

ANAIS DO
VI SIMPÓSIO NACIONAL DOS PROFESSORES
UNIVERSITARIOS DE HISTÓRIA

Organizado pelo Prof. *Eurípedes Simões de Paula*.

TRABALHO LIVRE E TRABALHO ESCRAVO.

VOLUME I

XLIII

Coleção da *Revista de História* sob a direção
do Prof. Eurípedes Simões de Paula.



SÃO PAULO — BRASIL
1973.

SÔBRE OS SERVIÇOS PORTUÁRIOS DE BUENOS AIRES NA PRIMEIRA METADE DO SÉCULO XVIII (*).

EMANUEL SOARES DA VEIGA GARCIA

do Departamento de História da Faculdade de Filosofia,
Letras e Ciências Humanas da Universidade
de São Palo.

INTRODUÇÃO.

A Espanha face à coincidência da mudança dinástica, melhor que qualquer outro país europeu, sentiu o advento do século XVIII. A ascensão dos “Bourbons” ao trono, oferecia à metrópole espanhola novas perspectivas. Sentia-se efetivamente uma sensação de vida nova. Com efeito, os resultados econômicos da política colonial dos Austrias haviam sido desastrosos. O comércio das Índias estava praticamente nas mãos de estrangeiros, numa evidente demonstração da inoperância do monopólio comercial da América, temosamente preservados pelos Habsburgos. Estes, vinculados ao ideal “bulionista” haviam demonstrado à saciedade sua impotência de fomentar a produção interna, comprometendo seriamente o relacionamento comercial entre a Metrópole e suas colônias americanas. Dentre essas, Buenos Aires talvez fôsse a mais prejudicada, de vez que permanecera alijada das rotas ultramarinas espanholas. De nada valeram os apelos patéticos e as reclamações constantes oferecidas pelo Cabildo “portenho”. A cúpula espanhola mostrara-se infensa a tais interesses. Preferia, sim, oferecer aos comerciantes de Lima tôda a sorte de privilégios e vantagens, tornando-os poderosos e absorventes sob a garantia oferecida pelo Tribunal do Consulado. Dessa forma favorecidos, reuniam seus capitais e se dirigiam às famosas feiras de Portobelo. A troca de seus recursos metálicos por mercadorias euro-

(*) . — Comunicação apresentada na 5ª sessão de estudos, Equipe A, no dia 9 de setembro de 1971 (*Nota da Redação*).

péias lhes oferecia, quando do regresso a Lima, a oportunidade da promoção de novas feiras onde logravam transformar em metais preciosos os gêneros recém-importados, auferindo um lucro legal na base de 40%, de acôrdo com os cálculos do notável historiador espanhol Guillermo Céspedes del Castillo. Não seria de esperar, por conseguinte, uma atenção maior da parte do Conselho das Índias, que favorecesse o pequeno vilarejo rioplatense, quando a conjuntura econômica peruana se mostrava cada vez mais atraente aos interesses do mercantilismo “criso-hedonista” mantido pelos Austrias. Realmente a Espanha não cuidou de povoar o litoral Atlântico Americano e nem ofereceu a Buenos Aires a oportunidade de desenvolver-se. Pelo contrário, travou a expansão portenha provocando uma situação de estancamento, tanto mais evidente, na medida em que contrastava com o dinamismo das áreas peruanas.

À nova dinastia oferecia-se a oportunidade de revisão da política colonial. Estava em jôgo a salvaguarda do patrimônio da Corôa e do próprio processo de desenvolvimento econômico espanhol. Impunhasse uma renovação. Nesse sentido surgiram programas fomentistas oriundos da aces'oria de Filipe V, destacando-se sobremaneira os trabalhos de Gerônimo de Uztarriz, bem como de Bernardo Ulloa. Não obstante êsses esforços renovadores, a nova experiência de exploração do tráfico ultramarino, não fugiu do contexto mercantilista. A instituição de Companhias Privilegiadas de Comércio e Navegação, a despeito de atenuar as limitações do monopólio régio e de sua famosa central gaditana, não passava de outra modalidade privativa para o comércio entre Espanha e suas colônias, conforme as brilhantes considerações do nosso mestre, Manuel Nunes Dias, em sua obra notável sob o título *O Comércio Livre entre Havana e os Portos de Espanha*. No que diz respeito a Buenos Aires, essa nova etapa experimental do comércio indiano, não atendeu de forma alguma seu antigo desejo de reformulação do regime comercial a que se sujeitara desde os seus primeiros tempos. Seu pôrto continuou fechado e seu relacionamento com o interior platino prejudicado pela aduana sêca de Córdoba.

