

ANAIS DO
V SIMPÓSIO NACIONAL DOS PROFESSORES
UNIVERSITÁRIOS DE HISTÓRIA

Organizado pelo PROF. EURÍPEDES SIMÕES DE PAULA

**PORTOS, ROTAS E
COMÉRCIO**

VOLUME I

XXXV
Coleção da *Revista de História*
sob a direção do Professor
E. Simões de Paula.



São Paulo — Brasil
1971

MOVIMENTOS DE NAVIOS E MERCADORIAS COLONIAIS DO TRÁFICO ENTRE VENE- ZUELA E ESPANHA (1793-1797) (*).

MANUEL NUNES DIAS

Professor de História da Civilização Americana da Fa-
culdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universi-
dade de São Paulo.

INTRODUÇÃO.

As tendências que se esboçaram na colônia a partir da instituição da Capitania General da Venezuela, em 1777, e, sobretudo, com o estabelecimento do “comércio livre”, no ano subsequente, entre Espanha e suas Índias Ocidentais, afirmaram-se já nitidamente em junho de 1793, com a Real Cédula de Carlos IV que erigiu o Consulado de Caracas.

Então as principais barreiras que entravavam ainda o fomento da economia regional venezuelana, em todos os seus setores, diluíram-se no rápido processo de mutação das suas agremiações dominantes. Uma nova seiva impeliu as forças produtivas da colônia para o rodeio capitalístico de nítida feição moderna.

Novas classes congregadas — agricultores e comerciantes crioulos — avigoraram-se irmanadas no Consulado. O alto comércio caraqueño, associado aos poderosos *terratenientes*, adentrou num giro transatlântico em condições inteiramente novas, com elementos ativos da efervescência social que se seguiu à profunda transformação econômica, diretos representantes das tendências da Europa capitalista “iluminada” pelas “luzes” do século.

Foi êle que iniciou pela especulação internacional dos gêneros coloniais, pela abolição das restrições que entravavam a livre corretagem transoceânica, o reviramento de uma Venezuela regionalmente dividida, política e economicamente, numa Nação unida pelos mesmos interesses. Foi essa classe de capitalistas crioulos que en-

(*) . — Comunicação apresentada na 4ª sessão de estudos, Equipe A, no dia 3 de setembro de 1969 (Nota da Redação).

contramos no ocaso colonial libertando o comércio do exclusivismo das Companhias — Guipuzcoana e Filipinas — libertando o trabalho das sujeições que impediam ainda a sua exploração produtiva, libertando a técnica do conservantismo corporativista, liberando a própria política do seu particularismo regional, que criou as condições de alforria da colônia.

Em vista disso, preparou a ambiência necessária à libertação da Venezuela do cativo monopolista, até então impôsto pelo exclusivismo do pôrto único.

O Consulado caraqueño inaugurou, realmente, a livre expansão econômica que se seguiu à época de regulamentação que caracterizara o mercantilismo tradicional dos Áustrias e dos primeiros Borbons de Madrí. E note-se: naquela desprendida franqueza e desafogado expandimento apercebem-se, cada vez mais claramente, os novos fundamentos em que se construía a sociedade venezuelana.

Enquanto a Capitania General evoluía no sentido de sua emancipação da influência do avoengo mercantilismo, e realizava as transformações econômicas e sociais suficientes à sua expansão, criava-se no Velho Mundo uma conjuntura que viria modificar profundamente as perspectivas da economia atlântica. Movimento que alterou de tal modo, e tão bruscamente as normais relações entre os povos, que teve tão largas repercussões na estrutura econômica e social da Europa que, pela universalidade e individualidade do que se revestiu, e pela sua oportunidade, nos parece ter surgido mesmo da própria evolução do Ocidente capitalista em que depois se integrou naquilo em que êle se apresentava como revolucionário.

Essas tendências ou exigências da Europa chegaram à Venezuela com singular virtuosidade, visto que exprimiam de algum modo os ideais dos brancos crioulos, pelas condições econômicas, sociais e políticas da colônia.

Coexistência admirável essa: a transformação gerou-se, quase simultâneamente, com o Consulado de Caracas — sincronismo que favoreceu sobremaneira as aspirações indianas pela conjuntura bonançosa.

Dando à economia ultramarina a base geográfica que ela exigia, bem como as condições imprescindíveis ao seu crescimento, o Consulado foi, inegavelmente, o mais fiel intérprete daquelas tendências que impulsionavam os anseios das classes mais avançadas da Venezuela. Com a nova instituição de fomento da agricultura, do comércio e das vias de comunicação, abriram-se à Capitania, sem quaisquer peias, as perspectivas ilimitadas do livre giro transoceânico.

A instituição do Consulado, colocando a Venezuela no caminho dos interesses dos agricultores e na trilha das conveniências do

alto comércio nacional, desequilibrou bruscamente as forças políticas e econômicas que atuavam na colônia.

No crepúsculo do século XVIII a sociedade venezuelana, fielmente representada pelos grandes *hacendados* e pelo rico grêmio de mercadores, possuía já as condições que lhe tornavam possível um aproveitamento cada vez maior dos recursos naturais e de sua capacidade produtiva. A sua estrutura econômica acusava modificações específicas que caracterizavam uma nova fase da sua evolução progressiva: o capitalismo gerado no âmago das conveniências nacionais.

A nova economia acionada pelo Corpo Consular, num rápido absorver do mercantilismo derregado dos Habsburgos espanhóis, assegurando a passagem do mercantilismo “ilustrado” de Carlos III para o liberalismo do reinado subsequente, substituindo as antigas competências e jurisdições dominantes do Capitão General, do Intendente e da Audiência, nos diferentes setores do fomento da riqueza social, possuía internamente as condições para a sua transformação numa economia de mercado à distância. A Capitania encontrara, afinal, a possibilidade de libertar-se pela aplicação da política econômica da Junta Consular do Comércio.

O Consulado caraqueño, caracterizando-se pela importância dos empreendimentos e por uma utilização cada vez maior da força capitalística, acelerava o ritmo da produção e o giro dos gêneros coloniais comerciáveis, oriundos do amanhã da terra e do extrativismo vegetal.

Conjuntamente a concorrência mundial reforçava, então, o dinamismo capitalista. E a economia venezuelana revigorada expandia-se num contacto fecundo com o mercado europeu através do Atlântico, admirável linha geográfica que possibilitava a convivência entre o reino e a colônia, encaixe de dois mundos — o Novo e o Velho.

A navegação transoceânica ir-se-ia desenvolver, assim, pelas crescentes necessidades de ligar os novos portos americanos abertos ao “comércio livre” com os ancoradouros da metrópole, igualmente franqueados ao trânsito já desobstruído pela Coroa esclarecida.

As exigências de abastecimento e de transporte marítimo seriam os maiores incentivos às construções navais e às trocas à distância, à técnica e à acumulação de riqueza social. A maior convivência do alto comércio da colônia com a burguesia dos portos marítimos do reino abria, afinal, ao espírito fechado da economia indiana os largos horizontes da especulação.

