação real sigilosa, estabelecia-se a cunhagem de moedas de 21 quilates, a saber 874 milésimos. Não há dúvida que essas providências oficiais de desvalorização da moeda favoreciam o tesouro público, contudo prejudicavam sobremodo os particulares, que se viam na contingência de trocar suas antigas pelas novas. A repercussão desagradável da medida oficial atingia em cheio os credores. Paralelamente às moedas de prata, desde os meados do século XVIII, passou a circular uma outra de menor peso, porém com iguais denominações. Tratava-se da moeda vulgarmente chamada *macuquina*. Suas origens estavam ligadas aos famosos falsificadores de Potosi. Humberto Burzio, especialista no assunto, a descreve como:

“moeda de prata ou ouro batida em fôrmas irregulares e sem *condoncillo* de bordas recortadas, variável e de tósca cunhagem e de fácil mutilação” (124).

Muito embora de início houvesse certas restrições oficiais ao uso da moeda *macuquina*, seu emprego tornou-se tão frequente a ponto de ser utilizada no grosso das transações internas do vice-reino do Prata. Mais tarde, a coroa espanhola estimulava a circulação dessa moeda, mais por força das rebaixas das moedas legais. De acordo com os estudos de Humberto F. Burzio, o título da prata *macuquina* oscilava entre 800 e 815 milésimos. A prata forte, segundo os cálculos desse mesmo autor, possuía cerca de 900 milésimos de título. Por força da lei Gresham, a moeda *macuquina* acabou por desalojar a moeda forte (125). Esta, contudo mantinha o seu caráter de moeda legal, ficando reservada aos negócios ultramarinos. Chegou-se mesmo a estabelecer um prêmio comercial em favor da moeda forte, na base de 8%, 12% e até 18%. E' óbvio que o referido prêmio va-

(124). — Burzio (Humberto F.), *La ceca de la villa Imperial de Potosi y la moneda colonial*, Buenos Aires, 1945, *ob. cit.*, pág. 44.

(125). — Burzio (Humberto F.), *El peso de plata hispanoamericanos*, “Revista de História, nº 12, Buenos Aires, 1958.

riava de conformidade com o conteúdo de prata fina. Esses estímulos provocaram, sem dúvida, a efetivação do uso interno da moeda *macuquina*, de vez que a prata forte ficou circunscrita tão somente ao comércio exterior. No que diz respeito à relação entre o ouro e a prata, em 1750 estabelecia-se oficialmente a proporção de 1 a 16. Segundo essa relação, poder-se-ia trocar uma onça de ouro por 16 pesos fortes ou 17 pesos com 2 1/2 *reales sencillos* e no caso, o prêmio da prata forte era de 8%. No entanto, no vice-reino do Prata, graças à exportação de onças de ouro para a Espanha, aumentou-se o valor do ouro em relação à prata, de sorte que a proporção de 1 a 16 passou para 1 a 17 (126). Quanto à moeda miúda, seria interessante ressaltar que não se conheceu no vice-reino do Prata as moedas de cobre. Nesse caso, usavam-se a título de moeda divisionária as peças de 1/2 real. A partir de 1794, passou-se a cunhar os *cuartillos*, a saber 1/4 de real. A necessidade de troco, todavia, estabeleceu o uso de senhas de chumbo, madeira etc.; chegou-se mesmo a cortar grosseiramente, utilizando-se um formão, em 2 ou 4 pedaços, as peças de 1 real ou de 1/2 real. Não há dúvida que esse hábito tolerado pelas autoridades facultava abusos. No fim do século XVIII, chegou-se a pensar na cunhagem de moeda de cobre de 1/8 de um real. A medida, todavia, não foi posta em prática, dado os seus inconvenientes, a saber: custo elevado da cunhagem, perigo de ágio sobre essa nova moeda. O governo de Espanha, por força de seu comportamento, em relação às moedas oficiais, não tinha muita autoridade moral para coibir as constantes falsificações de moedas. Não obstante, regularmente a casa da moeda de Potosi enviava suas amostras. É o que se pode depreender de uma carta do vice-rei de Buenos Aires, datada de 18 de abril de 1784, dirigida ao conde de Serena. O documento em tela faz referência às amostras das moedas de Potosi, classificadas em 4 classes de moedas de ouro e 5 categorias de moedas de prata (127).

CONCLUSÕES.

Pelo que ficou claramente demonstrado, o Prata, dado o seu caráter fechado e autárquico, situação que perdurou durante 250 anos, assistira ao rompimento do equilíbrio entre as suas regiões, especialmente aquela que forma o atual território argentino, no último quartel do século XVIII. Nessa época, a abertura do porto de Buenos

(126). — Burzio (Humberto F.), *La ceca de la villa Imperial de Potosi y la moneda colonial*, Buenos Aires, *ob. cit.*, pág. 44.