A conjuntura em apreço praticamente impedia qualquer possibilidade de Buenos Aires tornar-se ponto de contacto entre *forland e o hinterland* da América meridional espanhola. Conseqüentemente não haveria qualquer medida governamental no sentido de equipar a região com instalações portuárias. E o que é mais: os serviços portuários de Buenos Aires foram por demais restritos, irregulares e até mesmo ridículos. E' o que pretendemos demonstrar.

*
* *
*

I PARTE.

O PROBLEMA DA HABILITAÇÃO DO PORTO
DE BUENOS AIRES.

As esperanças dos portenhos quanto à uma revisão da política colonial espanhola que lhes facultasse o uso do pôrto de Buenos Aires desapareceram face às novas determinações oriundas da cúpula metropolitana, agora sob a égide dos Borbons. Realmente os interesses da burguesia limenha se chocavam frontalmente com a possibilidade de Buenos Aires tornar-se a grande porta da América do Sul espanhola. A única saída que se lhe oferecia era o contrabando. Evidentemente não se tratava de uma prática nova. Acredita-se que sua existência coincide com a segunda fundação de Buenos Aires. Por outro lado, o problema do contrabando no estuário rioplatense não era ignorado pela alta administração espanhola.

A correspondência entre o Real Conselho das Índias e os governadores de Buenos Aires evidencia a sua preocupação constante com a medrança do contrabando no Prata.

Não obstante era praticamente impossível impedir o desenvolvimento dessa atividade comercial ilícita, face à estruturação do tráfico colonial e, principalmente da convivência das autoridades destinadas a reprimi-la. A propósito, Bruno Maurício Zavala, governador do Rio da Prata, recebendo a incumbência de estudar o problema do contrabando nessa região, apresentou relatório bastante conclusivo às autoridades espanholas. Para o relator em questão, somente duas medidas optativas poderiam extinguir o contrabando no estuário do Rio da Prata, a saber: 1.a). — Conquista definitiva da colônia do Sacramento; 2.a). — permissão ao comércio dando-lhe forma legal. A segunda alternativa, conforme se pode depreender do relatório de Bruno Maurício Zavala, seria a mais prática. Através dela poder-se-ia habilitar o pôrto de Buenos Aires, tornando-o útil ao comércio livre com a Espanha e a costa brasileira. Entretanto tratava-se de uma solução pretenciosa. Significaria nada mais, nada menos, o rompimento com o mercantilismo proibicionista bastante tradicional na Espanha. Filipe V, inaugurador da dinastia borbônica, não dispunha de forças suficientes para romper com as tradições mercantis espanholas. Assumira compromissos muito sérios com as forças tradicionalistas espanholas, à guisa de ascender ao trono, após grandes dificuldades, afora a guerra de sucessão do trono de Espanha. Somente na segunda metade do século XVIII, ao enseio da reformulação da política colonial ditada por Carlos III é que Buenos Aires teria a sua grande oportunidade de fomento comercial.



II PARTE.

O PROBLEMA DA FALTA DE INSTALAÇÕES PORTUARIAS EM BUENOS AIRES.

Trata-se de um problema antigo. Desde 1607, época do governador Hernando Arias Saavedra, quando se fêz o primeiro projeto de construção de um cais, Buenos Aires se ressentia da falta de instalações portuárias. Naquela ocasião já se sentia o risco que corriam as embarcações espanholas, quando ancoradas nas proximidades de Buenos Aires. O risco em apreço era representado pela facilidade que as naus inimigas encontravam de penetrar no estuário platino a fim de saquear ou mesmo apresar os barcos espanhóis que aguçavam, à distância da costa, as problemáticas operações de carga e descarga. Por outro lado, a falta de um “molhe” dificultava por demais os serviços portuários, ameaçando inclusive a segurança das mercadorias transbordadas, bem como a integridade dos passageiros.