Importante desvendar, todavia, a ampliação quantitativa dos portos coloniais no decurso de 1793 a 1797, balizas desta comunicação. Nossa pesquisa nos arquivos de Caracas e de Espanha, cansativa e dispendiosa, conseguiu, porém, a apuração de algarismos que dilucidam o movimento de navios e de mercadorias nos diversos departamentos portuários da jurisdição consular. Trata-se de ensaio de exemplificação concreta, resultado dos empreendimentos da entidade nos setores da agricultura, do comércio e das vias de comunicação da Capitania da Venezuela.

A colônia, pelas suas condições geográficas dominantes no Caribe insular e continental, pela sua própria evolução particular, pelas suas funções de estratégico “eixo” marítimo entre polos econômicos e, sobretudo, pela atuação da Junta Consular de Comércio, transformou-se, então, numa admirável “charneira” e num fecundo sustentáculo do tráfico transoceânico.

O *hinterland* venezuelano, com seus férteis vales, era rico em gêneros tropicais comerciáveis. A orla dos portos marítimos da Capitania figurava, ademais, como nó dramático de feixes de rotas insulares, continentais e transatlânticas.

O desenvolvimento do comércio colonial, com a instituição do Consulado, foi tão rápido e tão intenso, que marca bem o papel desempenhado por êste ente moral de direito público no processo da renovação econômica hispano-americana.

*

MOVIMENTOS DE NAVIOS: CALENDÁRIOS, TIPOS E PORTOS.

Questão crucial na Capitania era o transporte marítimo à distância, único meio de convivência entre o reino e a colônia. O comércio transtlântico e a economia regional, que o acionava, dependiam da solução encontrada para semelhante problema, deveras fundamental.

O navio era, afinal, um organismo vivo, empresa de nítida feição capitalística pelo que representava e pelo que produzia. A montagem duma rede de comunicações marítimas entre a Venezuela e Espanha era primacial.

Em conformidade com o Regulamento do “comércio livre”, apenas aos nacionais era permitido participar do novo sistema de exploração do tráfico colonial. A Coroa não dispunha de poupança para subsidiar uma marinha mercante capacitada para levar a bom termo o giro transoceânico que engrossava a cada torna-viagem. Semelhante incumbência, animada pela Junta Consular através da execução

de sua política de fomento da riqueza social, ficava reservada aos capitais privados, especialmente à burguesia portuária do reino e aos abastados empresários coloniais, sobremaneira interessados no cometimento econômico.

Ressalta, ademais, o “aventurismo” de certos cabecilhas, cuja ação atravessadora encontrava na pirataria internacional a única fonte geradora de riqueza. As carregações coloniais despertavam avidez no espírito dos “ladrões do mar”. Em vista disso, os navios do tráfico tinham de ser protegidos e artilhados, operando em “conserva” na travessia de certas zonas marítimas reconhecidamente perigosas.

Outrossim, a ampliação do trânsito era de igual modo escorada contra as prováveis investidas da concorrência imperialista das grandes potências beligerantes. A partilha do Atlântico impunha cobertura militar, complementação necessária e dispendiosa das negociações ultramarinas.

Enorme, pois, a questão do giro comercial entre os portos da colônia e os do reino, visto ser por conta e risco dos capitais particulares investidos no empreendimento. O sistema de transporte transoceânico, que haveria de fazer a fortuna da burguesia hispano-americana, não obstante as reconhecidas quebras oriundas, não foi descuidado, todavia.

Comprando primeiro, construindo e reformando depois, em seus estaleiros do reino e do ultramar, os armadores vassalos dos Borbons de Madrí conseguiram, progressivamente, montar uma poderosa frota mercante, cujos navios operavam regularmente nas rotas transatlânticas que ligavam os portos marítimos da Venezuela aos da metrópole.

Os quadros seguintes, organizados com os elementos extraídos dos *legajos* que se encontram guardados no *Archivo General de Indias*, em Sevilha (1), testemunham o movimento de navios, com registros de “comércio livre”, que operavam no tráfico entre Venezuela e Espanha.

Para melhor apreensão e entendimento, vejam-se os algarismos relacionados a seguir e as representações gráficas que melhor os alumiem.

Era deveras elevado o número de navios, com registros de “comércio livre”, que operavam no tráfico entre os portos da Capitania da Venezuela e os ancoradouros da orla marítima de Espanha.

As preeminências acham-se devidamente comprovadas na disposição das cifras relacionadas e nos percentuais que figuram no quadro que se segue:

(1). — AGI — Indiferente General. “Legajos” n.ºs 2453, 2454 (1793), 2455, 2456 (1794), 2457, 2458, (1795), 2459, 2460 (1796) e 2461 (1797-1798).

Disposição percentual dos navios do tráfico

Tipos de navios	Nº de registros	%	Graus
Bergantis	120	47	170
Fragatas	59	23	84
Polacas	48	19	68
Goletas	13	5	18
Paquebotes	9	4	13
Saetías	5	2	7
Total	254	100	360

Os algarismos apurados falam por si com toda força probante: 120 bergantis, 59 fragatas, 48 polacas, 13 goletas, 9 paquebotes e 5 saetías. Ao todo, 254 registros de “comércio livre” foram inventariados.

A primazia dos bergantins (2) com relação ao total é realmente indiscutível — 47%. Vêm a seguir as fragatas (3) com 23%. E empós: polacas (4) com 19%, goletas (5) com 5%, paquebotes (6) com 4% e, finalmente, as saetías (7) com apenas 2%. Semelhante disposição percentual dos navios (8) que operavam no giro mercantil transatlântico é melhor esclarecida na respectiva representação gráfica. Veja-se o delineamento do desenho na circunferência.

Os registros de “comércio livre” distribuídos, onde figuram os devidos percentuais consoante os tipos de navios, atestam o movimento dos portos venezuelanos e espanhóis no decurso de 1793 a 1797. Os quadros seguintes reaçam a gradação do giro portuário da colônia e do reino, com nítida predominância de La Guaira e Cadiz em relação ao movimento total do tráfico.

-
- (2). — O bergantim é navio de dois mastros, pequeno, baixo de bordo e com uma só cobertura.
 - (3). — Fragata — barco de três mastros e duas coberturas.
 - (4). — Polaca — navio de três mastros e velame redondo.
 - (5). — Goleta — pequena embarcação espanhola de gávea à proa.
 - (6). — Paquebote é navio misto. Transporta mercadorias e passageiros. Trata-se de barco com qualidades de correio marítimo.
 - (7). — Saetia — pequena embarcação de três mastros. Além desses barcos mais três tipos de navios operavam igualmente no tráfico entre a colônia e o reino: a urca (barco apenas de transporte de carga, geralmente muito largo), a corveta (navio ligeiro de 3 mastros semelhante à fragata, porém menor) e o navio (barco grande com coberta). Não figuram, todavia, no rol das carregações.
 - (8). — No *Archivo do Museo Naval*, em Madri, acham-se guardados os desenhos originais manuscritos dos tipos de navios que operavam no tráfico entre Venezuela e Espanha na segunda metade do século XVIII (cf. *Catálogo descriptivo de los principales tipos de embarcaciones*. Manuscrito de Don Ricardo Monloón, em 4 tomos, que se encontra ainda inédito).

Movimento portuário da Venezuela.
(1793-1797).

Portos	Nº de navios	%	Graus
La Guaira	221	87	314
Cumaná	13	5	18
Maracaibo	10	4	14
Guayana	10	4	14
Total	254	100	360

Movimento portuário de Espanha.
(1793-1797).