(127). — Legajo: 116; Audiência de Buenos Aires, Carta 233, Archivo General de Indias de Sevilla.

Aires, graças ao Regulamento de 1778, bem como ao Auto de livre Internação (1777), surgiria a dinâmica do desenvolvimento da zona litorânea platina (128). Efetivamente a classificação de Buenos Aires como porto maior lhe facultaria desenvolver o comércio externo, situação que lhe fôra sistematicamente negada durante os séculos XVI, XVII e praticamente metade do século XVIII. Com efeito, as relações de Buenos Aires com os principais portos de Espanha, especialmente Cadiz, transformariam aquêlo porto do Prata no principal centro recebedor de mercadorias européias e por conseguinte no grande empório abastecedor das regiões sulinas do império espanhol da Ibero-América. Favorecida pelas medidas oficiais supra-citadas, a capital portenha via-se na privilegiada situação ostentada por Lima, durante as duas primeiras centúrias da colonização espanhola na América do Sul. A antiga capital do vice-reino do Peru, assistiria melancolicamente ao declínio de seu prestígio político face à nova conjuntura econômica que se implantava. O desenvolvimento de Buenos Aires se processava na medida em que os comerciantes portenhos logravam introduzir os artigos importados em o interior Rioplataense, bem como nas regiões mineradoras do Alto Peru. Anuladas as terríveis barreiras representadas pelas aduanas secas de Córdoba e Jujuy, nada mais poderia cercear as relações comerciais entre a costa platina e a interlândia argentina. Afinal, privilegiada era a localização geográfica de Buenos Aires, constituindo-se mesmo na melhor via de acesso ao altiplano peruano. A distância entre Buenos Aires e Potosi, era de 1.750 km. Os caminhos eram relativamente planos exigindo dois meses de percurso. Por outro lado, de Lima a Potosi a distância era 2.500 km, dificultados pela movimentação de relevo, exigindo nada menos que 4 meses de viagem (129). Obviamente o fator distância favorecia sobremodo a introdução de mercadorias importadas. Basta dizer que uma vara de tecido custava 6 a 7 vezes mais desde que fosse introduzida via Lima (130). Por outro lado o problema da diferença de localização entre a capital portenha e Lima, em relação ao grande mercado consumidor Potosi, atuaria também junto às economias regionais de Cuyo, da área central platina, de noroeste, litoral e Paraguai. Dessa forma o provimento de artigos europeus deixou de ser feito através do empório limenho. Além

(128). — Os três anos de apuração estatística que constam do capítulo: *O porto de Buenos Aires e o Comércio de Cadiz*, ofereceu-nos uma preciosa amostra do que se poderia chamar dinâmica do desenvolvimento da orla litorânea platina. A simples observação dos números nos facultam sentir a nova conjuntura econômica que se estabeleceria na região do Prata.

(129). — Cf. Ferrer (Aldo), *La economia Argentina*, 2a. ed., ob. cit., pág. 53.

(130). — *Ibidem*.

do mais, o Regulamento de 1778 conferira a Buenos Aires e Montevideu, na qualidade de portos maiores, o direito exclusivo de manter relações com a Metrópole. Tal prerrogativa viria criar o que se poderia chamar de “macrocefalia de Buenos Aires”, inegavelmente o grande problema argentino de vez que assinala uma verdadeira distorção do país, responsável mesmo pela maior parte das guerras civis da Argentina. Com efeito, a nova conjuntura econômica decorrente das medidas estabelecidas por Carlos III, a saber: criação do vice-reino do Prata, Livre Interação, Comércio Livre, atuaram de forma efetiva na fase de transição para a economia primária exportadora. Se de um lado promovia-se o desenvolvimento comercial, graças ao intercâmbio da produção interiorana com o mundo exterior, de outra parte provocava-se a concorrência terrível dos artigos de importação que comprometiam sensivelmente as economias regionais praticamente auto-suficientes. Nascia assim a luta entre o Porto de Buenos Aires e as zonas da interlândia argentina. Esse conflito que se desenvolveria a partir dos últimos anos do século XVIII se estenderia até a segunda metade do século XIX, provocando o que poderiam chamar de duas Argentinas. A primeira delas seria Buenos Aires e adjacências do litoral platino. Esta, graças ao surto comercial e a expansão da pecuária, lograva acumular capitais para o seu grande desenvolvimento. A segunda, Argentina do interior, caracterizada por suas economias regionais oprimidas pela concorrência externa, enfrentava as cruéis vicissitudes decorrentes da falta de mercados consumidores. Enquanto a primeira Argentina se torna rica, opulenta e próspera, a outra se empobrece. A discrepância entre Buenos Aires e o interior rioplatense tornou-se tanto mais evidente à medida que aumentava o movimento portuário. Segundo os cálculos de Aldo Ferrer, por volta do último quartel do século XVIII, as exportações do Prata atingiam a cifra de 5 milhões de pesos fortes, ou seja aproximadamente 17 milhões de dólares atuais (131). Seria interessante observar que 80% dessas exportações eram constituídos pela prata de Potosi e apenas 20% representados por produtos da terra, especialmente couros (132). Uma observação cuidadosa da composição dessas exportações nos indica ter sido, inclusive a prata do alto Peru, originária da interlândia platina. Com efeito, as províncias do oeste platino haviam recebido como pagamento de suas vendas de mulas, tecidos grosseiros, aguardente, lenços e outros artigos, grande quantidade de prata de Potosi. Por outro lado 50% das peças de couro

