

Espanha e o Vice-Reinado do Rio da Prata: a consolidação do Comércio Livre no triênio 1787-1789

Manoel Lelo Bellotto

Universidade Estadual Paulista
São Paulo - Brasil

O tema Comércio Livre constitui peça importante na análise histórica das relações entre Espanha e América nos momentos que antecederam ao processo de emancipação das colônias hispano-americanas. Para compreensão da aplicação da sistemática do comércio livre e para percepção dos problemas decorrentes, optou-se por proceder à análise do documento normativo do sistema, isto é, o Reglamento y Aranceles Reales para el Comercio Libre de España a Indias, de 12 de outubro de 1778, e pela demonstração, a partir de dados concretos levantados no Archivo General de Indias, de Sevilla, da prática resultante. A ordenação dos referidos dados, no entanto, restringiu-se ao movimento comercial no sentido América-Espanha, isto é, entre os portos de Buenos Aires e Montevideo e os portos espanhóis habilitados ao comércio livre pelo Regulamento de 1778, no triênio 1787-1789.

Destina-se o presente artigo a registrar a implantação do comércio livre entre portos de América e de Espanha, habilitados pelo Reglamento y Aranceles Reales para el Comercio Libre de España a Indias, de 12 de outubro de 1778, nos anos de 1787, 1788 e 1789. Foram fixados, na América, os portos de Buenos Aires e de Montevideo; na Espanha, todos aqueles visitados pelas embarcações procedentes de tais portos, com registro de comércio livre.

Elegeu-se o período de 1787 a 1789 para a realização do presente estudo porque, embora tenha sido regulamentada em outubro de 1778, a instituição do comércio livre iniciou sua consolidação somente a partir do término da guerra de 1779 a 1783, entre Espanha e Inglaterra.¹ Deve-se considerar, ainda, que a documentação existente no Archivo General de Indias, de Sevilla, referente às relações comerciais entre Espanha e suas colônias americanas durante a vigência do Regulamento de 1778, tem por marco primeiro o ano de 1787.² Explica-se, assim, o balizamento cronológico inicial do presente trabalho. A definição do mencionado período resul-

1 Klein, Herbert S.: "Structure and profitability of royal finance in the Vice-royalty of the Rio de la Plata in 1790". *Hispanic American Historical Review*. T. 53, n.º 3. Durham, aug. 1973, pág. 441.

2 Archivo General de Indias, Indiferente General, 2441 e 2442.

tou, ainda, da opção científica frente a um núcleo documental denso: trata-se do registro das relações comerciais entre os portos platinos e os habilitados de Espanha, durante os anos supra referidos, em que não ocorrem omissões de dados essenciais do referido tráfico.

Cumpra dizer, ainda, que o presente estudo, ao averiguar a implantação do disposto no Regulamento de 1778 entre portos habilitados de Espanha e América, caracteriza-se por uma abordagem unilateral do processo, por estar restrito à análise das embarcações e mercadorias que, de Montevideo, demandavam os portos espanhóis. Não se procedeu, portanto, por opção metodológica, ao estudo do giro mercantil completo.

Cabe, finalmente, esclarecer o aparente conflito entre o uso frequente, no texto, da expressão *portos platinos* e o exclusivo registro de Montevideo, como porto exportador. A expressão refere-se, obviamente, aos portos de Buenos Aires e Montevideo. Hoje, em função da situação política caracterizada pelas repúblicas autônomas da Argentina e do Uruguai, certamente causa estranheza a referência única a ambos os portos, como se apenas a um se reportasse. No entanto, e usando de uma liberdade de linguagem, a nosso ver justificada, é possível evidenciar o caráter de “complexo portuário” aos serviços prestados pelos dois portos à unidade política e administrativa representada pelo então Vice-Reinado do Prata.

Acresçam-se, por outro lado, as dificuldades de acesso ao porto de Buenos Aires, pelo Rio da Prata, ainda presente na década de ‘80 do século XVIII, período de que se ocupa este estudo. Tais dificuldades eram resultado, por um lado, das limitações técnicas das embarcações de longo curso em uso na época, a dependerem exclusivamente do regime de ventos para seu deslocamento; por outro lado, das condições especialíssimas do estuário do Prata, no trecho entre Montevideo e Buenos Aires. Montevideo, além de ser um porto seguro para as embarcações de maior porte, ensejava a querena de navios em ponto ideal para tal operação, na Ilha das Gaivotas, defronte da cidade.³ Aos riscos que o leito do Rio da Prata oferecia à navegação, representados pelos incontáveis bancos de areia e inúmeros e traiçoeiros canais, a exigirem o concurso de práticos hábeis e adestrados, há de se acrescentar o inconveniente dos “ventos contrários”. Trata-se do pampeiro, vento procedente das regiões meridionais da Argentina, que traspassa todo o estuário platino e, através do Uruguai, chega a alcançar o sul do Brasil, sob o nome de minuano.

³ AGI, Buenos Aires, 17. “Instrucción que deben observar los Capitanes Pilotos...destinados al puerto de Montevideo.” Madrid, 5 de dezembro de 1767.

Tão temido era e tal a sua ação de retardamento da navegação, a reter por meses as embarcações que se introduzissem no Rio da Prata, como testemunha o governador de Montevideo em 1768,⁴ que esta cidade foi eleita para porto escoador da produção do Vice-Reinado do Prata, sem prejuízo da atuação econômica e da individualidade portuária de Buenos Aires. Efetivamente, tal ocorreu. A aplicação do esquema de liberdade comercial, representado pelo Regulamento de 1778, ensejou a Buenos Aires, pelo menos até o ano de 1795, viver um fértil período de amplo desenvolvimento no comércio internacional, tornando-se o porto platino, em decorrência desse fato, importante fonte de rendas tributárias para a Coroa Espanhola.⁵ A ligação fluvial entre Buenos Aires e Montevideo era operada por embarcações menores, que transportavam toda a sorte de mercadoria. Havia, ainda, uma variante dessa ligação. Tratava-se da conexão fluvial entre Buenos Aires e a cidade de Colônia, na margem esquerda do Prata, e desta, por terra, a Montevideo. O tempo médio gasto em ambos os trajetos era, respectivamente, de 5 e 3 dias.