D. Cristobal Perez de Arostegui foi o autor do projeto em tela que poderia ser descrito da seguinte forma: 1). — Povoamento da ilha Maldonado para não ser utilizada por navios estrangeiros; 2). — Construção de um trapiche de madeira a pouca distância da costa para o carregamento e descarregamento das mercadorias e desembarque de passageiros; 3). — Construção de uma pequena plataforma em Riachuelo à guisa de abrigar os navios contra as tempestades ou contra os ataques das embarcações inimigas.

Das soluções apresentadas por esse projeto, tão-somente a última tornar-se-ia realidade e se denominou mais tarde: *guardia del Riachuelo*.

Na primeira metade do século XVIII surgiram vários projetos de obras portuárias para Buenos Aires. Os mais famosos foram da autoria de D. José Bermudez, em 1708. Posteriormente o mesmo engenheiro apresentou um outro projeto conhecido pelo nome de *Baracas del Riachuelo*. O *Archivo General de Indias de Sevilla* tem sob sua guarda os originais dos projetos em questão. Lamentavelmente a execução de qualquer um desses projetos não só contrariava os interesses dos comerciantes de Lima, como também representavam um custo muito elevado para os míseros recursos da população portenha. Até 1749 não havia nenhum “molhe” em Buenos Aires. Com a habilitação do seu porto na segunda metade do século XVIII e, principalmente com a instituição do Comércio Livre das Índias (1763) sur-

giram alguns trapiches de madeira. Não obstante, somente na segunda metade do século XIX é que Buenos Aires teria o seu cais de pedra, portanto bem depois da emancipação política da Argentina.

*
* *
*

III PARTE.

OS SERVIÇOS PORTUARIOS DE BUENOS AIRES.

Pelo que ficou demonstrado, as operações portuárias de Buenos Aires, até a segunda metade do século XVIII, eram problemáticas e arriscadas. As embarcações mantinham-se afastadas da costa, geralmente de 500 a 1.000 metros do litoral. Não raras vezes eram aprisionadas por bancos de areia, reclamando os mais difíceis trabalhos de resgate. Pequenas barcaças eram utilizadas para estabelecer a ligação com as praias portenhas. Usava-se também, animais de carga. Estes, vadeando as águas do estuário alcançavam os navios, trazendo em seu retôrno, em seus lombos, mercadorias e passageiros, proporcionando um espetáculo bastante movimentado, todavia ridículo às operações portuárias de Buenos Aires. Não há dúvida que êsses trabalhos comprometiam seriamente a segurança dos artigos metropolitanos desembarcados, bem como a integridade dos gêneros coloniais exportados. Registravam-se constantemente inúmeras perdas, a despeito dos esforços desenvolvidos pelos operadores. Estes, face à irregularidade e inconstância da chegada dos barcos espanhóis, eram recrutados às pressas, tão logo se constatava as suas presenças. Não raras vezes, as embarcações ancoradas a uma grande distância do litoral aguardavam vários dias as barcaças chatas a fim de procederem o transbordo .

Não se tem notícia a respeito de qualquer organização encarregada de tais serviços. O que realmente existia era um pequeno grupo de empreiteiros que cuidavam de arrebanhar homens interessados naquelas tarefas. É sabido que tais empreiteiros remuneravam os improvisados estivadores através de soldos muito baixos. Não obstante, face ao contexto econômico a que estava sujeita a pequena e pobre população de Buenos Aires, ressaltando-se principalmente a falta de mercado de trabalho, observava-se à chegada de navios terrível disputa entre os candidatos a prestação daqueles serviços. A propósito do problema existe farta documentação no *Archivo General de la Nación* de Buenos Aires. Após cuidadosa pesquisa podemos afirmar que não se constatou a presença da mão-de-obra escrava nos serviços portuá-

rios de Buenos Aires, na primeira metade do século XVIII. Por outro lado, ressentia-se o arraial portenho de armazéns ou de abrigos para depositar e proteger as mercadorias em circulação. Estas eram colocadas nos terrenos próximos à margem do grande rio. Além de ficarem expostas às intempéries essas cargas provocavam constantes protestos da parte dos proprietários dos referidos terrenos. A documentação intitulada: *Acuerdo del Extinguido Cabildo de Buenos Aires* — série II — Anos 1745-1750, in *Archivo General de la Nación*, oferece fontes sobre o problema em tela. Dentre elas, permitimos colocar em destaque uma carta assinada por Juan Francisco Basurco, onde se pode observar a queixa do signatário contra a carga e descarga de mercadorias em terrenos de sua propriedade.