(131). — Cf. Ferrer (Aldo), *La economia Argentina*, 2a. ed., ob. cit., pág. 68.

(132). — Coni (Emilio A.), *Agricultura, comercio e industria coloniais* (siglos XVI-XVIII), Buenos Aires, 1941, pág. 42.

exportadas através de Buenos Aires foram também provenientes do interior. Depreende-se portanto que 90% dos artigos exportados através de Buenos Aires eram oriundos da Zona interiorana, cabendo ao litoral tão somente 10% das referidas exportações. Alto Ferrer, ao cuidar do problema em tela, calculou o valor das exportações em 5,6 milhões de dólares anuais provenientes do interior e 600 mil dólares do litoral (133). Paradoxalmente o fomento das relações comerciais entre Buenos Aires e a interlândia platina concorrecia para o desequilíbrio econômico entre ambas, dada a introdução de artigos europeus. Estes, sem dúvida alguma, comprometeram bastante a produção do oeste platino, uma vez que seus artigos, baseados numa atividade rigorosamente artesanal, não poderiam competir com as mercadorias de procedência européia. Por outro lado, o incremento das exportações via Buenos Aires atuaria como estímulo à demanda de artigos manufaturados, maquinarias, equipamentos etc. Outrora, quando das restrições impostas ao porto de Buenos Aires, bem ao contrário, sua população pouco exigente contentava-se em importar do interior os artigos de subsistência, a saber: tecidos grosseiros, vinhos, aguardentes, frutas secas, tabaco e erma-mate. A abertura do porto, graças à instituição do comércio livre de Índias, abarrotaria o mercado portenho de mercadorias européias de melhor qualidade e com melhores preços. Evidentemente, a circunstância em tela anularia praticamente o consumo dos artigos produzidos na interlândia platina. E' verdade que esta, à guisa de defesa, procuraria criar um sistema protecionista à custa de recursos fiscais. Essa atitude contudo chocar-se-ia frontalmente com a mentalidade que se estabeleceu em Buenos Aires, totalmente voltada para a liberdade de comércio. Dessa forma, o antagonismo entre o porto e o interior rioplatense se acentuaria de forma visível e incontestável. Por outro lado, a expansão comercial de Buenos Aires teria seus reflexos na área litorânea adjacente. Com efeito a pecuária dessa região experimentaria apreciável desenvolvimento. Realmente as exportações de couros sofreram um apreciável aumento graças à demanda européia, cada vez mais crescente. Por ocasião do século XVII, o Prata anualmente exportava cerca de 20.000 unidades. Em meados do século XVIII, elevava-se a 150.000 unidades anuais. Pois bem, por ocasião dos últimos anos do século XVIII, as exportações de couros atingiam um volume superior de 1 milhão de peças (134). Evidentemente, a abertura do porto de Buenos Aires aliada à demanda européia facultaria o desenvolvimento da pecuária litorânea. E, se não bastassem

(133). — Archivo General de Indias, Indiferente General, Legajos: 2166 a 2239.

(134). — Cf. Ferrer (Aldo), *La economia Argentina, ob. cit.*, pág. 58.

