

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

ROTA POSTAL LA CORUÑA-BUENOS AIRES NO SÉCULO XVIII (*).

MANOEL LELO BELLOTTO.

Professor da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de
Assis. S. P.

O CORREIO MARÍTIMO INDIANO.

O Correio Marítimo hispano-americano integrado na conjuntura espanho'a do século XVIII, foi mais uma demonstração da política reformista de Carlos III. Até o momento da criação dessa Companhia comercial estatal, ocorrida em 1764, a comunicação transatlântica, no orbe hispânico, quer a de caráter oficial, quer a de cunho particular, estivera sujeita a um imperativo: o da ausência de um planejamento adequado.

A correspondência de caráter particular enviada à América, e a transportada na torna-viagem até 1764, o era por intermédio de navios particulares que realizavam, em épocas incertas, o giro transatlântico. Era enviada sem registro, sem porte, como “recados pessoais” e sem responsabilidade de qualquer espécie, portanto, da parte de quem a transportava.

Para a expedição da correspondência oficial — único elo jurídico e legítimo a ligar uma minúscula e administrativamente poderosa Metrópole a imensos, despovoados e potencialmente ricos territórios coloniais — armavam-se, quando necessários, os chamados Navios de *Aviso*, barcos de pequeno porte, proibidos de transportar outra coisa — passageiros ou mercadorias — que não fôsse a matéria postal. Por mais de dois séculos e meio, portanto, a comunicação postal hispano-americana — fator primordial no desenvolvimento político, administrativo, econômico e militar do ilimitado Império Hispânico — estêve à mercê dos barcos mercantes e dos Avisos armados à conveniência e ao incerto dos acontecimentos.

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

Sòmente a experiênciã e a tradiçãõ colonizadora de um povo preparado para uma obra do vulto da que a que se lhe apresentou, poderia suprir — na manutençãõ de uma unidade colonial por mais de três séculos — formas tão rudimentares no campo da comunicaçãõ. E' certo que por repetidas vêzes a Monarquia tentou estabelecer um regime metódico e ordinário de ligaçãõ postal transoceânica, com as colônias. Nunca, porém, às suas expensas. Acordos diversos foram estabelecidos, sobretudo com a burguesia andaluza — guardiã da “porta da América”, que era Sevilha — para que à sua responsabilidade e custo, despachasse regularmente Avisos às colônias. Devido às mais diversas razões, aquêles ajustes foram fadados ao fracasso, ou simplesmente não se concretizaram.

A conjuntura setecentista espanhola, porém, e um govêrno altamente centralizador e cõscio do papel que desempenhava nos destinos do Estado que dirigia, reclamaram chamasse aquêle a si a responsabilidade da organizaçãõ de um serviço postal pontual, ordenado e eficiente, a ser estabelecido entre as duas metades do todo imperial.

Mas o transporte regular da correspondência — ainda que móvel principal da iniciativa régia — não fôra o único fator considerado para a criaçãõ de Instituiçãõ de tal porte e responsabilidade. Carlos III, coadjuvado inteligentemente pelo Marquês de Grimaldi, seu Secretário de Estado na época, pretendeu lançar as bases de uma emprêsa estatal comercial transatlântica, entrando em franca concorrência com a poderosa burguesia andaluza no trato das coisas comerciais americanas.

Às fragatas-correio, especialmente construídas para a finalidade a que se destinavam, era previsto em Regulamento próprio o transporte de mercadorias no giro transatlântico. Procurava-se, por outro lado, estimular a indústria metropolitana; incentivar a atividade dos comerciantes da Metròpole e das Colônias; possibilitar ao Estado a importaçãõ e exportaçãõ de produtos metropolitanos e coloniais por sua conta e risco, com a obtençãõ do respectivo lucro nas suas vendas, ou então a cobrança de fretes, quando a mercadoria transportada o era por conta de particulares. No caso particular do estabelecimento do Correio Marítimo para Buenos Aires, uma das finalidades da iniciativa foi assestar golpe mortal à sangria ilícita da economia platina, que representava o contrabando pelo bastião português plantado às margens do Prata, que era a Colônia do Sacramento. Essa foi uma das justificativas econômico-comerciais da novel Instituiçãõ.