Portos	Nº de navios	%	Graus
Cadiz	174	68	247
Barcelona	45	18	64
Santander	20	8	28
La Coruña	10	4	14
Malaga	2	0,80	3
Alicante	2	0,80	3
Cartagena	1	0,40	1
Total	254	100	360

Os algarismos são avivados pelas representações gráficas. Os desenhos exaltam os números arrolados. O predomínio de La Guaira e Cadiz, em relação aos respectivos totais, é incontroverso.

Ressalta, com efeito, a disposição percentual do movimento portuário da Capitania da Venezuela, onde La Guaira figura com 87%, restando apenas 13% para os demais embarcadores que se encontram inventariados nos *legajos* do “comércio livre”, no *Archivo General de Indias*, em Sevilha (9). E assim foi realmente, visto ser o pôrto de La Guaira acionado no seu giro por 221 registros de “comércio livre” — num total de 254 navios — primazia indisputável que lhe deu a amplitude de 314 graus posta em realce na representação gráfica, deveras eloqüente. Vêm empós: Cumaná com 13 navios (5%) Maracaibo com 10 (4%) e Guayna com idêntico percentual — 10 registros (4%). Assim sendo, a soma dos percentuais dêstes três últimos portos venezuelanos não foi além dos 13%, visto La Guaira, inteiramente só, abarcar 87% do tráfico.

De igual modo evidencia-se a preeminência de Cadiz no movimento portuário de Espanha. O quadro respectivo, onde os algarismos se acham relacionados, e o gráfico que se encontra mais adiante patenteiam o predomínio apontado: 174 registros num total de 254, o que equívale dizer 68% do tráfico entre colônia e o reino.

Depois de Cadiz figuram, no rol apurado, os seguintes portos marítimos de Espanha, cuja disposição percentual evidencia aquela

(9). — AGI. — Indiferente General. “Legajos” n.ºs 2453, 2454 (1793), 2455, 2456 (1794), 2457, 2458 (1795), 2459, 2460 (1796) e 2461 (1797-1798).

supremacia: Barcelona com 45 registros (18%), Santander com 20 (8%), La Coruña com 10 (4%), Málaga com 2 (1,80%), Alicante igualmente com 2 navios (0,80%) e Cartagena com apenas um registro (0,40%). Note-se, portanto, que todos êstes portos da metrópole reunidos atingiram sòmente, em relação ao total do movimento de navios do tráfico, 32%. Em vista disso, Cadiz amealhou, sòzinho, 68%, percentual que lhe assegurou incontestável primazia no giro transoceânico entre Venezuela e Espanha.

Vejam-se ambas representações gráficas que, ao realçarem os Algarismos apurados, evidenciam, em boa verdade, o predomínio de La Guaira e Cádiz, respectivamente em relação ao total do movimento portuário da Venezuela e Espanha. A participação dos dois portos — polos do tráfico entre a colônia e o reino — contrasta com a dos demais ancoradouros. E repare-se: Sevilha, avoenga central do Guadalquivir, fiel representante do mercantilismo tradicional dos Áustrias espanhóis, sequer aparece no rol catalogado. O predomínio do tráfico colonial passou, no decurso da segunda metade da centúria das “luzes”, para Cadiz, tecedura que comprova a viragem do sistema de exploração ultramarino com os últimos Borbons, notadamente com o reformismo institucional de Carlos III e com o reinado subsequente.

No ano subsequente, em 1794, o giro transoceânico entre a coram 50 registros de “comércio livre”, cujo calendário do movimento mensal de navios é realçado pelo gráfico concernente. O maior fluxo encontra-se no mês de julho, com 11 registros. Seguem-se os meses de abril, março e dezembro, respectivamente com 8, 6 e 5 navios.

No ano subsequente, em 1794, o giro transoceânico entre a colônia e o reino foi acionado por 65 registros do “comércio livre” — 15 a mais do que o ano anterior. Junho e novembro, cada qual com 15 navios, foram os meses mais movimentados, seguidos de agôsto com 13 registros.

No decurso de 1795 o tráfico manteve-se nos 65 registros, figurando os meses de maio e agôsto, respectivamente com 14 e 13 navios, como os de maior intensidade.

Em 1796 o giro permaneceu, dir-se-ia, em igual ritmo, visto encontrarmos na apuração realizada 64 registros. Os maiores fluxos acham-se todavia, nos meses de novembro e abril, cada qual com 13 e 9 navios respectivamente.

Ressalta, porém, a quebra no ano de 1797 avivada pelo gráfico. Com efeito, figuram neste ano econômico sòmente 10 registros, com a maior corrente de trânsito mercantil no mês de junho, com apenas 4 viagens. Razão disso? A omissão de registros nos *legajos* de 1797 atinentes ao “comércio livre”, não à realidade da conjun-

tura econômica da colônia, evidenciada pelos Balanços do Consulado caraqueño em ascensão, pelo menos até o ano de 1805, conforme demonstrações favoráveis guardadas no *Archivo General de la Nación*, em Caracas (10).

Verifica-se, portanto, que no transcurso de 1793 a 1797 o tráfico entre Venezuela e Espanha foi acionado por 254 registros de “comércio livre”. O movimento mensal de navios, nesse tempo de cinco anos econômicos, teve os maiores fluxos nos meses de novembro, junho, maio e agosto, respectivamente com 34, 32 e 31 registros, conforme evidenciam os algarismos do quadro seguinte.

Movimento mensal de navios do tráfico entre Venezuela e Espanha.
(1793-1797).
MESES

Anos	jan.	fev.	março	abril	maio	junho	julho	agosto	set.	out.	nov.	dez.	Total
1793	1	2	6	8	4	2	11	3	2	2	4	5	50
1794	4	1	2	3	4	15	1	13	—	1	15	6	65
1795	—	2	1	4	14	6	9	13	5	—	2	9	65
1796	3	5	8	9	8	5	6	1	1	3	13	2	64
1797	—	—	1	1	1	4	—	1	1	1	—	—	10
Soma	8	10	18	25	31	32	27	31	9	7	34	22	254

Os desenhos anexos realçam os “eletrocardiogramas” mensais do tráfico entre Venezuela e Espanha. Exceto novembro, movimentado por 34 registros, verifica-se que os altos fluxos encontram-se nos meses de maio a agosto. O calendário dependia dos embarques e estes estavam condicionados às negociações coloniais e à conjuntura internacional como elos de uma mesma corrente econômica. A lei da oferta e da procura disciplinaria, certamente, o ritmo do giro mercantil. Ademais, razões de natureza política e de ordem militar não seriam estranhas às transações. Assim sendo, uma convergência de móveis profundos regularizaria o movimento de navios com registros de “comércio livre” que operavam no tráfico entre a colônia e o reino.

Graças ao novo sistema de exploração colonial, o desenvolvimento do trânsito entre os portos da Venezuela e os ancoradouros da orla marítima do reino foi tão rápido e tão intenso que os algarismos apurados marcam, com nitidez, a política reformista dos últimos Borbons de Madri — notadamente de Carlos III e Carlos IV — que caracterizou o mercantilismo “ilustrado” espanhol e que imprimiu singularidade ao Consulado de Caracas.