esses fatores favoráveis, a Zona portenha ainda poderia contar com as condições ecológicas. Sem dúvida alguma, a área “pampeira” dispunha de recursos magníficos para a expansão da pecuária. Além do mais, é sabido que a atividade pastoril reclama uma reduzida mão-de-obra, o que favorecia ainda mais o seu desenvolvimento no contexto econômico da orla litorânea platina. Na centúria subsequente, quando a produção da prata de Potosi decairia profundamente, por força do esgotamento de suas jazidas argentíferas, a pecuária litorânea atendendo à demanda cada vez maior dos mercados europeus, alcançaria um desenvolvimento espetacular. Seria interessante lembrar que nesta altura, não somente couros, chifres, sebo eram alvo de grande procura européia. Graças às novas técnicas de conservação da carne, a exportação do charque atingiria uma cifra bastante elevada. Praticamente a exportação de produtos de origem animal, substituiria a antiga e tradicional exportação da prata do Alto Peru. Sem dúvida alguma o desenvolvimento econômico de Buenos Aires e da sua zona litorânea provocaria um surto populacional sem precedentes. Lamentavelmente ainda não se fez um levantamento do aumento da população portenha. A falta de dados estatísticos compromete bastante uma análise objetiva do problema. O primeiro censo nacional da Argentina foi realizado somente em 1869. Não obstante, poder-se-ia observar que o fomento espetacular das províncias do litoral, a saber: Buenos Aires, Santa Fé, Entre Rios e Corrientes provocaria o afluxo da população do interior rioplatense, de vez que este, por força das circunstâncias anteriormente apontadas, se via a braços com o terrível problema do estancamento. O desproporção populacional entre Buenos Aires e a interlândia platina se intensificaria durante o século XIX, quando se verificaram algumas correntes imigratórias. Na vigésima centúria, Buenos Aires transformar-se-ia na grande Megalópolis sul-americana, ostentando em nossos dias a espetacular cifra de 8 milhões de habitantes. Forçoso seria reconhecer que a Macrocefalia portenha é sem dúvida um dos grandes problemas da Argentina atual. Em que pese os esforços desenvolvidos no sentido de uma integração real entre a área portenha e o interior, a questão continua pendente. As duas Argentinas ainda existem. A primeira se mostra, através de seus hábitos e costumes, européia, dinâmica, próspera, fazendo jus ao título *Gran Buenos Aires*. A segunda se apresenta modesta, ainda presa aos hábitos coloniais, pobre, nativista. As raízes dessa grande discrepância de nosso país vizinho, sem dúvida alguma, estão ligadas à conjuntura econômica que se estabeleceu no fim do século XVIII. No que diz respeito a Cadiz, poder-se-ia dizer que seu desenvolvimento se fez sentir durante o século XVIII, em que pese o regime do porto único. Tanto é verdade que a 12 de maio de

1717, Filipe V trasladava para aquela cidade o *Consulado de Indias* de Sevilha. Na qualidade de melhor porto do Atlântico espanhol, Cadiz conseguiu um maior volume de operações comerciais com a América espanhola. Nunes Dias demonstra as relações comerciais entre Havana e os portos de Espanha. Nesse trabalho, o autor elabora um gráfico bastante expressivo no qual Cadiz domina amplamente o comércio ultramarino, na época do comércio livre (135). No caso de Buenos Aires o fenómeno é o mesmo, cerca de 81,5% dos navios do tráfico ultramarino que atingiram aquêlê porto do Prata procediam de Cadiz. Não seria de se estranhar portanto a grande importância do porto espanhol em tela. De acordo com E. Boyle O'Reilly, Cadiz a partir de 1770 era uma cidade tão rica quanto Londres (136). Segundo as descrições do viajante inglês Richard Twiss, Cadiz em 1772 possuía cerca de 30 armadores ingleses, além de alguns franceses, alemães, italianos e holandeses (137). Tratava-se de um espetacular centro de comércio, a ponto de atrair os mais ricos e importante homens de negócios da Europa. Estes, diplomáticos e habilitados, logravam participar das grandes operações mercantis com o ultramar, em que pese as restrições impostas pela legislação mercantil espanhola. Segundo o testemunho de D. Alejandro Ramirez, famoso estadista colonial, Cadiz, no fim do século XVIII, era uma das cidades mais prósperas da Europa. Mas vejamos as palavras textuais do autor:

“Cadiz es un pueblo sin igual entre todos los que he visto hasta ahora. Tiene todas las malas y buenas cualidades de una ciudad grande y de un puerto de mar; riquezas, magnificencia, y la corrupcion de costumbres que es compañera del lujo y de la opulência. El hombre es el mismo en todos los estados y en todos los paises, pero quien desee conocer el corazon humano y ver los efectos prodigiosos del comercio y de las industria deve venir a Cadiz a instruirse y adminrarse” (138).

Os últimos anos do século XVIII quando o Regulamento do comércio livre se fez sentir, Cadiz viveria seus melhores dias. Em 1794, cerca de 907 barcos, com cargas avaliadas em 28 milhões de *pesos*

(135). — Cf. Dias (Manuel Nunes), *O comercio de Havana e os portos de Espanha*, *ob. cit.*, pág.

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

(137). — Cf. Picardo y Gomes (Alvaro), “Cadiz en el comercio de Indias”, *ob. cit.*, pág. 11.

(138). — *Idem*, Reprodução da carta de D. Alejandro Ramirez, datada de 1791, pág. 17.

fuertes, fundearam na sua formosa baía (139). Não há dúvida que boa parte destes navios participaram da rota Cadiz-Buenos Aires-Cadiz.