Movimento de embarcações com registro de Comércio Livre

Transcreve-se, em apêndice, o quadro geral do movimento de embarcações com registro de comércio livre que, saindo do porto de Montevideo nos anos de 1787, 1788 e 1789, demandaram os portos habilitados da Metrópole.⁶ Foi adotado, por critério, relacionar as embarcações que deixaram o Prata, desde a primeira que saiu do porto de Montevideo no ano de 1787, até a última que o fez no de 1789. Como balizas cronológica, portanto, não foram consideradas as datas de chegada aos portos de destino.

O referido quadro geral tem, ademais, uma outra característica a ressaltar. Cada embarcação tem sua rota devidamente devassada, isto é, rastreia-se-lhe a viagem completa: do seu porto de origem —sempre o de Montevideo— ao de destino, registrando-se os portos intermediários, onde atracou para a descarga parcial de mercadorias.

4 AGI, Papeles de Correos, Montevideo, 185. Ofício de 29 de agosto de 1768, de don Agustín de la Roza, governador de Montevideo.

5 Klein, H.: "Structure and profitability...", pág. 441.

6 Os dados para a composição do quadro geral foram extraídos de documentação existente no. AGI, Indiferente General, 2441 a 2446.

Finalmente, cumpre justificar a minúcia de dados de que tal quadro se acha composto. Nomeia-se a embarcação, caracteriza-se o seu tipo, e as outras indicações ordinárias; em seguida, transcreve-se o calendário da viagem, com data de saída do porto de Montevidéo, nomes dos portos de destino e datas de entrada. Tal levantamento visa ao preenchimento de fichas técnicas das embarcações que, em todos os tempos, realizaram a travessia do Atlântico.⁷

A análise dos quadros transcritos em apêndice suscita algumas considerações

O total de embarcações que realizaram a travessia atlântica, no período, foi de 108, predominando o ano de 1787, com 44 barcos.

A fragata e o bergantim foram os tipos de embarcação que maior número de viagens realizaram: 27 cada um, de um total de 108. Há de se considerar, ainda, as 18 travessias operadas por fragatas-correio e as 7 realizadas por paquebotes, navio muito semelhante à fragata e que pelo desenho de perfil longo e pela superestrutura isenta de construções dispensáveis, tornou-se um barco predominantemente veloz, bastante adequado, portanto, para as longas viagens transoceânicas. Se as travessias transatlânticas efetuadas por fragatas-correio e paquebotes forem somadas às realizadas pelas fragatas, emerge este tipo de embarcação como a detentora da supremacia na navegação atlântica.

Transcreve-se a seguir, como dado complementar, quadro contendo os tipos de embarcação empregados na rota platina e o número de viagens realizadas.

TIPO DE EMBARCAÇÃO	1787	1788	1789	TOTAL
fragata	09	10	08	27
bergantim	12	03	12	27
fragata-correio	06	06	06	18
saetia	09	03	06	18
polaca	03	04	03	10
paquebote	05	01	01	07
urca	—	01	—	01
TOTAL	44	28	36	108

⁷ Tarefa coordenada pela Comissão Internacional de História Marítima.

Cabe finalmente, ainda na análise dos diferentes tipos de embarcação empregados no comércio hispano-americano, uma referência à tese esboçada por Valentín Vázquez de Prada, em trabalho divulgado no *Anuario de Estudios Americanos*.⁸ Referido Autor faz alusão a navios que denomina de tipo cantábrico e de tipo mediterrâneo; classifica, entre os primeiros, fragatas e bergantins e, entre os segundos, saetias e polacas. Os dados do quadro a seguir transcrito mostram a procedência da afirmação de Vázquez de Prada: houve, efetivamente, uma predominância de fragatas, fragatas-correio e bergantins nos portos de Vigo, La Coruña e Santander. Irrisória foi aí a presença de saetias e polacas, tão numerosas, em contrapartida, em Málaga e Barcelona. A situação de Cádiz, no entanto, foi singular. Por se encontrar, geográfica e historicamente, no ponto de convergência das duas linhas marítimas — a vertente catalã e a vertente biscaína — teve seu porto freqüentado equitativamente pelas embarcações de ambos os tipos.

TIPO DE EMBARCAÇÃO	CÁDIZ	BARCELONA	LA CORUÑA	MÁLAGA	SANTANDER	VIGO	PALMA DE MALLORCA	TOTAL
fragata	18	02	02	02	04	02	—	30
bergantim	11	17	01	05	04	01	01	40
fragata-correio	—	—	18	—	—	—	—	18
saetia	10	15	01	06	—	—	—	32
polaca	08	09	—	02	—	—	—	19
paquebote	04	03	—	03	01	—	—	11
urca	01	—	—	—	—	—	—	01
TOTAL	52	46	22	18	09	03	01	151

Tem sido aceita por procedente a afirmação de que os critérios adotados pela Coroa de Espanha para a habilitação de portos de comércio livre na Península, não consideraram, fundamentalmente, a atuação e a realidade econômica das cidades cabeça de região, eventualmente contidas e reprimidas pelo sistema do exclusivo até então vigente, embora já atenuado por medidas de liberalização da economia comercial, adotadas no decorrer do século. Teria prevalecido sim, naquela iniciativa, uma “doutrina” geográfica. Visava-se, com isto, ao fortalecimento da economia de zonas da

⁸ Vázquez de Prada, Valentín: “Las rutas comerciales entre España y América”. *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla, 1968, T. XXV, págs.197-241.

metrópole, até então consideradas periféricas.⁹ Dai ter a Coroa espanhola pontilhado, com absoluta regularidade, as costas litorâneas de Espanha —a cantábrica, a atlântica e a mediterrânea— de portos habilitados.

O exame do quadro geral do movimento de embarcações com registro de comércio livre, na vertente platina, permite, ademais das considerações acima expressadas, algumas outras constatações.