Ressaltam, afinal, as carregações indianas — seiva do giro dos navios. O volume e o valor das mercadorias oriundas da colônia,

(10). — Cf. *Libro Manual* (1793-1801), fólhos 66v. a 209v.; *Libro Mayor* (1802-1806), fólhos 1 a 169v; *Libro Manual* (1805-1812), fólhos 61 a 206v.

e transacionadas com a burguesia dos portos marítimos do reino, comprovam o êxito do nôvo ensaio experimental de valorização econômica das terras e das águas da Capitania da Venezuela. E' o que demonstraremos seguidamente.

*

MOVIMENTOS DE MERCADORIAS: VOLUME E VALOR DO TRÁFICO.

Importa salientar, afinal, a estatística das carregações coloniais — volume e valor dos gêneros — cujos algarismos apurados evidenciam a viveza do tráfico entre a Capitania da Venezuela e os portos de Espanha, bem como o empênho da Junta Consular de Comércio no âmbito da circulação da riqueza indiana.

A Venezuela era, então, um dos principais centros ultramarinos de produção de algumas matérias-primas indispensáveis ao trabalho do industrialismo europeu. Mesmo no setor têxtil o Velho Mundo encontrava-se em estado de dependência da agricultura tropical, notadamente dos algodões coloniais.

Os portos venezuelanos, sobretudo La Guaira, especialmente favorecidos pela sua situação geográfica no Caribe e em relação ao Atlântico, e acionados no seu movimento pela política econômica do Consulado caraqueño figuravam como intermediários indispensáveis para o aqodamento da economia européia.

A partir de 1793, primeira etapa do tráfico transoceânico posta sob a égide consular, comprova-se a transformação estrutural da economia venezuelana. Dir-se-ia que ao alquebrado mercantilismo tradicional do tempo dos Áustrias — o do pôrto único com a central sevilhana — e do govêrno dos primeiros Borbons — o das Companhias monopolistas — opunha-se agora, com o incremento do “comércio livre”, uma economia inteiramente nova, cujas próprias condições de progresso social lhe advinham da programação fielmente executada pelo Consulado de Caracas.

O *hinterland* agricultado e a orla marítima acionada pelas carregações comerciáveis figuravam na tessitura do giro transoceânico como unidades geo-econômicas que encontravam na obra consular enormes possibilidades de medrança capitalística, admirável fôrça irradiadora da economia regional e do tráfico americano.

Em vista disso, a Capitania ganhava nova roupagem e donaire inteiramente nôvo. Irrigadas com a seiva dos carregamentos mercantilizáveis, as terras da Venezuela, com a instituição consular, conse-

guiram libertar-se daquela espécie de servidão geográfica oriunda do avoengo sistema colonial assente no monopólio do alto comércio do Guadalquivir e no posterior estanco da burguesia de San Sebastian.

Uma inusitada efervescência portuária passou a caracterizar a economia venezuelana. E, com ela, definiu-se, enfim, uma nova etapa de seu comércio marítimo. Novos elementos — armadores prestamistas e comerciantes — poderosos empresários coloniais apareceram no circuito da riqueza ultramarina, a marcar bem as novas relações de produção e de consumo, acionadas pelo tráfico transatlântico que punha os portos da Capitania em íntimo contacto mercantil com os seus congêneres do reino.

O Consulado revigorou o “comércio livre” dando-lhe novo semblante. E, após, a instituição renovadora da economia colonial descortinou aos *terratenientes* e ao alto comércio crioulo o trânsito oceânico, até então apossado pelos privilegiados estancos de Sevilha ou pela burguesia monopolista de San Sebastian, todos — uns e outros — coniventes com a política ultramarina do trono.

Os quadros estatísticos, organizados com os elementos extraídos do *Archivo General de Indias*, em Sevilha (11), comprovam e elucidam a intensidade do tráfico entre a colônia e a metrópole no decurso de 1793 a 1797. Outrossim, a respectiva representação gráfica apensada aclara e ilustra os algarismos apurados.

A agricultura da colônia, revivificada pela política de fomento executada pela Junta Consular de Comércio, produzindo em quantidade e em diversidade, transformou-se nos baldrames que alicerçaram o novo edifício capitalístico gerador duma profunda renovação social.

O revigoramento que os números arrolados indicam é deveras impressionante. Sem a inquirição do volume e escrutínio do valor dos gêneros coloniais que engrossaram as correntes do trânsito atlântico seria impossível chegar-se a conclusões assentes numa exemplificação concreta. Nossa investigação reveste-se de caráter objetivo. Resulta daí a indispensabilidade da apuração dos dados estatísticos, concreção de elementos particularizados.

A análise do quinquênio econômico averiguado, cujo giro mercantil transoceânico se estendeu no decurso de 1793 a 1797, confirma a indiscutível preeminência dos dois principais polos do tráfico entre a colônia e o reino: La Guaira e Cadiz. Este pôrto de Espanha, acionado pelo reformismo borbônico, chamou a si, no crepúsculo da centúria “iluminada”, o grosso das cadeias do trato ultramarino. Semelhante “captura” das rotas do tráfico colonial gerou o decesso da cen-

(11). — AGI. — Indiferente General. “Legajos n.ºs 2453, 2454 (1793), 2455, 2456 (1794), 2457, 2458 (1795), 2459, 2460 (1796) e 2461 (1797-1798).”

tral sevilhana, engendrando a maração do alto comércio do Guadalquivir. A quebra dos elos das correntes de seu trânsito mercantil foi a pá-de-cal atirada pelo “comércio livre” acionada pela Junta Consular.

La Guaira e Cadiz constituíam, então, os “eixos” do giro mercantil entre Venezuela e Espanha. A mudança da famosa *Casa de la Contratación* de Sevilha para Cadiz e a instituição do Consulado caraqueño foram eventos altamente condicionantes da torção verificada nas rotas do trato ultramarino. Ademais, o sítio geográfico de Cadiz — primeiro pôrto atlântico do reino — não foi estranho ao desvio das cadeias do comércio colonial. De igual modo La Guaira, dada sua privilegiada posição na linha marítima da Capitania e em relação ao centro urbano de Caracas, onde operava uma efervescente burguesia composta por armadores crioulos, peninsulares e alienígenas, transformou-se num nó admirável do trânsito de mercadorias comerciáveis.

Os algarismos alinhados testemunham a primazia de ambos portos — La Guaira e Cadiz — no contêxto do tráfico transceânico. No transcurso de 1793 a 1797, o valor das carregações embarcadas nos portos venezuelanos com destino aos do reino foi de 591.994.498 *reales de vellon*, anualmente distribuídos da forma seguinte:

<i>Anos</i>	<i>Rs. v.</i>
1793	112.912.812
1794	159.746.693
1795	136.169.892
1796	182.582.661
1797	582.440
Total	591.994.498

A disposição dêsse montante exportado comprova a preeminência de La Guaira e Cadiz. Os quadros abaixo testemunham os percentuais e evidenciam a mencionada prerrogativa.

Valor das carregações coloniais.
Disposição percentual dos portos venezuelanos.

(1793-1797).

Portos	Rs. V.	%
La Guaira	558.306.061	94,3
Cumaná	18.839.463	3,2
Maracaibo	14.215.314	2,4
Guayana	633.660	0,1
Total	591.994.498	100

Valor das carregações coloniais.
Disposição percentual dos portos de Espanha.