Seria interessante considerar que a política econômica de Carlos III, em que pese o seu aspecto nitidamente fomentista, alcançaria resultados imprevistos e até certo ponto comprometedores da preservação da unidade do império. Senão vejamos: a abertura dos umbrais platinos no comércio exterior e o consequente surto comercial de Buenos Aires, provocaria a decadência das províncias do Pacífico. Dessa forma, a solução oferecida pela metrópole, no último quartel do século XVIII, limitar-se-ia a uma redistribuição da economia americana. Com efeito, regiões outrora economicamente prósperas, viram reduzidas as suas oportunidades de desenvolvimento. As grandes discrepâncias regionais continuariam portanto a comprometer a integração das distintas áreas do Império espanhol, mui especialmente no espaço meridional sul-americano. Não há dúvida que, ilhadas, verdadeiramente autárquicas, dificilmente poderiam caminhar no sentido de uma integração perfeita. A conjuntura em tela justificaria a fragmentação dos domínios da Espanha na América, quando da sua emancipação política. Por outro lado, todos os esforços que a Espanha realizara a título de fomentar sua produção interna, com vistas à exportação, foram grandemente prejudicados pelas suas guerras contra a Inglaterra. Essas lutas, não raras vezes, impediram a vigência do célebre Regulamento do Comércio Livre. As constantes interrupções do tráfico facultaram a introdução de manufaturas estrangeiras. Afinal, não podendo a Espanha abastecer suas colônias, exatamente na ocasião em que havia estabelecido um novo regime comercial cuja tônica era o fomento mercantil, melancolicamente viria assistir à invasão de seus mercados coloniais. Estes, por seu turno, sentindo-se mais vinculados ao comércio estrangeiro, mais do que nunca percebiam que sua subsistência não dependia mais de suas relações comerciais com a Espanha. Não estaria fora de propósito, portanto, a medrança de ideais de autonomia, alimentados à medida que os colonos americanos se entusiasmavam ante as possibilidades oferecidas pela livre concorrência. Por outro lado, a reação da metrópole espanhola, levada a efeito através de medidas fiscais, não surtia qualquer efeito capaz de fortalecer os líames que a vinculavam às suas colônias americanas. Pelo contrário, o rigorismo fiscal usado por Carlos III agia como elemento fomentador de descontentamento e de rebeldia. Não

resta a menor dúvida que a instituição do comércio livre de Indias, seguido que foi pela eliminação das barreiras controladoras do tráfico interno das colônias americanas, criou um clima por demais propício à independência da América espanhola.

FONTES E BIBLIOGRAFIA.

Fontes Impresas.

- Documentos para la Historia Argentina, con Introducci3n de Ricardo Levene,* Tomos V e VI, Facultad de Filosofía y Letras, Buenos Aires, 1915.
- Acuerdo del extinguido Cabildo de Buenos Aires,* año 1931, Serie II, años 1745-1750, in Archivo General de la Nacion, Buenos Aires.
- Instrucciones a B. M. Zabala,* in "Revista Hist3rica de Montevideo, Septiembre, 1910, páginas 82 e siguientes.
- Municipalidad de la Capital — Documentos y planos Relativos al periodo edilino colonial de Buenos Aires reunidos y ordenados por Henrique Peña,* 1910, Tomo I.

*

Fontes Manuscritas.

- Archivo General de la Naci3n de Buenos Aires — Division Colonia, Secci3n Gobierno, Registro de Navios, Legajos: 57, 59, 60, 89, 90, 91.*
- Archivo General de Indias de Sevilla — Indiferente General: Advertimiento sobre los puertos de Buenos Aires y Acapulco en las Indias Occidentales, Leajo 615; Consulta de 14 de 7 de 1777, Legajo 2409; Registro de Navios, Legajos: 2442, 2443, 2173, 2174, 2210, 2448, 2183, 2211. Audiencia de Buenos Aires: Estados Semestrais, Legajos: 383, 114, 353, 392, 363, 116; Auto de Internaci3n, Legajo 584; Estados Anuais, Legajos: 392, 363. Real Cedula de 28 de 1 de 1594, incorporada a "Recopilacion de Leys de Indias (1630), Libro IV, Título XVIII, Legajo 5.*

*

Bibliografia Consultada.

- AGESTA (Luis Sanches), *El pensamiento politico del despotismo ilustrado.* Madrid, 1953.
- ALCAZAR Molina (Cayetano), *El Conde de Floridablanca.* Madrid, 1935.
- MARCILA Farias (Eduardo), *Comercio entre Venezuela y Mexico en los siglos XVII y XVIII.* Mexico, 1946.
- ARCILA Farias (Eduardo), *El siglo ilustrado en America. Reformas economicas del siglo XVIII en Nueva Espaa. Contribuci3n al estudio de las Instituciones Hispanoamericanas.* Caracas, 1955.