Cádiz continuou a desfrutar a condição de grande porto do comércio hispano-americano. Múltiplas razões explicam essa predominância. Entre outras, deve-se destacar: a da existência, em Cádiz, de uma infraestrutura portuária que, desde há séculos, funcionava e buscava seu contínuo aprimoramento; a de natureza histórica, que reconhecia naquela cidade o porto da América; a referente à situação geográfica de Cádiz, ponto de convergência da Espanha mediterrânea e da Espanha cantábrica; a dos interesses de uma poderosa burguesia, solidamente consolidada naquela cidade; finalmente, a da presença de inúmeros e importantes organismos oficiais que, por estarem sediados naquela cidade, promoviam e facilitavam o trato comercial.

Outra constatação refere-se à crescente importância portuária de Barcelona no Mediterrâneo espanhol. Seu crescimento como tal, no transcurso da segunda metade do século XVIII, já foi colocado de manifesto por Pierre Vilar.¹⁰ Foi essa importância e esse crescimento, respaldados em dados estatísticos trabalhados pelo historiador francês, que permitem amparar a afirmação de Vázquez de Prada de que, por ocasião da publicação do Regulamento de 1778, a navegação atlântica havia passado às mãos dos catalães.¹¹

É possível, ainda, uma terceira constatação. A despeito da política de estímulo da economia espanhola, posta em prática pela Coroa, habilitando portos ao comércio livre, vários destes não chegaram a se transformar em reais e dinâmicos núcleos de tráfico comercial. Alguns destes portos, inclusive, não chegaram a ter sequer uma das 151 ataques verificadas na rota platina do comércio livre, durante os três anos de que trata o presente estudo.

Para ilustrar as constatações supra, transcreve-se, a seguir, quadro em que se fixa o número de atracações, para descarga, de embarcações com

9 *Ibíd.*, pág. 228.

10 Vilar, Pierre: *La Catalogne*, v. 3, pág. 338 e segs. Vázquez de Prada, V.: "Las rutas comerciales...", pág. 229.

11 Vázquez de Prada, V.: "Las rutas comerciales...", pág. 230.

registro de comércio livre, em portos habilitados da Espanha, nos anos de 1787 a 1789, da carreira platina.

PORTO	1787	1788	1789	TOTAL
Cádiz	16	15	21	52
Barcelona	23	09	14	46
La Coruña	08	07	07	22
Málaga	09	04	05	18
Santander	04	03	02	09
Vigo	02	01	—	03
Palma de Mallorca	—	—	01	01
TOTAL	62	39	50	151

Mercadorias, Valores e Tributos

Variadíssima foi a gama de mercadorias, com destino à Espanha, transportadas pelas embarcações de comércio livre procedentes dos portos platinos.

Embora o couro, a prata e ouro, como adiante se verá, tenham sido responsáveis, em conjunto, por 95% do valor de todos os gêneros conduzidos e por 98% dos direitos de entrada recolhidos aos cofres da Coroa e de organismos oficiais da Espanha, a natureza e a quantidade das demais mercadorias arroladas nos registros das embarcações que operaram na rota platina do comércio livre, refletem a intensa e dinâmica atividade de produção e comercialização regional.

A análise do movimento de mercadorias transportadas pelas 108 embarcações que deixaram o porto de Montevideo no triênio 1787-1789, com registro de comércio livre, conforme dados extraídos de documentação existente no Archivo General de Indias, de Sevilla,¹² sugere ponderações preliminares.

Deve ser considerado, em primeiro lugar, que as embarcações com registro de comércio livre serviram, prioritariamente, para o transporte de gêneros por conta e risco de particulares. Houve a predominância esmagadora de tais remessas em relação àquelas de interesse, ou por conta e risco, da Coroa ou de organismos oficiais, os Ministérios em particular.

¹² AGI, Indiferente General, 2441 a 2446.

A documentação pesquisada mostra que, além de algumas partidas de prata e ouro, de responsabilidade oficial, e do registro, ainda em prata e ouro, das caixas de soldadas,¹³ apenas em duas embarcações, das 108 que deixaram o porto de Montevidéu no período em estudo, houve carga por conta e risco da Coroa: uma partida de pele e lã de vicunha registrada na fragata-correio “El Águila”, de propriedade da Coroa, arribada ao porto de La Coruña no dia 15 de setembro de 1787; uma partida constante de pele e lã de vicunha, tabaco e bálsamo, registrada na urca “S. Amalia”, igualmente de propriedade da Coroa, chegada ao porto de Cádiz em 23 de julho de 1788.

Deve-se dar relevo, ainda, como há pouco foi referido, à enorme variedade de gêneros americanos exportados para a Espanha. Os artigos, a seguir relacionados, serão agrupados segundo sua natureza.

Produtos de origem mineral

Prata; ouro; cobre; estanho; pedras preciosas; cobre granalla;¹⁴ diamante rosa;¹⁵ piedra lipís;¹⁶ plancha de asta.¹⁷

Produtos de origem animal

Couro em cabelo; couro curtido; tarjetas de couro; corachas;¹⁸ zaleas;¹⁹ baquetas;²⁰ pellones;²¹ solas; sebos; lã de: carneiro, vicunha, guanaco, do Chile; cerdas; pele de: carneiro, tigre, veado, cisne, coelho, vicunha, guanaco, alpaca, pássaros, leão marinho, lobo marinho, zorrillo,²² chinchilla,²³