Os produtos preferenciais a circular no sentido Espanha-América era o *ferro* — de origem biscainha — *os caldos* — vinhos e

azeites — e os *panos* e tecidos em geral. Na torna-viagem, os comerciantes davam preferência ao *couro* e ao *sêbo*, à *carne salgada*, à *lã de vicunha*, e ao *ouro* e à *prata* nas três formas em que êstes metais preciosos podiam apresentar-se: cunhados ou amoedados, em pasta e lavrados.

Às fragatas-correio era permitido ainda, o transporte de passageiros, desde que providos das respectivas licenças reais: comerciantes com justificados motivos para o traslado transatlântico; funcionários públicos destinados ao provimento de vagas no complexo e amplo campo burocrático-administrativo colonial, ou dêle exonerado; altos dignitários eclesiásticos em missão oficial, ou simples representantes da Igreja catequizadora designados para as inúmeras paróquias dêste infinito Nôvo Mundo.

Configurava-se, assim, a tríplice finalidade da criação do Correio Marítimo hispano-americano: realizar o transporte de matéria postal — oficial ou de particulares; de mercadorias em geral — da *Real Hacienda* e de particulares, preferencialmente; e de passageiros. Uma quarta finalidade, não prevista mas concretizada, justificou a criação da Instituição. Referimo-nos ao emprêgo para fins bélicos das *fragatas-correo*, embarcações modernas e bem equipadas, especialmente construídas para servirem de navios de comunicação transatlântica, quando as solicitações da política de beligerância internacional empregada por Carlos III se fizeram sentir.

A 24 de agôsto de 1764, finalmente, o Marquês de Grimaldi referendava o *Reglamento Provisional del Correo-Marítimo de España a sus Indias Occidentales* (1), por intermédio do qual ficou estabelecida, oficialmente, uma linha regular e mensal de embarcações-correio entre Espanha e América. Cabem aqui duas referências sôbre problemas inerentes a êste fato, e que serão analisadas mais aprofundadamente a seu tempo:

O *Reglamento Provisional* de 1764, estabelecia como pôrto metropolitano de partida e chegada das fragatas-correio o de La Coruña, situado no extremo noroeste da Península. Iniciativa real que implicava em duas atitudes distintas:

a). — o vigoramento do Norte da Espanha — característica dos *Borbones*, diversa da dos Áustrias, que sempre desenvolveram uma política metropolitana “meridional”. Valorização que importava em fomento do comércio e da indústria galega, asturiana, leonesa e biscainha;

(1). — *Archivo General de Indias, Sevilha, Sección 5ª, Indiferente General*, leg. 1586.

b). — um franco desafio de Carlos III aos senhores das relações comerciais com as colônias americanas — a burguesia andaluza, os donos de Sevilha e de Cádiz.

O mesmo Regulamento instituiu um único caminho postal, denominado a *Carrera de La Habana*. A fragata-correio procedente mensalmente de La Coruña, tinha por objetivo o pôrto de Havana. Daí, sua carga era redistribuída para a *Nueva-España* — e através de Acapulco seguia para as Filipinas — para a Guatemala, para o Caribe, para a *Tierra-Firme* e para os longínquos vice-reinados de *Nueva-Granada* e Peru. De Lima, a correspondência era filtrada e fluía para Potosí, Chile, Paraguai, Buenos Aires e Montevidéu. Poucos meses após a divulgação do *Reglamento Provisional* de 1764, os *Directores Generales de la Real Renta de Correos* consultavam, por expediente de 20 de outubro de 1764, a D. Pedro Cevallos, então *gobernador* de Buenos Aires, quanto à conveniência da extensão do Correio Marítimo até a região platina, através da criação de nova linha direta a partir de La Coruña e independente da de Havana. Em ofício-resposta de 2 de dezembro de 1765, D. Pedro Cevallos acatava entusiasticamente a idéia, e sugeria se estabelecesse o pôrto de Buenos Aires como o receptor das fragatas-correio provenientes de Espanha (2).