- ARTOLA (Miguel), *Campillo y las reformas de Carlos III*. "Revista de Indias", nº50.
- ATARD (V. Palacio), *El despotismo ilustrado español*, in "Revista Arbor", 8, 1947.
- BARBA (Enrique M.), *D. Pedro de Cevallos, gobernador de Buenos Aires y virrey del Río de La Plata*. La Plata, 1937.
- BEVERINA (Juan), *El virreinato de las Provincias del Río de La Plata, su organización militar*. 2 vols., Buenos Aires, 1935.
- BOXER (C. R.), *The Dutch in Brazil*. Oford, 1957.
- BROWN (V. Lee), *Contraband trade: a factor in the decline of Spain's Empire in America*, "The Hispanic American Historical Review". Tomo VIII, Baltimore, 1928.
- CAILLET Bois (R.), *Apuntes para una historia económica del virreinato: gobierno intendencia de Salto del Tucuman* in "Anuario de Historia Argentina", Tomo III, 1941.
- CAPDEQUI (J. M. Ots), *El siglo XVIII español en América*. Mexico, 1947.
- CAPDEQUI (J. M. Ots), *El Estado Español en las Indias*. Mexico, 1946.
- CARANDE (Ramon), *Carlos V y sus banqueros (1516-1556)*. Madrid, 1943.
- CASADO (Vicente Rodrigues), *La nueva sociedad burguesa en la literatura de la época de Carlos III*, in "Anuario de Estudios Americanos", nº 100. Sevilla, 1960.
- CASTILLO (Alejandro del), *Tratados, Convenios y declaraciones de paz y comercio que lo hecho con las potencias extranjeras los monarcas españoles de la Casa de Borbon, 1708-1846*. Madrid, 1847.
- CHAPMAN (Charles Edward), *Colonial Hispanic America: a History*. Nova York, 1942.
- COLMERO (Manuel), *Historia de la Economía política* in "España" (2 vols.). Madrid, 1863.
- CONI (Emilio A.), *Agricultura, comercio y industrias colonias (siglos XVI-XVIII)*, Buenos Aires, 1941.
- COXE (William), *España bajo el reinado de la Casa de Borbon accesion de Felipe V, hasta la muerte de Carlos III*. 4 vols., Madrid, 1847.
- DANVILA y Collado (Manuel), *Reinado de Carlos III*. 6 vols. Madrid, 1891-1896.
- DANVILA y Collado (Manuel), *El poder civil en España*. Madrid, 1885-1886.
- DANVILA y Collado (Manuel), *Reinado de Carlos III*. 6 vols., in "Historia de España de la Real Academia de la Historia". Madrid, 1891-1896.
- DANVILA (M.), *El poder civil en España*. Madrid, 1914.
- DEL RIO (Antonio Ferrer), *Historia del reinado de Carlos III en España*. Madrid, 1856.
- DIAS (Manuel Nunes), *Partilha do mar Oceano e o descobrimento do Brasil*. Separata da "Revista Studia", nº 12, julho, Lisboa, 1963.

- DIAS (Manuel Nunes), *O Capitalismo monarquico português (1415-1549). Contribuição para o estudo das origens do capitalismo moderno*, (2 vols.), Coimbra, 1963.
- GARCIA (Luis Navarro), *Intendencias de Indias*. Sevilla, 1959.
- GERBERT (Lambert), *Historia de Inglaterra*. Barcelona, 1930.
- GONDRA (Luis Roque), *Historia Economica de la República Argentina*. Buenos Aires, 1943.
- HAMILTON (E. J.), *El florecimiento del capitalismo y otros ensayos*. Madrid, 1945.
- HAMILTON (E. J.), *El florecimiento del capitalismo y otros ensayos de Historia Economica*. "Revista del Occidente". Madrid, 1948.
- HANKE (Lewis), *La Villa Imperial de Potosi. Un capitulo inedito en la historia del Nuevo Mundo*. Sucre, 1954.
- HUMBOLDT (Alexander Von), *Ensayo politico sobre el Reino de la Nueva España*. 6a. ed. espanhol, 4 vols, Mexico, 1941.
- KIRKPATRICK (F. A.), *Historia Argentina*, com Introdução de Harold Temperley. Tradução do inglês por Joaquim Casaldueiro y Juan Mascaro, Buenos Aires, Cambridge, 1931.
- KLEIN (H.), *La Mesta*. Madrid, 1936.
- LAFUENTE Machain (R. de la), *Buenos Aires en el siglo XVIII*. Buenos Aires, 1946, "Colección Ciudad de Buenos Aires", II, 1946.
- LERA (Pio Zabala y), *España bajo los Borbones*. Barcelona, 1945.
- LEVENE (Ricardo), *Investigaciones Acerca de la Historia Economica del virreinato del Plata*. Buenos Aires, 1952.
- LEVENE (Ricardo), *Historia de la Nacion Argentina*. 2a. ed. vols. I, II, III, IV, V, VI. Buenos Aires, 1939.
- LEVILLIER (Roberto), *Antecedentes de politica economica en el Rio de la Plata*. Vol. II, Madrid, 1915.
- MARQUES Miranda (Fernando), *Cartografia Colonial del Virreinato del Rio de la Plata*. Boletín del Instituto de Investigaciones Historicas, Tomo XV, Buenos Aires, 1932.
- MAURO (Frederico), *Le Portugal et l'Atlantique au XVI siècle (1570-1670). Étude economique*. Paris, s/d.
- MEY (Carmelo Viñas), *Las Companias de comercio y el resurgimiento industrial de España en el siglo XVIII*. in "Revista Nacional de Economia", Barcelona, 1922.
- PADRÓN (Francisco Morales), *El comercio canario americano*. Sevilla, 1955.
- PALACIO (Ernesto), *Historia de la Argentina*. Tomo I, (1515-1835), Tomo II (1835-1943), Buenos Aires, 1965.
- PANTALEÃO (Olga), *A penetração comercial da Inglaterra na America Espanhola de 1713 à 1783*. São Paulo, 1946.
- PENGAND (M. L.), *La guerre de la sucesion d'Espagne (1700-1714)*, in "Histoire Générale" de Lavissee, Rabaúd, Tomo VI, Paris, 1895.