13 Soldada: soldo, salário, estipêndio ou remuneração pagos à tripulação de um navio.

14 O metal reduzido a grãos miúdos.

15 Diamante talhado em facetas, por cima; por baixo, apresenta superfície achatada ou por lapidar.

16 Pedra-lípes; nome vulgar do vitríolo azul (sulfato de cobre).

17 Lâmina de metal, com haste, à guisa de arma. Hasta. Ferro de passar.

18 Saco de couro para o transporte de tabaco, cacau etc.

19 Couro de ovelha ou de carneiro, curtido de forma a conservar a lã.

20 Couro de novilha curtido.

21 Pelegos.

22 Mamífero da América do Sul, semelhante a uma pequena raposa.

23 Mamífero roedor da América do Sul, mais propriamente dos Andes; sua pele é muito apreciada para agasalhos.

guia-pies ou guiapies ou guillapies (couros e peles);²⁴ velas de: sebo, espermacete de baleia; plumeiros ou penachos; plumas de avestruz; crina de cavalo; manteiga; queijo; azeite de lobo marinho; gordura de: porco, baleia, lobo marinho; carne salgada; línguas salgadas de vaca; carnazas;²⁵ fresadas;²⁶ hastes de touro; pesuñas de novillo;²⁷ coyundas de toro;²⁸ intestinos.²⁹

Produtos de origem vegetal

Tabaco; trigo; farinha; algodão com sementes; cacau Guaiaquil; cacau de Mojos; chocolate em pasta; cascarilla;³⁰ orejones de durazno;³¹ caña;³² hierva;³³ erva do Paraguai; pastilhas de cheiro; quina; vinho de Tubela; vinho de Tucumán; contrahierba;³⁴ erva de culén;³⁵ higuierilla;³⁶ canchalagua;³⁷ calaguala;³⁸ bejuquillo;³⁹ palo bobo;⁴⁰ palo santo;⁴¹ madeira de Urunday;⁴² sassafrás; caoba;⁴³ bálsamo; cedro.

24 Trata-se de expressão controvertida. Tanto pode significar ou tapete de couro ou pele; ou estribo do mesmo material, no qual o cavaleiro firma o pé; ou, ainda, segundo aceção catalã, couro ou pele do guilla (pequena raposa).

25 Sebo.

26 Espécie de alimento, com ingredientes de origem animal.

27 Dedos, cobertos por unhas, de animais de patas fendidas.

28 Correia forte e larga, com que se atam os bois à canga.

29 Tripas.

30 Casca de uma árvore da América, da família das Euforbiáceas, amarga, aromática e medicinal. Espécie de quina branca e fina. Casca de cacau tostada, de cuja infusão se faz bebida a ser tomada quente.

31 Pedacos de pêssego, secos ao sol.

32 Nome genérico, extensivo a várias plantas gramíneas. Parte da bota que cobre a perna.

33 Referência provável à erva-mate.

34 Planta da América Meridional, usada em medicina como contra-veneno.

35 Leguminosa natural do Chile. A bebida resultante da Infusão de suas folhas é tomada para as enfermidades do estômago.

36 Figueira, árvore da família das moráceas. Figueira-do-inferno, planta tóxica e medicinal. Rícino.

37 Planta americana, da família das Gencianáceas, usada em medicina.

38 Planta medicinal, originária do Perú.

39 Ipecacuanha. Planta medicinal da família das Rubiáceas, própria da América Meridional, cuja raiz é muito usada como emética, tônica e purgante.

40 Trata-se, provavelmente, de vegetal empregado em farmácia, para fins medicinais.

41 Madeira do guaiacó, árvore medicinal da América Tropical, da família das Zigoziláceas.

42 Árvore terebintácea, da Argentina, de madeira cor vermelho-escuro, empregada na construção de navios e móveis.

43 Árvore da América, da família das Meliáceas. Sua madeira era empregada, sobretudo, na construção de móveis.

44 Tecido para vestuário comprido, feito regularmente de peles.

Outros produtos

Mesas de madeira do Paraguai; roupas; livros; luvas de pele; paños de pellón;⁴⁴ alfombras de lana;⁴⁵ grana de Santiago;⁴⁶ chaxaes.⁴⁷

Cabe registrar, ademais, que na carga transportada pelo bergantim “S.Jayme”, de propriedade particular, com arribadas em Cádiz e Barcelona, respectivamente nos dias 7 de janeiro e 17 de março de 1788, constava, com valor estipulado, 1 esclavo negro. Tal situação ocorreria, igualmente, com a fragata de guerra “N. Señora de la O”, de propriedade da Coroa, que no dia 20 de junho de 1789 atracou em Cádiz, ao registrar, junto à mercadoria transportada, 1 esclavo y 2 negros, também com valor fixado. Pelo inusitado, vale referir que a fragata-correio “La Cantabria”, da Coroa, chegada ao porto de La Coruña em 16 de junho de 1788, transportava para a Espanha 7 caxones con huesos de un animal extraordinario.

Finalmente, cumpre destacar as colossais transferências de metais preciosos, por meio do registro como carga de partidas de ouro e prata. Estes metais eram transportados ou em pasta, isto é, fundidos mas não trabalhados, ou já lavrados ou, ainda, cunhados ou amoedados.

Movimento Geral de Mercadorias

A Prata, o Ouro e o Couro

O resultado da pesquisa referente ao movimento de mercadorias permite constatações concretas a respeito do valor dos gêneros americanos, da sua importância econômica no conjunto dos produtos objeto de importação, e dos direitos recolhidos, à guisa de tributação, pela Coroa espanhola e demais organismos oficiais.

O valor total das mercadorias transportadas pelas embarcações com registro de comércio livre, dos portos platinos para os habilitados de Espanha, no triênio 1787-1789, alcançou a expressiva soma de 325.189.910 reales de vellón(rv), recolhendo o total de 12.422.605 rv de direitos de entrada, incidentes sobre os vários gêneros, nos termos do

45 Tapetes de lã, coloridos e com desenhos.

46 Semente miúda de vários vegetais. Cochinilla. Quermes. Excrescência vermelha formada por inseto sobre folhas de um tipo de ca.rvalho. Tecido fino.

47 Significa, eventualmente, um tipo de chapéu.

Regulamento de 1778. A prata, o ouro e o couro desfrutaram de indiscutível relevância, nesse contexto.

A soma dos valores dos três produtos, no triênio, totalizou 310.572.729 rv, que correspondem a 95% do valor total das mercadorias registradas e transportadas.

A tributação incidente sobre os três produtos, consubstanciada nos direitos de entrada, alcançou níveis ainda maiores do que o valor em relação ao total. Os três gêneros recolheram, no triênio, a soma de 12.148.527 rv de direitos, correspondentes a 98% do total de direitos pagos por todos os gêneros.