A partir da disposição favorável das autoridades metropolitanas e coloniais para a extensão da Instituição, em tѐrmos platinos, iniciou-se a organização da nova rota, que passou a denominar-se *Carrera de Buenos Aires*. A despeito, entretanto, do nome da carreira e dos esforços contínuos e renovados das autoridades buenai-rensens, o pôrto platino em que ficariam surtas as fragatas-correio foi o de Montevidéu, dadas as dificuldades e perigos para a navegação que oferecia o rio da Prata, desde a embocadura até o pôrto de Buenos Aires. A correspondência, mercadorias e passageiros destinados àquêle pôrto, eram trasladados em Montevidéu para lanchas de pequeno porte, que realizavam, sem maiores perigos de encalhe e retardamento, o trajeto entre os dois principais portos platinos.

Determinou-se que quatro seriam os *paquebotes-correo* anuais a realizar a ligação postal La Coruña-Montevidéu, com calendário rígido pré-estabelecido de saídas e chegadas aos diferentes portos. Finalmente, a 31 de maio de 1767, inaugurava-se a carreira de Buenos Aires, com a chegada da fragata-correio *El Principe*, em viagem experimental a Montevidéu, já que pertencia, efetivamente, à carreira de Havana.

(2). — *AGI, Sección 8ª, Papeles de Correos, Buenos Aires, legajo nº 20.*

A criação da carreira platina determinou uma alteração radical na sistemática da distribuição postal na América Meridional. Agora, a partir de Buenos Aires, a correspondência alcançava, através do Correio Terrestre, pontos extremos como Asunción, no Paraguai; servia todo o reino do Chile; ia a Potosí, chegando, inclusive, a Lima.

O êxito da carreira de Buenos Aires superou as expectativas dos promotores do Correio Marítimo. O aumento da transação comercial; a preferência que os comerciantes — metropolitanos e coloniais — davam às fragatas-correio para o transporte de suas mercadorias, dadas a regularidade de suas partidas e chegadas e a segurança da navegação por serem embarcações novas, ligeiras e armadas; a auferição de lucros por parte da *Real Hacienda*, obtidos pela venda de seus produtos e pelos tributos, direitos e fretes incidentes sobre os de particulares; o êxito, repetimos, desta iniciativa, levou as autoridades da Metrópole, mais pròpriamente o Marquês de Grimaldi, a elevar para seis anuais os *paquebotes-correo* com destino a Buenos Aires, e a estabelecer oito por ano para a carreira de Havana. Esta medida foi tomada pelo Primeiro Secretário de Estado em expediente de 7 de abril de 1771 (3).

A década de 70 foi extremamente dinâmica e conturbada pelos compromissos bélicos de Carlos III. Problemas metropolitanos, a maioria, mas de irresistível repercussão nas colônias. E a Instituição dos Correios Marítimos — elo a ligar duas partes de um todo indivisível naquele momento histórico — haveria de sofrer, como sofreu, as conseqüências que as flutuações da época determinaram. Três foram os eventos que repercutiram profundamente na vida do Correio Marítimo hispano-americano nos anos de 70:

a). — *o belico* — as campanhas militares e as guerras em que Espanha tomou parte;

b). — *o político-administrativo* — a criação do vice-reinado do Prata, em 1776;

c). — *o econômico* — a instituição do Comércio Livre em 1778.

A. — *o bélico*: Inaugurou-se a década de 70 com o incidente sobre as ilhas Malvinas, com a Inglaterra. A repercussão imediata sobre os Correios Marítimos foi a proibição das fragatas-correio conduzirem *caudales* ao seu retôrno à Espanha, temerosas as autoridades fôsem as embarcações presa do inimigo. Esta medida foi adotada face a possibilidade da deflagração de guerra com a Grã-Bretanha, e perdurou por quase todo o ano de 1771.

(3). — AGI, Sección 5ª Indiferente General, legajo nº 484.

Refletiu, indiretamente, no fluir normal da vida dos Correios Marítimos, a guerra que a Espanha moveu ao Marrocos, no ano de 1774.