- QUESADA (Vicente G.), *El virreinato del Rio de La Plata, desde 1776 à 1810*. Buenos Aires, 1881.
- RAVIGNANI (Emilio), *El volumen del comercio del Rio de la Plata a Comienzos del virreinato (1779-1781)*. Boletín del Instituto de Investigaciones Historicas, Tomo XV, Buenos Aires, 1952.
- REQUEJO (F. Alvarez), *El conde de Campomanes, su obra historica*. Oviedo, 1954.
- ROUSSEAU (Francisco), *Reigne de Charles III d'Espagne (1759-1788)*. 2 vols., Paris, 1907.
- SEÉ (Henry), *Le commerce à Cadiz et dans l'Amérique Espagnole au XVIII siècle*, in "Revista d'Histoire Moderne", Paris, 1928, janeiro.
- SEÉ (Henry), *Esbozo de una historia del comercio frances en Cadiz y en America Española en el siglo XVIII*. Boletín del Instituto de Investigaciones Historicas. Tomo VI, Buenos Aires, 1927.
- URQUIZO (Julio de), *Los amigos del Pais*. San Sebastian, 1929.
- VILLENA (G. Lohmann), *Las minas de Huancavelica en los siglos XVI y XVII*. Sevilla, 1949.
- VIVES (J. Vicens), *Historia social y economica de España y America*. Tomos III e IV, Barcelona, 1957.
- YBARRA (Eduardo), *España bajo los Austrias*, Barcelona, 1935.
- ZUBIZARRETA (Nicolas de Soraluze), *Historia de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*, Madrid, 1876.

*

Bibliografía citada.

- ALVAREZ (Juan), *Historia de la Nacion Argentina*. Vol. IV, 1a. Secção, cap. II, Buenos Aires, s/d.
- BARBA (Enrique M.), *D. Pedro Cevallos*. Buenos Aires, 1957.
- BECÚ (Ricardo Zorraquin), *Origens del comercio rioplatense*, Buenos Aires, 1947, Separata do "Anuario de Historia Argentina", IV (1943-1945).
- BLISS (Horacio Willian), *Del virreinato a Rosas*. Tucuman, 1958.
- BURZIO (Humberto F.), *La ceca de la villa Imperial de Potosi y la moneda colonial*. Buenos Aires, 1945.
- BURZIO (Humberto F.), *El peso de plata hispanoamericana*, in "Revista de Historia", nº 12, Buenos Aires, 1958.
- CABRERA (Pablo), *Introducción a la historia eclesiastica del Tucuman (1535 a 1590)*. Tomo II, Buenos Aires, 1935.
- CAMPOMANES, *Notas al descurso VI del memorial de Martinez de la Mota*, in "Apendice a la Educacion Popular", parte IV, apud Muñoz Perez, *La España de Carlos III*.
- CAMPOMANES, *Educacion pupular II*, apud Ricardo Levene in "Documentos para la Historia Argentina".