Portos	(1793-1797).	
	Rs. V.	%
Cadiz	508.820.718	86,0
Barcelona	33.150.628	5,6
Santander	32.121.508	5,4
La Coruña	9.108.601	1,5
Malaga	6.411.880	1,1
Alicante	1.785.165	0,3
Cartagena	595.998	0,1
Total	591.994.498	100

As respectivas representações gráficas, apensadas a esta comunicação, esclarecem as preeminências em relação ao total das exportações venezuelanas naquele referido decurso de cinco anos econômicos.

Ressalta a disposição percentual dos portos ultramarinos e de seus congêneres da metrópole. La Guaira figura como principal embarcadouro da colônia, com o valor de 558.306.061 rs. v. em relação ao total da exportação venezuelana, cifra que lhe deu 94,3% do giro transoceânico. De igual modo Cadiz, no outro extremo da rota, surge como fundamental receptor das carregações coloniais em toda linha dos portos marítimos do reino, cujo montante importado atingiu 508.820.718 rs. v., quantia equivalente a 86% do total embarcado na Capitania da Venezuela.

Os algarismos relacionados são deveras incitativos, visto confirmarem o ritmo do movimento portuário de La Guaira e a cadência do giro mercantil de Cadiz.

Na colônia, empós La Guaira, vêm Cumaná e Maracaibo, respectivamente com 18.839.463 e 14.215.314 rs. v., cifras correspondentes a 3,2 e 2,4 por cento da totalidade exportada.

E no reino, depois de Cadiz, figuram Barcelona (33.150.628 rs. v. — 5,6%), Santander (32.121.508 rs. v. — 5,4%), La Coruña (9.108.601 rs. v. — 1,5%), Málaga (6.411.880 rs. v. — 1,1%), Alicante (1.785.165 rs. v. — 0,3%) e, finalmente, Cartagena com apenas (595.998 rs. v. — 0,1%) em relação ao total do valor dos gêneros coloniais transacionados.

O valor total das carregações venezuelanas foi de 501.994.498 rs. v., como ficou demonstrado. Este montante foi exportado — naquele período de cinco anos mercantis — por três portos da Capitania na seguinte ordem de importância e cujo giro figura nas rotas seguintes:

De La Guaira para Espanha —		558.306.061 rs. v.
Cadiz	485.035.903	
Santander	32.121.508	
Barcelona	26.225.184	
Malaga	6.411.880	
La Coruña	6.130.423	
Alicante	1.785.165	
Cartagena	595.998	
	558.306.061 rs. v.	
De Cumaná para Espanha —		18.839.463 rs. v.
Cadiz	11.914.019	
Barcelona	6.925.444	
	18.839.463 rs. v.	
De Maracaibo para Espanha —		14.215.314 rs. v.
Cadiz	11.870.796	
La Coruña	2.344.518	
	14.215.314 rs. v.	
De Guayana para Espanha —		633.660 rs. v.
La Coruña	633.660	
	633.660 rs. v.	
Total		591.994.498 rs. v.

Ressalta a disposição percentual dos portos venezuelanos que operavam nas rotas do reino acima referidas:

La Guayra	94,3%
Cumaná	3,2%
Maracaibo	2,4%
Guayana	0,1%

Importa realçar, outrossim, os percentuais dos sete portos do reino que figuram na ordem abaixo em relação ao valor total das carregações coloniais faturadas.

Portos	%
Cadiz	86,0
Barcelona	5,6
Santander	5,4
La Coruña	1,5
Malaga	1,1
Alicante	0,3
Cartagena	0,1

As respectivas representações gráficas evidenciam a preeminência dos dois polos do tráfico transoceânico — La Guaira e Cadiz. Revelam, ademais, a distribuição geográfica portuária das orlas marítimas da Capitania e de Espanha. Os desenhos afiguram-se-nos elucidativos, pois avivam o entendimento do giro mercantil entre a colônia e o reino.

No conjunto daquele valor total — 591.994.498 rs. v. — apurado figuram os seguintes gêneros coloniais comerciáveis: cacau, anil, tabaco, algodão, café, couros — curtidos e *al pelo* — açúcar, prata, ouro, mel, madeiras de lei e tintas. Nesse rol tiveram predominância os quatro primeiros produtos, notadamente o cacau e o anil, aos quais se seguiram o tabaco e o algodão. A tabela que se segue testemunha a primazia do cacau, deveras irrefutável, na pauta dos carregamentos de torna-viagem.

Valor das carregações coloniais. Disposição percentual dos gêneros. (1793-1797).		
Gêneros	Rs. v.	%
Cacau	367.485.622	62,2
Anil	123.987.533	20,9
Tabaco	61.222.920	10,3
Algodão	16.618.354	2,8
Café	9.242.484	1,6
Couros	4.833.764	0,8
Açúcar branco	4.215.996	0,7
Prata	2.061.546	0,3
Outros	2.326.279	0,4
Total	591.944.498	100

Ressaltam no quadro da disposição percentual dos gêneros o cacau, o anil e o tabaco, englobando os três conjuntamente 93,4% do total da exportação venezuelana.

A preeminência do cacau é incontestável: 367.485.622 rs. v., valor que abrange 62,2 por cento dos embarques coloniais com destinação aos portos do reino. Seguem-se: o anil e o tabaco, respectivamente com 123.987.533 rs. v. (20,9%) e 61.222.920 rs. v. (10,3%). Segue-se o algodão, que ocupa o quarto lugar na pauta dos produtos ultramarinos exportados para Espanha, com 16.618.354 rs. v., importância equivalente a 2,8% em relação ao valor total. E empós: café (9.242.484 rs. v. — 1,6%), couros curtidos e *al pelo* (4.833.764 rs. v. — 0,8%), açúcar branco (4.215.996 rs. v. — 0,7%), prata (2.061.546 rs. v. — 0,3%) e outros artigos tropicais comerciáveis (madeiras, tintas, mel, peles, etc.) que, reunidos, atingiram no decurso daquele período arrolado (1793-1797) — 2.326.279 rs. v., quantia que não foi além de 0,4%.

A representação gráfica respectiva aviva a distribuição dos percentuais dos gêneros venezuelanos que figuram no rol da exportação. A dimensão do cacau contrasta com a amplitude dos demais gêneros ultramarinos exportados para a metrópole. As áreas delimitadas são realmente persuasivas. Os percentuais aí estão a testemunhar o valor das carregações venezuelanas.

No setor dos preços a Coroa garantiu cotação mínima para cada produto comerciável, meio adequado de animação do amanhã da terra pelos lavradores crioulos. Semelhante política de fomento da agricultura do patrimônio colonial foi grandemente benfazeja, visto assegurar condições favoráveis de cultivo através da renumeração da lavoura regional. No decurso do tempo apurado (1793-1797), os preços jamais caíram abaixo dos mínimos estabelecidos pela realza “iluminada” e cujo rol figura no quadro seguinte, organizado com os elementos extraídos dos *legajos* do *Archivo General de Indias*, em Sevilha (12).

Preços dos gêneros coloniais.
(Rs. v.).