Tais dados permitem constatar que, à exceção dos três produtos “nobres” acima referidos, coube aos demais gêneros, exportados não poucas vezes em quantidades significativas, as modestas cifras de 14.617.181 rv de valor e 274.078 rv de direitos de entrada. Tais dados ensejam a reflexão de que a dimensão econômica do implantado sistema do comércio livre se justificaria, como teria se justificado, pelo trato exclusivo da prata, do ouro e do couro.

A prata foi o gênero de maior relevância e predomínio nos registros das embarcações dedicadas ao comércio livre. No triênio 1787/1789 foi responsável por 186.940.272 rv de valor, que correspondem a 57% do total, e por 8.113.294 rv de direitos de entrada, equivalentes a 65% do global. Esteve presente nos registros de 43 das 44 embarcações que deixaram o porto de Montevideo no ano de 1787; nos das 28 de 1788; nos de 33 das 36 de 1789. Em 1787 alcançou o valor de 60.167.101 rv, dos quais 51.763.151 por conta de particulares. Em 1788 tal valor ascendeu a 62.925.928 rv, dos quais 56.145.819 da responsabilidade de particulares. Maior ainda foi o valor em 1789, que totalizou 63.847.243 rv, dos quais 51.279.647 de particulares. Recolheu nesses três anos, por direitos de entrada, respectivamente, as quantias de 2.612.963, 2.914.835 e 2.585.496 rv.

O couro ocupou o 2.º lugar, em termos de importância, entre os gêneros americanos exportados pelos portos platinos. No triênio 1787-1789 foi responsável por 66.413.487 rv de valor, que correspondem a 20% do total, e por 3.187.138 rv de direitos de entrada, equivalentes a 26% do global. Esteve presente nos registros de 41 das 44 embarcações que deixaram o porto de Montevideo no ano de 1787; nos das 28 de 1788; nos de 33 das 36 de 1789. Em 1787 alcançou o valor de 19.555.770 rv; em 1788, 23.988.659; em 1789, 22.869.058 rv. Recolheu nesses três anos, por direitos de entrada, respectivamente, as quantias de 939.353, 1.200.943 e

1.146.842 rv. No triênio foram exportadas 1.189.579 peças de couro em cabelo, com o peso de 27.594.345 libras, correspondendo 364.998 peças com 7.703.954 libras de peso ao ano de 1787; 406.631 peças com 10.043.492 libras de peso ao de 1788; 417.950 peças com 9.846.899 libras de peso ao ano de 1789. Tais cifras demonstram, de forma eloqüente, a importância cada vez maior que Buenos Aires e, por extensão, toda a região platina assumiam como o principal centro produtor e exportador de couros na América Ibérica colonial. Jaime Vicens Vives, ao denominar Buenos Aires, com absoluta propriedade, “a metrópole do couro”,⁴⁸ fixou a cifra de 150.000 peças de couro exportadas anualmente pelos portos platinos para a Espanha. Tal número refere-se, grosso modo, ao terceiro quartel do século XVIII. Verifica-se, assim, que a cifra estabelecida por Vicens Vives está, de longe, superada pela exportação anual dessa pele, no triênio a que se refere o presente estudo. Esta realidade reflete, de um lado, o desenvolvimento das atividades de produção e comercialização do couro, na região em análise; mostra, por outro lado, o estímulo à exportação, ensejado pelo maior número de embarcações nos portos platino, como decorrência do instituto do comércio livre. Tais afirmações estão corroboradas, de resto, pelos resultados a que tivemos a oportunidade de chegar, quando do estudo da instituição do Correio Marítimo entre Espanha e suas colônias americanas, na segunda metade do século XVIII.⁴⁹ Naquela oportunidade verificamos que, no período de 1768 a 1778, 55 fragatas-correio, empregadas no sistema, foram responsáveis pelo transporte de 425.250 peças de couro em cabelo para a Espanha, embarcadas no porto de Montevidéo. Significativa demonstração do que acima se afirmou, é constatar o fato de que 102 embarcações, com registro de comércio livre, transportaram do mesmo porto de Montevidéo para os habilitados de Espanha, no triênio 1787-1789, 1.189.579 peças de couro em cabelo.

O ouro ocupou o terceiro lugar na pauta de exportação dos produtos americanos, na vertente platina. No triênio 1787-1789, o ouro foi responsável por 57.218.970 rv de valor, que correspondem a 18% do total, e por 848.095 rv de direitos de entrada, equivalentes a 7% do global. Esteve presente no registro de 19 das 44 embarcações que deixaram o porto de Montevidéo no ano de 1787; no de 18 das 28 de 1788; no de 14 das 36 de

48 Vicens Vives, Jaime: *Historia Economica de España*. Barcelona, 1967, pág. 496.

49 Bellotto, Manoel Lelo: *Correio Marítimo Hispano-Americano. A Carreira de Buenos Aires (1767-1779)*. Assis, 1971, pág. 245.

1789. Em 1787 alcançou o valor de 18.499.815 rv, dos quais 18.339.815 por conta de particulares. Em 1788 tal valor ascendeu a 19.452.524 rv, dos quais 18.852.793 de responsabilidade de particulares. Em 1789 o valor totalizou 19.266.631 rv, dos quais 19.226.631 por conta de particulares. Recolheu nesses três anos, por direitos de entrada, respectivamente, as quantias de 276.025, 283.525 e 288.545 rv.