*
* *
*

CONCLUSÕES.

O problema da precariedade das instalações portuárias de Buenos Aires foi o reflexo da marginalização do estuário do Rio da Prata. Sem dúvida alguma, o arraial portenho, viu-se prejudicado, não tanto pela Metrópole, mas sim pelo governo do Vice-Reino do Peru. É sabido que a ascensão dos Borbons ao trono da Espanha proporcionou às suas colônias um modelo novo de administração. Entretanto, Buenos Aires, fôra uma exceção. Antunes Acevedo observou com muita propriedade que nenhum pôrto da América espanhola suportou tamanhas restrições quanto o do Rio da Prata. Com efeito, os responsáveis pelo comércio monopolista de Lima sempre se mostraram contrários à uma possível abertura dos umbrais platinos. A Real Ordem de 28 de outubro de 1749 evidencia a pressão dos poderosos comerciantes limenhos sobre a cúpula espanhola. De acordo com a determinação real em foco, os comerciantes de Buenos Aires não poderiam internar as mercadorias que, através de registros concedidos àquele pôrto, lá se encontravam estocadas. É claro que a medida em questão repercutiu péssimamente entre os portênhos, chegando mesmo às raias da indignação. A *Nueva representación que hace a su magestad D. Domingos de Marcoleta, con motivo de la ordem expedida por el Virrey de Lima, sobre extracción de géneros que hagan anihado a su puerto con facultad de intemalos en los Reynos del Peru y Chile*, datada de 13 de abril de 1750, se afigura como eloquente disposição dos comerciantes de Buenos Aires de não tolerar mais o domínio econômico exercido pela potestade peruana.

A reformulação da política ultramarina levada a efeito por Carlos III não foi suficiente para solucionar o problema da deficiência

das instalações portuárias de Buenos Aires. Em que pese a habilitação do seu pôrto para o comércio livre das Índias, a despeito da instituição do Real Consulado de Buenos Aires, a 3 de janeiro de 1794, não houve qualquer iniciativa concreta no sentido da construção de um “molhe” de pedra. Não se deve ignorar, entretanto, os esforços de Manuel Belgrano, seretário do nôvo Consulado, no sentido de influenciar seus pares à uma tomada de posição favorável ao equacionamento de tão grave problema. Não obstante, conforme se pode depreender do trabalho de German O. E. Tjarks, a maioria dos nomes que o rei havia designado para compor o Real Consulado de Buenos Aires não tinha o gabarito suficiente para atender às implicações da problemática criada pelo reformismo de Carlos III. Pouco se poderia esperar dêsses elementos. As dificuldades criadas pelas deficiências de instalações portuárias de Buenos Aires continuaram pendentes até o fim do século XIX. Sòmente a 28 de janeiro de 1889, quando foi concluído a primeira Secção do Pôrto Madero é que foram parcialmente resolvidas. Coube a Carlos Pellegrini, então Vice-Presidente da República Argentina a honra de inaugurar tão importante quanto imprescindível obra.

*
* *
*

FONTES E BIBLIOGRAFIAS.

Fontes manuscritas.

Archivo General de la Nación. Buenos Aires. Division Colonia. Seccion Gobierno. Legajos 57 a 91.

Archivo General de Indias. Sevilla. Indiferente General: Advertimiento sobre los puertos de Buenos Aires y Acapulco in las Indias Occidentales. Legjo 615.

Audiência de Buenos Aires. Estados semestrais. Legajos 383, 353, 392 e 363.

Fontes Impressas.

Documentos para la Historia Argentina, con introducción de Ricardo Levene. Tomos V e VI. Facultad de Filosofia y Letras de Buenos Aires, 1915.

Acuerdo del extinguido sabildo de Buenos Aires, año 1931; serie II: años 1745-1750, in “*Archivo General de la Nación*”, Buenos Aires.

Municipalidad de la Capital. Documentos y planos reunidos por Henrique Peña, 1910, Tomo I.

Bibliografia.

Bem (Ricardo Zorraquim), *Origenes del comercio rioplatense.* Buenos Aires, 1947.
Capdequi (J. M. Ots), *El siglo XVIII Español in América.* México, 1947.