Gêneros	Fanega	Libra	Arrôba	Peça	Pêso	Quintal	Duzia	Cento
Cacau	825	—	—	—	—	—	—	—
Anil	—	36	—	—	—	—	—	—
Tabaco	—	48	—	—	—	—	—	—
Café	—	5	—	—	—	—	—	—
Cascarrilha	—	4	—	—	—	—	—	—
Manteiga de cacau	—	8	—	—	—	—	—	—
Algodão limpo	—	—	120	—	—	—	—	—
Açúcar branco	—	—	90	—	—	—	—	—
Lã de carneiro	—	—	75	—	—	—	—	—
Salsaparrilha	—	—	150	—	—	—	—	—
Amido	—	—	26	—	—	—	—	—
Couros	—	—	—	55	—	—	—	—
Peles de veado	—	—	—	24	—	—	—	—
Peles de cabra	—	—	—	15	—	—	—	—
Peles de onça	—	—	—	30	—	—	—	—
Peles de raposa	—	—	—	120	—	—	—	—
Corachas	—	—	—	12	—	—	—	—
Cocos	—	—	—	2	—	—	—	—
Madeira (cedro)	—	—	—	120	—	—	—	—
Madeira (caoba)	—	—	—	180	—	—	—	—
Prata	—	—	—	—	20	—	—	—
Ouro	—	—	—	—	20	—	—	—
Cobre	—	—	—	—	—	250	—	—
Cordovão	—	—	—	—	—	—	280	—
Hastes de touro	—	—	—	—	—	—	—	700

CONCLUSÕES.

Os algorismos apurados são eloqüentes: 254 registros de “comércio livre” comprovam a intensidade do tráfico entre a colônia e o Reino. As preeminências acham-se evidenciadas nos tipos de navios que operavam no giro mercantil: 120 bergantins (47%), 59 fragatas (23%), 48 polacas (19%), 13 goletas (5%), 9 paquebotes (4%) e 5 saetias (2%).

(12). — AGI. — Indiferente General. *Legajos* n.ºs 2453, 2454 (1793), 2455, 2456 (1794), 2457, 2458 (1795), 2459, 2459, 2460 (1796) e 2461 (1797-1798).

O valor total das exportações pelos portos venezuelanos foi de 591.994.498 rs. v. La Guaira figura com 94,3% dos embarques para Espanha, salientando-se Cadiz na pauta das importações coloniais pelos portos do reino com 86% em relação ao total.

Na disposição percentual do movimento dos navios, La Guaira chamou a si 87% do total dos portos da Capitania, distinguindo-se Cadiz com 68,5% em relação ao operado na orla portuária da metrópole.

Ressaltam, outrossim, os percentuais dos gêneros indianos comerciáveis, em cuja pauta da exportação o cacau se encontra em primazia com 62,2%. Depois do cacau figuram no rol o anil (20,9%), o tabaco (10,3%), o algodão (2,8%) e o café (1,6%). Seguem-se, empós, outros produtos ultramarinos que engrossavam as rotas do tráfico: couro (0,8%), açúcar (0,7%), prata (0,3%) e os restantes 0,4% representados pelas carregações de madeiras, peles, tintas, resinas e mel de abelha.

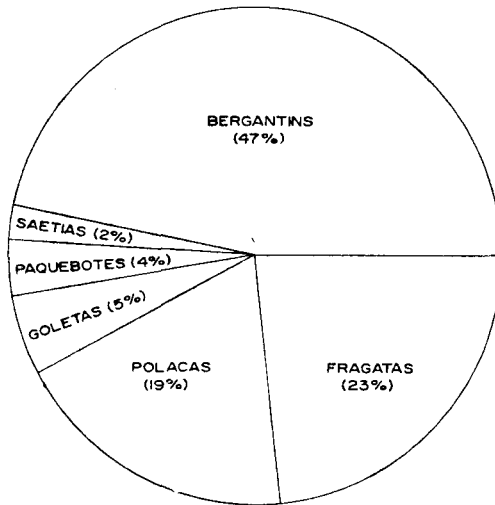
Semelhante revelação quantitativa comprova que La Guaira e Cadiz eram os principais polos de desenvolvimento do tráfico entre Venezuela e Espanha. Os resultados obtidos no plano da política econômica foram deveras positivos. O fomento da agricultura, do comércio e das vias de comunicação entre a hinterlândia e a orla marítima da colônia, bem como entre os portos da Capitania e os do reino, atestam a entrada da Venezuela no giro do “comércio livre”. Sôlta das amarras do mercantilismo tradicional, a economia venezuelana, graças à instituição consular, rompeu com o sistema colonial dos Áustrias e dos primeiros Borbons de Madrí.

Os interesses da colônia agrupavam-se, então, em tórno dos *terratenientes* e do alto comércio dos portos marítimos. Surgindo nos moldes criados pelas “luzes” que lhe vinham da Europa “ilustrada”, a “elite” crioula possuía algo mais que ia além da capacidade de produzir. Nela apercebiam-se os novos fundamentos em que se estruturava a sociedade venezuelana na antevéspera de sua maioria política.

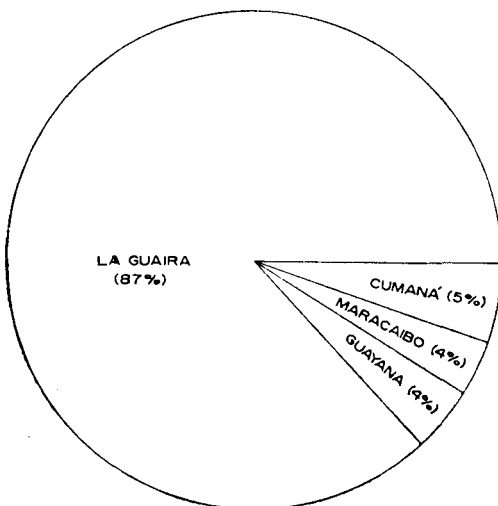
Graças à instituição do “comércio livre” e ao plano diretor do Consulado caraqueño intensificaram-se as exportações pelos portos da colônia para o reino em proveito da poupança crioula. Foi isso que possibilitou à economia regional indiana a sua emancipação da influência atravessadora da central sevilhana e do exclusivismo das Companhias.

*
* *
*

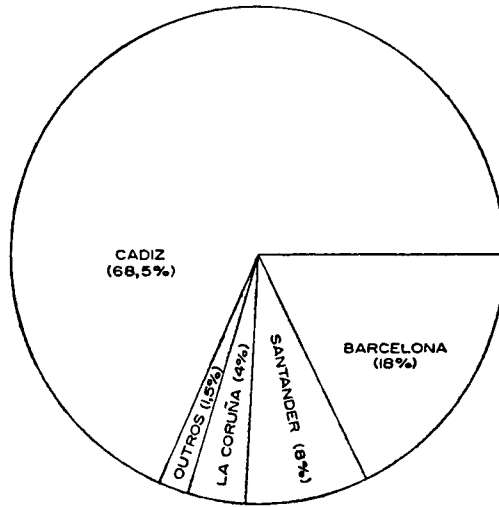
PERCENTUAIS DOS TIPOS DE NAVIOS DO TRÁFICO
ENTRE VENEZUELA E ESPANHA
(1793 - 1797)