Demais produtos que ocuparam posição de destaque na pauta de exportação, pela freqüência com que apareceram nos róis de embarque e pelos valores consignados, foram as peles, de um modo geral, o sebo e as lãs, a de carneiro em particular. Em relação a este último gênero, cumpre ressaltar a preocupação das autoridades metropolitanas, sediadas no Prata, em criar condições para a colocação, na Espanha, de um produto colonial que pudesse, ao menos, ombrear-se à importância de que desfrutava, na pauta das exportações, o couro. A lã platina era abundante, de baixo custo e excelente qualidade, de amplo consumo no mercado europeu. Nesse sentido, expressiva foi a correspondência mantida ao início do último quartel do século XVIII entre o Administrador dos Correios de Buenos Aires e seus superiores na Metrópole, oportunidade em que foram sugeridas medidas de estímulo à produção e comercialização da lã.⁵⁰

Cumpre afirmar, finalmente, que no triênio 1787-1789, o ano de 1788 foi o mais favorável ao movimento de mercadorias, aquele em que foram alcançados os maiores índices de valores transportados e de direitos de entrada, superando amplamente os anos de 1789, ao qual coube o segundo lugar, e o de 1787, o de mais fraca realização. No ano de 1788 foram transportadas mercadorias no valor de 115.145.936 rv, que correspondem a 35,4% do valor total do triênio, e arrecadados 4.433.813 rv de direitos de entrada, que equivalem a 35,7% do total dos tributos amealhados nos anos de 1787 a 1789 pela Coroa de Espanha.

50 AGI, Indiferente General, 484. Ofício de 23 de dezembro de 1775 aos diretores gerais da Renda dos Correios.

Apêndice

ANO 1787

MOVIMENTO DE EMBARCAÇÕES

N.º	Embarcação			Calendário da Viagem				
	Nome	Tipo	Capitão	Propriedade	Saída de Montevideo	Entrada	Entrada	Entrada
1	N.S. de Gracia	bergantim	Antonio Tutzó	mesmo	20.01.87	Barcelona 09.07.87		
2	N.S. del Carmen	paquebote	Luiz Mestre	mesmo	20.01.87	Barcelona 12.07.87		
3	El Infante D. Fernando	fragata	Pedro Posadas	mesmo	03.02.87	Coruña 04.05.87		
4	La Princesa	fragata- correio	Jacinto de Vargas	Coroa Machuca	13.02.87	Coruña	30.04.87	
5	N.S. del Buen Suceso y S. Francisco de Paula	fragata	Gil Vochy	mesmo	23.02.87	Cádiz 18.07.87		
6	El Valeroso Alejandro	fragata	Manuel de Algorri	mesmo	01.03.87	Cádiz 05.07.87		
7	S. Joaquim y S. Antonio	polaca	Joseph Mascaró	mesmo	20.03.87	Málaga 28.06.87	Barcelona 25.07.87	
8	El Dulce Nombre de María Y S. Cayetano	bergantim	Pablo Jover	mesmo	23.03.87	Cádiz 06.07.87		
9	N.S. del Socorro	bergantim	Thomas Rives	mesmo	12.04.87	Santander 11.07.87		
10	S. Jayme Y Animas	bergantim	Juan Pablo Bru	mesmo	25.04.87	Cádiz 29.08.87	Barcelona 28.09.87	
11	La Cantabria	fragata- correio	Antonio	Coroa Albuerne	30.04.87	Coruña	13.07.87	
12	S. Antonio de Pádua	fragata	Antonio Gulibart	mesmo	05.05.87	Málaga 21.08.87	Barcelona 18.09.87	
13	S. Francisco de Paula	saetia	Francisco Soler	mesmo	08.05.87	Málaga 31.07.87	Barcelona 09.09.87	
14	S. Antonio de Pádua	paquebote	Bartholomé Roitag	mesmo	19.05.87	Cádiz 16.09.87	Málaga 24.10.87	Barcelona 13.11.87
15	N.S. de la Concepción	fragata	Juan Antonio	mesmo	?	Vigo 15.09.87		
16	S. Antonio Y S. Pablo	paquebote	Pablo Aymerich	mesmo	05.06.87	Cádiz 14.09.87	Barcelona 21.12.87	
17	La Vencedora	fragata	Juan Antonio Fernández del Villar	Buenaventura Marcó del Pont	08.06.87	Vigo 18.01.88		

N.º		Embarcação			Calendário da Viagem			
Nome	Tipo	Capitão	Propriedade	Saída de Montevideo	Entrada	Entrada	Entrada	
18 S. Antonio Abad	paquebote	Gabriel Puig	mesmo	11.06.87	Málaga 17.09.87			
19 La Concepción Y S. Joseph	saetia	Antonio Luiz Martinez (*)	mesmo	15.06.87	Málaga 22.09.87	Barcelona 01.10.87		
20 El Águila	fragata- correio	Juan Fuso	Coroa	23.06.87	Coruña 15.09.87			
21 El Tártaro	fragata	Francisco Antonio de Belausteguí	mesmo	27.07.87	Cádiz 24.10.87			
22 N. S. del Carmen	polaca	Estevan Guisart	mesmo	30.07.87	Cádiz 25.10.87	Barcelona 12.11.87		
23 La Virgen del Carmen	saetia	Ramón Batlla	mesmo	02.08.87	Cádiz 20.10.87	Barcelona 19.12.87		
24 N. S. de la Merced	bergantim	Jayme Moré	mesmo	03.08.87	Santander 26.10.87			
25 S. Christoval	saetia	Christoval Cerda	mesmo	06.08.87	Cádiz 19.12.87	Barcelona 19.12.87		
26 S. Buenaventura (alias El Conde de Cifuentes)	fragata	Antonio Durán y Prats	mesmo	06.08.87	Cádiz 02.11.87			
27 La Purificación de N. Señora	polaca	Buenaventura Masoni	mesmo	09.08.87	Cádiz 20.12.87	Barcelona ?.03.88		
28 S. Francisco de Asis	saetia	Jayme Roitg	mesmo	16.08.87	Coruña 30.10.87			
29 N. S. del Carmen	paquebote	Josef Elers	mesmo	22.08.87	Cádiz 04.01.88			
30 La Infanta	fragata- correio	Juan Antonio Gonzales	Coroa	25.08.87	Coruña	26.10.87		
31 La Resolución	bergantim	Josef de la Calleja	mesmo	27.08.87	Barcelona 19.12.87			
32 S. Quirze y S. Julita	saetia	Juan Bofill	mesmo	04.09.87	Barcelona	18.02.88		
33 S. Juan Bautista	saetia	Feliciano Carnesoltas	mesmo	07.09.87	Cádiz	Barcelona 12.02.88	31.03.88	
34 Jesus María y Joseph	saetia	Jayme Lacort	mesmo	11.09.87	Málaga ?	Barcelona 13.02.88		
35 N. S. de los Dolores	bergantim	Francisco Oliver	mesmo	12.09.87	Santander 11.12.87			
36 La Santísima Trinidad y N. S. de Monserrat	bergantim	Montserrat Sagarra	mesmo	20.09.87	Cádiz 07.01.88	Barcelona 17.03.88		
37 La Esperanza	bergantim	Juan Sintes	mesmo	06.10.87	Málaga 10.02.88	Barcelona 10.03.88		
38 El Patagón	fragata- correio	Ignácio Perez	Coroa	09.10.87	Coruña	01.01.88		
39 S. Jayme	bergantim	Jaime Gual	mesmo	19.10.87	Cádiz 07.01.88	Barcelona 17.03.88		