A frustrada expedição — a 5.a — contra a Argélia — foco permanente de piratas a perturbar a política marítima mediterrânica da Espanha — em 1775, foi um dos preponderantes fatores que determinaram a queda de Grimaldi e a ascensão do Conde de Floridablanca, como Primeiro Secretário de Estado e Superintendente Geral do Correio, para Espanha e Índias. Indiscutível a mudança de orientação que haveria de se verificar na administração dos correios espanhóis.

O conflito com Portugal, que se arrastava desde fins de 1776 e haveria de concluir com o Tratado de Paz de San Ildefonso, de 11 de outubro de 1777. Das principais cláusulas dêste acôrdo, destaca-se a adjudicação, em caráter definitivo, da Colônia de Sacramento — incômoda presença portuguesa no continente hispano-americano meridional — à Espanha. Fase difícil para o Correio Marítimo, como facilmente há de se concluir.

Decisiva, porém, para os Correios Marítimos, foi a participação da Espanha na guerra de independência das colônias anglo-americanas. Solicitada pelos rebeldes norte-americanos, instigada pela França que lhe acenava com o “Pacto de Família”, estabelecido em 1761, a Espanha, quando era iminente o romper das hostilidades em 1777, ofereceu-se à Inglaterra como mediadora, com a condição da devolução de Gibraltar. A Inglaterra negou-se aceitar essa condição e a Carlos III não restou outra alternativa senão arrastar a Espanha a uma beligerância suicida. Era do interêsse da Espanha e da França enfraquecer os ingleses e ajudar os rebeldes. A partir de 1776 os dois países entregaram grandes somas aos insurretos. Através dos meios regulares de comércio com a Luisiana espanhola, os norte-americanos passaram a receber pelo *Correio Mensal* de Havana, gêneros, roupas, armas, munições. Por ofício datado em Madri a 11 de agosto de 1779, os *Directores Generales de Correos* comunicavam ao Administrador Principal dos Correios de Montevidéu, o rompimento das hostilidades com a Inglaterra e o preveniam para que não admitisse, a partir daquele instante, *caudales ni carga alguna* nas fragatas-correio a serem enviadas a La Coruña (4). A normalização do tráfego só ocorreu em meados de 1783. Desastrosa para a Instituição foi essa guerra, não apenas pelo hiato de 4 anos que sofreu sua vida normal, mas, e principalmente, pela perda da maior parte das fragatas que realizavam o serviço de Correio Ma-

(4) . — AGI, Sección 8^a, Papeles de Correos, Montevidéu, legajo n^o 185.

rítimo. Os contínuos choques navais entre espanhóis e ingleses — sobretudo por causa de Gibraltar — exauriram as forças de mar da Espanha. Esta viu-se na contingência de armar as fragatas-correio, desviando-as de seu serviço específico, e lançá-las numa guerra para a qual não estavam preparadas. Jamais a Instituição dos Correios Marítimos readquiriu aquêlo corpo homogêneo e de primeira linha em que se constituía sua frota, orgulho de Grimaldi e de Carlos III. Restou ao rei o consôlo de ter contribuído decisivamente para a independência das colônias inglesas na América, na medida em que dispensava dinheiro e armas para os rebeldes e mantinha forças inglesas — navais e terrestres — retidas na Europa, receosas de um ataque combinado franco-espanhol à Ilha, e portanto, impedidas de reforçar os redutos legalistas na América. Triste consôlo e péssimo exemplo!

B. — *o político-administrativo* — a criação do *virreinato del Río de la Plata*, por Real Cédula de 1.º de agosto de 1776, repercutiu na Instituição, já que os vice-reis desfrutavam de quase omnímoda autoridade, bastante ilimitada se a compararmos com a que detinham os governadores. Êstes, constantemente, viam-se tolhidos pelas determinações procedentes de Espanha, quando pretendiam introduzir, ou mesmo, simplesmente, sugerir, alguma modificação em relação aos Correios Marítimos; tal não ocorria com os vice-reis. A repercussão fêz-se sentir nas carregações coloniais, sobretudo, com ponderável aumento nas exportações americanas.