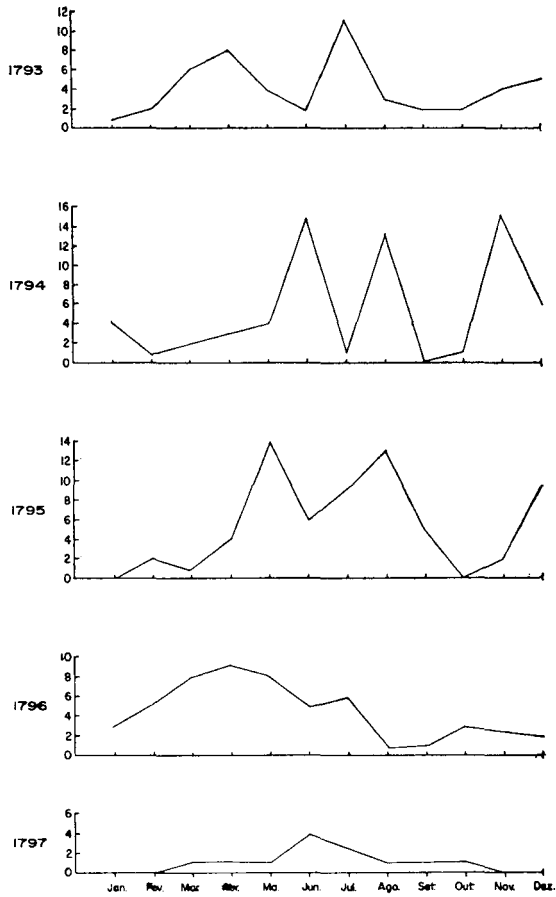
MOVIMENTO PORTUÁRIO DA VENEZUELA
(1793-1797)



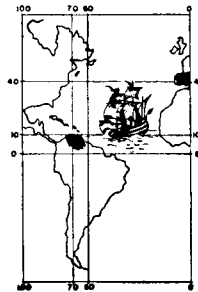
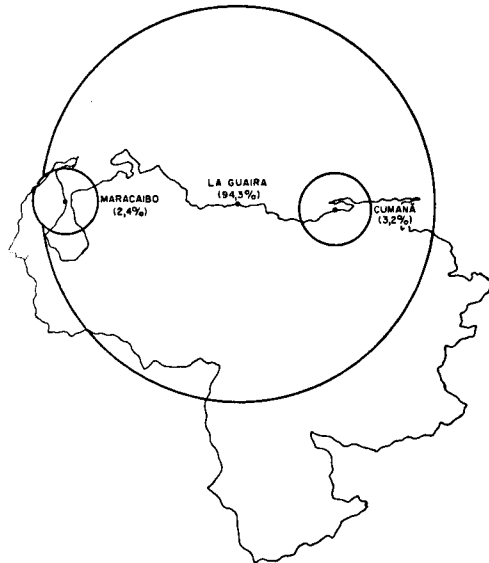
**MÓVIMENTO PORTUÁRIO DE ESPANHA
(1793-1797)**



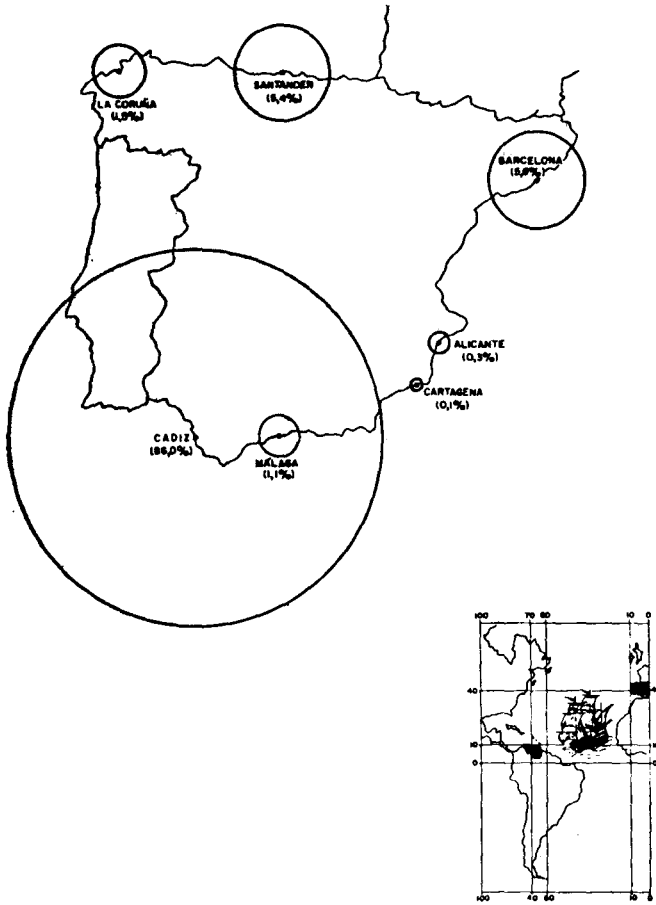
MOVIMENTO MENSAL DE NAVIOS DO TRÁFICO ENTRE
VENEZUELA E ESPANHA
(1793-1797)



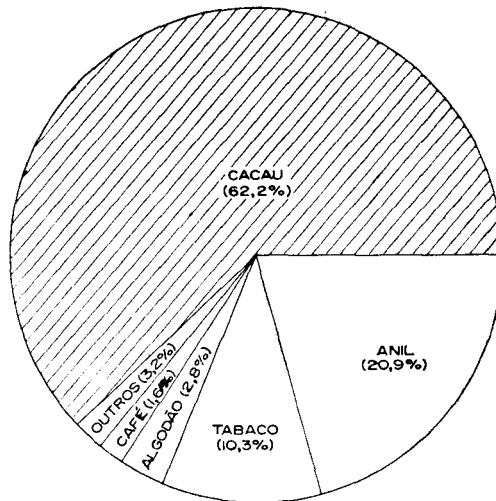
VALOR DAS CARREGAÇÕES COLONIAIS
Disposição percentual dos portos venezuelanos
(1793-1797)



VALOR DAS CARREGAÇÕES COLONIAIS
◦ Disposição percentual dos portos de Espanha
(1793-1797)



VALOR DAS CARREGAÇÕES COLONIAIS
Disposição percentual dos gêneros



INTERVENÇÃO.

Do Prof. *José Roberto do Amaral Lapa* (FFCL de Marília).