- Capdequi (J. M. Ots), *El Estado Español en las Indias*. México, 1946.
- Castillo (Guilhermo Cespedes), *Lima y Buenos Aires*, in "Anuário de Estudos Americanos", nº XXXIV, serie 1º, Sevilha, 1947.
- Coxe (William), *España bajo el reinato de la Casa de Borbon, accesion de Felipe V hasta la muerte de Carlos III*, vols. I e II, Madrid, 1847.
- Dias (Manuel Nunes), *Comércio Livre entre Havana e os portos da Espanha*. 2 volumes, Universidade de São Paulo, 1965.
- Ferrer (Aldo), *La economia Argentina*. 2 edição, Buenos Aires, 1965.
- Gondra (Luis Roque), *Las ideas economicas de Manuel Belgrano*. Buenos Aires, 1927.
- Haring (C. H.), *Comercio y navegacion entre España y las Indias*. Buenos Aires, 1959.
- Huergo (Luis A.), *El puerto de Buenos Aires*. Buenos Aires, 1898.
- Lafuente (Muchain R. de la), *Buenos Aires en el siglo XVIII*. Buenos Aires, 1946. Coleccion Ciudadana de B. Aires.
- Lera (Pio Zabala), *España bajo los borbones*. Barcelons, 1945.
- Levene (Ricardo), *Historia de la Nacion Argentina*. 2a. edição, vols. IV, V e VI, Buenos Aires, 1939.
- Levillier (Roberto), *Correspondencia de la ciudad de Buenos Aires con los Reynos de España*. Buenos Aires, 1915.
- Madero (Eduardo), *Historia del puerto de Buenos Aires*. 2a. edição, 1962.
- Palacios (Ernesto), *Historia de la Argentina*. Tomo I (1535-1835). Buenos Aires, 1965.
- Pantaleão (Olga), *A penetração comercial da Inglaterra na América Espanhola de 1713 a 1783*. São Paulo, 1946.
- Pinasco (Eduardo H.), *El puerto de Buenos Aires. Contribución al estudio de su Historia*. Buenos Aires, 1942.

*
* *
*

INTERVENÇÕES.

Da Profa. *Helga Piccolo* (ICHL-UFRGS. Pôrto Alegre. Rio Grande do Sul).

Diz que o Autor referiu-se à Colônia do Sacramento, tão importante para a História do Rio Grande do Sul. Apesar da marginalização do estuário do Rio da Prata, a Colônia do Sacramento não dei-

xou de provocar reações tanto em Espanha como em Buenos Aires.

Em face do exposto, pergunta:

1). — A reação contra a Colônia do Sacramento foi maior por parte da Metrópole ou das autoridades de Buenos Aires, interpretando o pensamento dos habitantes da área?

2). — A Colônia do Sacramento atraiu gente de Buenos Aires?

*

Do Prof. *Fernando A. Novais* (FFLCH-USP, São Paulo).

Afirma que o Autor referiu-se à persistência do “bullionismo” em Espanha até a ascensão dos “Borbons”. A êsse propósito faz as seguintes considerações:

1). — Denominar “bullionismo” a política econômica até 1715, pareceu-lhe excessivo; “bulionismo” indica uma atitude passiva de impedimento da saída do metal. A política econômica da Espanha indica que se tinha superado o “bullionismo”.

2). — De qualquer forma não atinge o industrialismo mercantilista. Quais as razões?

Note-se que o pensamento econômico espanhol superou, muito cedo, a idéia metalúrgica.

E mais: já em 1619 Sancho de Moncada (*Recuperación política de España*) aponta para o industrialismo. Seu livro influenciou a obra de Duarte Ribeiro de Macedo, que por sua vez, orientou a política manufatureira do Conde de Ericeira.

Como se explica que não tenha tido ressonância *prática* no seu próprio país?

*

Do Prof. *Corcino Medeiros dos Santos* (FFCL-Marília, São Paulo).

Perguntou ao Autor o que êle encontrou na aduana de Buenos Aires relativo ao tráfico de escravos (ilícito e lícito) do Rio de Janeiro e de outros portos brasileiros para o Rio da Prata. Indaga ainda sobre o processo de confisco e venda de mercadorias procedentes de portos brasileiros.