- CANABRAVA (Alice Piffer), *O comércio português no Rio da Prata (1580-1640)*. Boletim XXXV, "História da Civilização Americana", nº 2.
- CASADO (Vicente Rodrigues), *La política y los políticos en el reinado de Carlos III*. Madrid, 1962.
- CASADO (Vicente Rodrigues), *Comentario al decreto y real Instrucción de 1765 regulando las Relaciones comerciales de España y Indias*. "Anuario del Derecho Español". Tomo XIII, Madrid, 1936-1941.
- CASTILLO (Guilherme), *Cespedes del Lima y Buenos Aires. Repercusiones economicas y politicas de la creación del virreinato del Rio de la Plata*. Separata do "Anuario de Estudios Americanos", nº XXXIV, serie 1º, Sevilla, 1947.
- CHAUNU (Pierre), *Seville et l'Atlantique (1504-1650)*. Tomo I, Paris, 1955.
- CONI (Emilio A.), *Agricultura, comercio y industria coloniais, (siglos XVI-XVIII)*. Buenos Aires, 1941.
- DIAS (Manuel Nunes), *O comercio entre Havana e os portos de Espanha (1778-1789)*. 2 vols., 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.
- FERRER (Aldo), *La economía Argentina*. 2a. ed., Buenos Aires, 1965.
- GANDIA (Henrique de), *Buenos Aires desde sus origenes hasta Hernanderias*. Buenos Aires, 1934.
- GONDRA (Luis Roque), *Las ideas economicas de Manuel Belgrano*. Buenos Aires, 1927.
- HARING (C. H.), *Comercio y navegación entre España y las Indias*. Buenos Aires, 1959.
- HARING (C. H.), *El imperio Hispanico en America*. Buenos Aires, 1958.
- HUERGO (Luis A.), *Porto de Buenos Aires*. Buenos Aires, 1898.
- LEVENE (Ricardo), *Comercio de Indias, antecedentes legales (1713-1770)*. Buenos Aires, 1915.
- LEVILLIER (Roberto), *Correspondencia de la ciudad de Buenos Aires con los Reynos de España, reunido en el Archivo de Indias de Sevilla, año 1915, Tomo I, apud Pinasco (Eduardo H.), El Puerto de Buenos Aires*.
- LYNCH (John), *Administracion colonial española*. Buenos Aires, 1962.
- MALASPINA (Alejandro), *Viaje al Rio de la Plata en el siglo XVIII; Estudio sobre las costumbres y descripciones interesantes de la America del sur: Prólogo y nota de Hector R. Ratto*. Buenos Aires, 1938, apud Eduardo H. Pinasco, *El puerto de Buenos Aires*.
- MARC (Julio), *La moneda colonial argentina*. Academia Nacional de Historia Publicación de la Filial de Rosario.
- MOLINARI (D. L.), *La Representación de los hacendados de Mariano Moreno*, in "Anales de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales", Buenos Aires, 1914.
- MORENO (Nicolas Besio), *Buenos Aires, Puerto del Rio de la Plata. Estudio critico de su poblacion, 1536-1936*, Buenos Aires, 1939.

- MUNILLA (Octavio Gil), *El Rio de la Plata en la Política internacional*. Sevilla, 1949.
- MUÑOZ (Perez Jose), *La publicación del reglamento de comercio libre a Indias, de 1778*, in "Anuario de Estudios Americanos", Tomo IV, Sevilla, 1947.
- MUÑOZ (Perez Jose), *El comercio de Indias bajo los Austrias y los tratadistas españoles del siglo XVIII*, in "Revista de Indias", nº 68.
- MUÑOZ (Perez Jose), *La España de Carlos III y su conciencia de periodo histórico*. Separata da "Revista Arbor", nº 149, Madrid, 1958.
- O'REILLY (E. Boyle), *Heroic Spain*, apud Alvaro Picardo Gomes in "Cadiz en el comercio de Indias". Real Academia Hispanoamericana, Sevilla, 1951.
- PICARDO y Gomes (Alvaro), *Cadiz en el comercio de Indias*, Sevilla, 1951.
- PINASCO (Eduardo H.), *El Puerto de Buenos Aires. Contribución al estudio de su Historia*. Buenos Aires, 1942.
- PIQUERS (Andre), *Logica Moderna*. 2a. ed., Madrid, 1771, apud Muñoz Perez, *La España de Carlos III*.
- RAMON y Carcano, *Primeras luchas entre la Iglesia y el estado en la gobernación del Tucuman en siglo XVI*. Buenos Aires, 1929.
- RAVIGNANI (Emilio), *El virreinato del Rio de La Plata*. Buenos Aires, s/d.
- SANCHES Diana (Jose), *El despotismo ilustrado de Frederico el Grande y su influencia en España*, in "Revista Arbor", XXVII, nº 100, Madrid, 1954, apud Muñoz Perez, *La España de Carlos III*.
- SIERRA (Vicente D), *Historia de la Argentina*. 4 vols., Buenos Aires, 1959.
- TJARKS (German O. E.), *El Consulado de Buenos Aires y sus proyecciones en la Historia del Rio de la Plata*. Buenos Aires, 1962.
- TRELLES (Manuel Ricardo), *Registro Estadístico del Estado de Buenos Aires, año 1858, II, 4, 21*, Buenos Aires, 1859.
- ULLOA (Bernardo de), *Restablecimiento de fabrica*, Madrid, 1740, apud, José Muñoz Perez, in *La España de Carlos III y su conciencia de periodo histórico*, separata da "Revista Arbor", nº 149, Madrid, 1958.