N.º	Embarcação			Calendário da Viagem			
	Nome	Tipo	Capitão	Propriedade	Saída de Montevideo	Entrada	Entrada
40	N. S. de la Merced	saetia	Josef Fabregas	mesmo	06.11.87	Barcelona 06.03.88	
41	N. S. del Carmen	bergantim	Luys Barriga	mesmo	07.11.87	Barcelona 03.03.88	
42	N. S. de la Merced	fragata	Geronimo Soliveras		mesmo	13.11.87	Santander 02.06.88
43	La Diligencia	fragata correio	Manuel Fernandez Trelles	Coroa	08.12.87	Coruña 25.02.88	
44	S. Joseph y las Animas	bergantim	Joseph Soler	mesmo	17.12.87	Málaga 14.04.88	Barcelona 20.05.88

(*) N.º 19. O Capitão no trecho Málaga - Barcelona foi Antonio Parera

ANO: 1788

MOVIMENTO DE EMBARCAÇÕES

N.º	Embarcação			Calendário da Viagem			
	Nome	Tipo	Capitão	Propriedade	Saída de Montevideo	Entrada	Entrada
01	S. Pedro y S. Antonio de Padua	saetia	Juan Puig	mesmo	03.01.88	Barcelona 12.05.88	
02	La Princesa	fragata- correio	Francisco Abello	Coroa	15.01.88	Coruña 04.04.88	
03	El Terrible	fragata	Felipe Diaz Thenorio	mesmo	24.01.88	Cádiz 20.06.88	
04	La Condesa de Benavente	bergantim	Jayme Morro	mesmo	07.02.88	Cádiz 12.08.88	Barcelona 20.10.88
05	S. Pedro y S. Pablo	fragata	Josef Antonio de Aguirre	mesmo	01.03.88	Santander 14.07.88	
06	El Santo de la Victoria	bergantim	Francisco Fernandez	Buenaventura Marcó del Pont	15.03.88	Vigo 09.06.88	
07	El Rey	fragata- correio	Francisco de Llano	Coroa	16.03.88	Coruña 16.06.88	
08	S. Amália	urca	Juan Antonio Amiont	Coroa	21.03.88	Cádiz 23.07.88	
09	La Perla de la Habana	fragata	Juan Angel de Urgarte	Francisco de Sierra	09.05.88	Coruña 01.12.88	
10	La Cantabria	fragata- correio	Luis Antonio de Musquiz	Coroa	12.05.88	Coruña 16.07.88	

Tomo LIII, 1, 1996

N ^o	Embarcação			Calendário da Viagem			
	Nome	Tipo	Capitão	Propriedade	Saída de Montevideo	Entrada	Entrada
11	N. S. las Mercedes	paquebote	Francisco Jova	mesmo	16.05.88	Cádiz 29.09.88	Málaga 30.11.88
12	La Esperanza	fragata	Juan de Ballivián	Manuel de Vergareche	21.05.88	Santander 09.09.88	
13	N.S. del Buen Viage	fragata	Ramon Plá	mesmo	29.05.88	Cádiz 16.09.88	
14	N.S. del Buen Viage	polaca	Jayme Roger	mesmo	29.05.88	Cádiz 14.09.88	Barcelona 21.11.88
15	N.S. del Viñet	saetia	Sebastián Coll	mesmo	03.06.88	Cádiz 21.09.88	Málaga 24.12.88 Barcelona 06.12.88
16	El Peregrino	fragata	Francisco Ignácio Galarraga	Inglesa, fretada pela Cia. de Filipinas	02.07.88	Cádiz 23.09.88	
17	S. Francisco de Paula	polaca	Cristobal Carsi	mesmo	03.07.88	Cádiz 07.10.88	Barcelona 09.12.88
18	S. Antonio de Pádua	polaca	Antonio Carsi	mesmo	07.07.88	Cádiz 07.10.88	Barcelona 06.12.88
19	El Águila	fragata-correio		Manuel de Abona		Coroa 29.07.88 11.10.88	Coruña
20	La Purísima Concepción	polaca		Ramon Ruiz	mesmo	06.08.88	Málaga 11.12.88
21	N.S. del Rosario	fragata	Salvador Vidal	mesmo	08.08.88	Málaga 11.12.88	Cádiz 08.01.89 Barcelona 26.02.89
22	La Peregrina	fragata	Charles Sloper	Inglesa da Cia. de Bristol. Trecho Mont. - Santander da Cia. de Filipinas	13.08.88	Santander 11.11.88	
23	La Menorca	fragata	Josef de Bustamante y Gayon	mesmo	16.08.88	Cádiz 05.12.88	
24	La Infanta	fragata-correio	Manuel Fernández Trelles	Coroa	08.10.88	Coruña 16.12.88	
25	S. Cayetano	saetia	Miguel Mauri	mesmo	29.11.88	Cádiz 26.02.89	Barcelona 20.03.89
26	N.S. del Carmen	bergantim	Jacinto Lloret	mesmo	25.11.88	Cádiz 09.04.89	Barcelona 05.06.89
27	La Princesa	fragata-correio	Jacinto Vargas Machuca	Coroa	28.11.88	Coruña 09.02.89	
28	N.S. del Buensuceso y S. Francisco de Paula	fragata	Bartolome de Soria Santa Cruz	Luíz Francisco Navarro	23.12.88	Cádiz 02.05.89	