*

Da Profa. *Ignez Garbuio Peralta* (FFLCH-USP, São Paulo).

Diz que o Autor afirma que não foi encontrada a presença escrava em Buenos Aires.

Indaga: o que aconteceu com os escravos introduzidos pelo *Asiento de Negros* dado à Inglaterra?

Dada a importância de tal conclusão, gostaria de saber onde foi feita essa pesquisa para chegar a essa afirmação.

*

Da Profa. *Antônia Fernanda Paca de Almeida Wright* (FFLCH-USP, São Paulo).

Pergunta: o Autor tem notícia de trabalho escravo no pôrto de Buenos Aires depois da lei de 1795, permitindo o comércio dos neurtros?

Indaga também: como o Autor explica a referência a volumoso tráfico de escravos para Montevidéu em meados do século XVIII por A. P. Whitaker? Montevidéu não tinha possibilidade de absorvê-los. Nenhum fiou em Buenos Aires?

*

* *

RESPOSTAS DO PROFESSOR EMANUEL SOARES DA VEIGA GARCIA.

À Profa. *Helga Piccolo*.

Diz acreditar que a reação contra a Colônia do Sacramento foi maior por parte das autoridades espanholas sediadas em Buenos Aires, tendo em vista as características fundamentais da rivalidade luso-espanhola no Prata. Não está muito seguro se as autoridades em questão interpretavam o pensamento dos habitantes daquela área. Uma pesquisa específica resolveria o problema.

Por outro lado, não acredita que a Colônia do Sacramento tenha atraído gente de Buenos Aires. O que na realidade houve foi uma participação dos portenhos na trama contrabandista, cujo foco foi, sem dúvida, a Colônia do Sacramento.

*

Ao Prof. *Corcino Medeiros dos Santos*.

A documentação existente no *Archivo General de la Nación* de Buenos Aires é muito rica a respeito do tráfico de escravos, do Rio de Janeiro e dos demais portos brasileiros para o Rio da Prata. A êsse propósito está elaborando um trabalho sôbre a Aduana de Buenos Aires no século onde procurará quantificar o comércio de escravos entre o Brasil e o Prata nessa época. Quanto aos confisco de mercadorias procedentes de portos brasileiros, tratava-se de processo sumário, sob a direção dos juízes perseguidores da Audiência de Charcas.

*

À Profa. *Ignez Garbuio Peralta*.

Afirma que os escravos introduzidos pelo *Asiento* de Negros foram empregados nos trabalhos mineradores do Alto Peru, principalmente em Potosí, Huancavélica e Oruro. A pesquisa que o levou à tal conclusão foi feita no *Archivo General de la Nación* de Buenos Aires, sección Colônia, vários *legajos*.

*

Ao Prof. *Fernando Novais*.

Acredita, que somente a partir do século XVIII, com a ascensão dos Bourbons, a Espanha tomava consciência de seu atraso em relação às demais potências da Europa. Não obstante, as reformulações impostas por Filipe V não escaparam do contexto mercantilista. Um exame acurado dos programas fomentistas dessa época levaria a concluir pelo conservadorismo característico do governo espanhol. Por outro lado, não consta em seu trabalho qualquer referência à preservação do “bulionismo” até 1715. Refere-se, sim, ao “bulionismo” nos séculos XVI e XVII, a saber, na época dos Habsburgos. Quanto ao trabalho de Moncada, citado pelo ilustre interpelante, cuja ênfase aponta para o industrialismo, não acredita que tenha tido repercussão prática na Espanha. Acredita que em 1619 a cúpula espanhola está muito preocupada com os tremendos *deficits* orçamentários. Para cobri-los há necessidade de canalizar mais recursos metálicos para os seus cofres. Esse é o grande drama da alta administração espanhola. As sugestões de Sancho de Moncada (*Recuperación política de España*) se mostravam rigorosamente utópicas.

*

À Profa. *Fernanda de Almeida Wright*.

Diz que sim, depois de 1795, na vigência da permissão do comércio com os países neutros, houve a presença da mão-de-obra escrava.

Quanto ao tráfico de negro para Montevidéu, em meados do século XVIII, acredita que dada a impossibilidade daquele porto em absorvê-los, a grande maioria deles tenha sido colocada na região mineradora do Alto Peru.