Declarou que: “voltando-se há alguns anos para os estudos de História da América, o Prof. Manuel Nunes Dias nos tem dado uma soma de contribuições sobremaneira significativas nesse campo. Essa comunicação que acabamos de ouvir é uma delas que pelo seu interesse nos leva a algumas considerações. Observamos nos gráficos insertos no trabalho a percentagem que ocupa o tabaco na exportação de produtos coloniais venezuelanos para a Europa, através de Cadiz. Sobre isto é que se dirige nossa primeira pergunta: teria tido a Espanha uma preocupação de fomentar a produção do tabaco venezuelano idêntica àquela que teve em relação ao tabaco cubano? Ao longo de sua comunicação o Autor se demora em demonstrar-nos, à saciedade, a importância do relacionamento comercial entre a Espanha e uma sua área colonial. Nesse sentido, gostaríamos de levantar a problemática do comércio inter-colonial, isto é, aquele que se desenvolve independente ou até contrário às intervenções da metrópole, como ocorreu em relação a Portugal e às suas colônias. Houve em relação ao mundo espanhol a mesma coisa? Entendido por inter-colonial não apenas o comércio entre as diferentes áreas da América Espanhola, mas e principalmente as colônias que a Espanha manteve em vários continentes. Esse comércio que em relação a Portugal é importante está a nos mostrar um novo *facies* do chamado “pacto colonial” que assim não se mostrava tão inflexível como querem nos mostrar alguns historiadores. Por último deixou o Prof. Manuel Nunes Dias para o plenário uma interrogação: até que ponto teria o Brasil assistido a formação de uma classe de capitalistas nativos, como ocorreu na América Espanhola? Não pretendemos responder propriamente a essa pergunta, no entanto, acreditamos que num dilatado momento, em determinada área da colônia brasileira, ou seja particularmente no Recôncavo baiano ou relacionado com êle, formou-se poderosa classe de comerciantes que, dominando o mercado produtor do principal produto que animava o tráfico africano, ou seja o tabaco, conseguiram com isso dominar em boa parte o próprio tráfico que acaba de ter singular contribuição de estudo com a publicação da obra de Pierre Verger. Essa classe de capitalistas tem uma ação bem definida, que inclusive provocará representações contrárias dos traficantes portugueses que por sua vez formavam poderosa classe, financiadora da Coroa e que se sente marginalizada pelos comerciantes e traficantes baianos em franca ascensão”.



RESPOSTA DO PROFESSOR MANUEL NUNES DIAS.

Ao Prof. *José Roberto do Amaral Lapa*, respondeu o seguinte:

“O Professor José Roberto do Amaral Lapa põe à nossa reflexão algumas considerações que comprovam, além do interesse demonstrado pela nossa comunicação, a agudeza de seu espírito de historiador.

Seus apontamentos:

1. — Uma inquirição;
2. — Uma problemática;
3. — Uma resposta.

Vejamos o que nos é dado responder:

1). — Há recuados anos vimos reunindo precioso acervo oriundo dos Arquivos de Lisboa, Venezuela e Espanha atinente à “Geografia da produção e circulação comercial do tabaco no século XVIII”. Da recolha merecem destaque a “Junta do Tabaco” e a “Renta de tabacos y establecimiento de su estanco”, bem como os “Expedientes del comercio”. Semelhantes núcleos demonstram que o fomento da agricultura comercial do tabaco, na Capitania da Venezuela e em Cuba, deve-se mais à iniciativa privada e menos ao incentivo do poder público. Para a Venezuela o Consulado de Caracas; para Cuba a Companhia de Havana. E para ambas áreas a instituição do “Comércio Livre”.

O que mais evidencia o tráfico de Havana no decurso do ocaso colonial é quantitativamente o tabaco. No conjunto da disposição percentual destacou-se com nitidez este gênero: tabaco com 44,6%, prata com 40,1% e açúcar com 10,7%, sendo os restantes 4,6% distribuídos pelas demais carregações. Foi o que apuramos numa de nossas teses (Cf. *O Comércio livre entre Havana e os portos de Espanha, 1778-1789*. São Paulo, 1965 — 2 volumes).

A maior preocupação do Mercantilismo “Ilustrado” de Carlos III e de Carlos IV consistiu, todavia, em fomentar a agricultura comercial do açúcar cubano (que acionava, como adoçante, o cultivo e o giro doutros dois gêneros tropicais comerciáveis: o café e o cacau) e a do anil venezuelano, dada a demanda do mercado externo favorecida pela alta dos preços respectivos. Não obstante o quantitativo que figura nas apurações estatísticas (Cf. Outra nossa tese

— *O Real Consulado de Caracas, 1793-1810*. São Paulo, 1968 — 2 volumes), o tabaco não foi o principal fato gerador de riqueza social; a primazia deve-se ao anil venezuelano e ao açúcar cubano. Isso devido ao seu estaque, em favor do trono, naquelas ambas áreas do Caribe, para as quais os últimos Áustrias e os primeiros Borbons legislaram a produção e a circulação do tabaco de modo igual e sempre em proveito da monarquia e de seus réditos.

2). — O comércio intercolonial espanhol foi muito menos interregional e intercontinental que o seu congêneres português. A afirmativa é igualmente válida para os Áustrias e para os Borbons de Madri. A dessemelhança deve-se ao ordenamento e esquema das respectivas variantes do mercantilismo tradicional e “Ilustrado”. O giro do trânsito português assentou numa amplitude deveras transoceânica e interregional, singularidade nem sempre notada no tráfico das Índias Ocidentais de Espanha, não obstante as rotas transcontinentais do Atlântico e do Pacífico senhoreadas pelos Áustrias e pelos Borbons de Madri.

O sistema colonial espanhol, no intuito de limitar o comércio americano às cidades andaluzas de Sevilha e Cadiz, refletiu-se em suas Índias Ocidentais, onde o tráfico se concentrava em três eixos capitais: Veracruz, Cartagena e Nombre de Dios (Portobelo), respectivamente em Nueva España, Nueva Granada e Istmo do Panamá. Essa confinação imposta pelo mercantilismo espanhol dos últimos Áustrias limitou sobremaneira o tráfico intercolonial, quer o da cercadura interregional, quer o do circuito intercontinental. Em contrapartida, o inconveniente capitalístico gerou malefícios que se assinalaram no contrabando, notadamente na “escápula” de Acaulco, estratégica base de operações para o Oriente.

A rígida regulamentação ultramarina para as Índias Ocidentais de Espanha, embora não impedisse o tráfico ilícito dos atravessadores que operavam em Callao de Lima e nos entrepostos de Nueva España, reduziu o comércio intercolonial, fenômeno negativo que se não encontra, semelhante, na urdidura do mercantilismo português, quer na sua configuração “tradicional”, quer na singularidade de sua variante “Ilustrada”.

3). — Não obstante a atuação de empresários coloniais — infelizmente ainda não suficientemente estudada pela historiografia contemporânea — em ambos patrimônios — no espanhol e no português — o Capitalismo dos Áustrias e dos Borbons de Madri, bem como dos Avís e dos Braganças, singulariza-se por uma constante: anemia capitalística. Nas Índias Ocidentais de Espanha, o aparecimento de potentados crioulos, credores do trono, contribuiu de maneira positiva para o estabelecimento de Consulados, instituições de

fomento da agricultura, do comércio e das vias de comunicação, entidades de direito misto que se não encontram no ultramar português.

A existência de argentários, sobretudo cristãos-novos, nas diferentes áreas do Atlântico brasileiro enunciou-se menos em proveito da capitalização da colônia e mais em favor do capitalismo forasteiro e advendiço. A poderosa “classe” de comerciantes que operava nos portos brasileiros, fielmente representada pelos banqueiros da Coroa, não constituía pròpriamente uma classe, mas prestamistas ilhados, misto de negociantes e agricultores que transacionavam nas “escápulas” de Belém, São Luís, Recife, Salvador, Rio de Janeiro e, ainda, noutras partes da orla marítima e, outrossim, no “hinterland” da colônia, especialmente engrossando os comboieiros de Mato Grosso que, de Belém, demandavam as minas de Vila Bela. Essa a história que aguarda abordagem. O estudo dessas figuras de empresários coloniais acha-se inteiramente por fazer. O dia que se dilucidar, compreendermos melhor as variantes do capitalismo peninsular na América, bem como o papel desempenhado pelos respectivos sistemas coloniais, no âmbito do direito público e na amplitude do direito privado.