ANO: 1789

MOVIMENTO DE EMBARCAÇÕES

N ^o	Embarcação			Calendário da Viagem			
	Nome	Tipo	Capitão	Propriedade	Saída de Montevideo	Entrada	Entrada
01	El Patriarca S. Josef	paquebote	Manuel de Garay	Manuel de Vergareche	05.01.89	Santander 19.04.89	
02	S. Antonio y S. Pablo	polaca	Pablo Aymerich	mesmo	09.01.89	Cádiz 09.04.89	Barcelona 28.05.89
03	N. S. del Carmen	fragata	Domingo Urtetegui	Josef Caveases	24.01.89	Cádiz 21.05.89	
04	El Rey	fragata-correio	Francisco de Llano	Coroa	02.02.89	Coruña 09.05.89	
05	N.S. del Rosario	bergantim	Francisco Buznego	Martin Bunéo	21.02.89	Cádiz 25.06.89	Palma de Mallorca 05.09.89
06	N.S. de las Mercedes	fragata	Antonio Josef del Corro	mesmo	09.03.89	Cádiz 26.07.89	
07	N.S. del Rosario	saetia	Miguel Granell	mesmo	14.03.89	Cádiz 13.07.89	Barcelona 31.08.89
08	La Corona	bergantim	Lucas de Begoña	Real Cia S. Fernando de Sevilla	20.03.89	Cádiz 19.07.89	
09	El Pizarro	fragata-correio	Josef Suarez	Coroa Quiros	25.03.89	Coruña	17.06.89
10	N.S. de la Ó	fragata de guerra	Miguel Fernandes de Azevedo	Coroa	28.03.89	Cádiz 20.06.89	
11	N.S. de la Misericordia y S. Bárbara	polaca	Salvador Andrew	mesmo	04.04.89	Cádiz 16.07.89	Barcelona 24.08.89
12	S. Josef y Animas	bergantim	Josef Soler	mesmo	18.04.89	Cádiz 11.08.89	Barcelona 23.09.89
13	La Purísima Concepción y S. Josef	saetia	Antonio Parera	mesmo	23.04.89	Cádiz 15.08.89	Barcelona 07.10.89
14	El Pinzón	bergantim-correio	Juan Fuso	Coroa	27.04.89	Coruña 08.07.89	
15	El Favorito	fragata	Pedro Francisco Noel	mesmo	18.05.89	Cádiz 29.08.89	
16	S. Juan Bautista	saetia	Feliciano Carnesoltas	mesmo	23.05.89	Cádiz 01.10.89	Barcelona 12.11.89
17	N.S. de Gracia	bergantim	Jayne Tutzó	mesmo	26.05.89	Cádiz 01.10.89	Barcelona 18.12.89
18	El Águila	fragata-correio	Francisco Abello	Coroa	10.06.89	Coruña 22.08.89	
19	S. Juan Bautista	saetia	Mariano Lauguer	mesmo	17.06.89	Cádiz 26.10.89	Barcelona 25.01.90

<i>Nº</i>		<i>Embarcação</i>		<i>Calendário da Viagem</i>			
<i>Nome</i>	<i>Tipo</i>	<i>Capitão</i>	<i>Propriedade</i>	<i>Saída de Montevideo</i>	<i>Entrada</i>	<i>Entrada</i>	<i>Entrada</i>
20	El Conde de Cifuentes	fragata	Manuel Antonio de Somarriva	Vicente de la Torre	07.07.89	Cádiz	24.10.89
21	S. Francisco de Paula	polaca	Francisco Marxuach	mesmo	17.07.89	Cádiz	Barcelona 04.10.89 07.11.89
22	La Elisabet	fragata (inglesa)	Francisco Xavier de Zubizar	fretada pela Real Cia. de Filipinas	19.08.89	Cádiz	03.12.89
23	La Infanta	fragata-correio	Juan Antonio Gonzalez	Coroa	21.08.89	Coruña	11.11.89
24	N. S. de Monserrate	bergantim	Francisco Mas	mesmo	30.08.89	Barcelona	21.12.89
25	La Dichosa	fragata	Francisco de Paula Enriquez	Ignacio Corallo	09.09.89	Cádiz	27.01.90
26	S. Francisco de Paula	bergantim	Francisco Rafuls	mesmo	16.09.89	Cádiz	Málaga 14.01.90 05.02.90
27	N.S. de Monserrate	bergantim	Andres Fontanales	mesmo	30.09.89	Málaga	Barcelona 06.02.90 09.04.90
28	El Colón	fragata-correio	Manuel	Coroa Fernandes Trelles	08.10.89	Coruña	05.12.89
29	El Valeroso Alejandro	fragata	Francisco Casimiro de Xado	Francisco de Xado y Castilho	09.10.89	Cádiz	26.03.90
30	N. S. del Carmen	bergantim	Luiiz Barriga	mesmo	17.10.89	Málaga	Barcelona 09.04.90 26.04.90
31	S. Joseph	bergantim	Joseph Coll	mesmo	23.10.89	Barcelona	06.04.90
32	S. Andres Avelino	bergantim	Geronimo Matas y Vinals	mesmo	23.10.89	Barcelona	12.04.90
33	La Vella Americana	bergantim	Manuel de Basabe	Parraga y Barandiaran	06.11.89	Santander	02.03.90
34	N. S. del Viñet	saetia	Sebastián Coll	mesmo	28.11.89	Cádiz	Málaga 17.04.90 11.06.90
35	N. S. de la Asunción	saetia	Buenaventura Ros	mesmo	13.12.89	Málaga	09.05.90
36	La Princesa	fragata-correio		Pedro del Barco	Coroa	17.12.89	Coruña 01.03.90