C. — *o econômico* — a instituição do Comércio Livre, em 1778 e a série de concessões comerciais que implicou, teve profundos reflexos nos Correios Marítimos. Assunto ainda aberto à investigação, mereceu de dois estudiosos da Instituição apreciações que os conduziram à elaboração de teses antagônicas. Referimo-nos a Walter Bose (5), quando afirma que a concessão do Comércio Livre, em 1778, impulsionou aos Correios Marítimos e a Marcó del Pont (6) ao expressar que aquela concessão foi um golpe para a Instituição, devido a concorrência que os barcos mercantes particulares ofereceram às fragatas-correio na condução de gêneros, em geral, e de couros em cabelo, em particular.

A partir de 1779 a Instituição entrou em franca decadência. As guerras que a Espanha manteve em 1793 com a França e em 1796 e 1804 com a Grã-Bretanha, tiveram como consequência o desman-

(5). — BOSE (Walter B.L.), *Orígenes del Correo en el Uruguay y su desarrollo hasta principios del siglo XIX*. (Buenos Aires, Sociedad Filatélica Argentina), s.d.

(6). — MARCÓ DEL PONT (J.), *El Correo Marítimo en el Río de la Plata*. Buenos Aires, Compañía Sud-Americana de Billetes de Banco, 1913, p. 52.

telamento quase total do que restava do poderio naval espanhol. Durante êsse conturbado lapso de tempo, os Correios Marítimos entraram em fase agônica. Uma tentativa de reativamento fôra tentada por Godoy, quando, por Real Ordem de 6 de abril de 1802 (7), dispôs da incorporação dos Correios Marítimos à Real Armada. A agonia da Instituição, após 1804, prolongou-se até 1810. A Revolução de Maio dêsse ano, estalada em Buenos Aires e contra a dominação espanhola, colocou um ponto final na vida dos Correios Marítimos fixos da *Carerra de Buenos Aires*.



CONDIÇÕES GEOGRÁFICAS DA CIRCULAÇÃO POSTAL.

A repartição da correspondência na América, dada sua importância e a complexa e original geografia americana, exigiu das autoridades metropolitanas o estabelecimento de um rígido esquema de distribuição terrestre e marítima, já previsto no *Reglamento Provisional* de 1764. Rígido, em verdade, na medida em que as freqüentes mudanças climáticas o permitiam.



O GIRO POSTAL MARÍTIMO.

O pôrto de La Coruña era, então, o principal da Galícia, a "Cádiz" do Noroeste de Espanha, porém em situação estratégica superior à da porta marítima da Andaluzia, porque não tão exposto à contínua presença de frotas estrangeiras, como ocorria freqüentemente no corredor gaditano que demanda o Mediterrâneo. Geograficamente estava em melhor situação que seu rival galego — o pôrto de Vigo — porque mais distante da incômoda e vizinha soberania portuguesa. Tem nas suas cercanias o tranqüilo pôrto de El Ferrol, para onde se refugiaram inúmeras vêzes as embarcações que demandavam La Coruña quando eram açoitadas e perseguidas pelo tempo adverso. O pôrto de La Coruña foi escolhido como o ponto inicial e terminal das fragatas-correio que tinham por finalidade a navegação transatlântica. Veja-se nessa atitude de Carlos III a inflexível política de valorização do Norte (8), uma constante no govêrno

(7) . — *Id.*, *Ibid.*, p. 73.

(8) . — O Tratado IV, Título I — De las embarcaciones que han de servir de Correos, sus fueros y distinciones — artigo I, da "Real Ordenanza" de 1777, rezava: "El Puerto de la Coruña es el que tengo señalado desde el año de 1764 para el giro de los Correos Marítimos; y es mi voluntad que

dos Bourbons espanhóis, ao contrário da política “meridional” de estímulo ao sul da Espanha, própria dos Austrias (9). Cremos, por outro lado que, a não ser nos efêmeros anos da terceira década do século XVI em que La Coruña albergou a *Casa de Contratación* para as especiarias, nenhuma outra iniciativa oficial a beneficiara senão esta de ser o entreposto postal e comercial que iria vitalizar o comércio entre Metrópole e Colônias hispano-americanas a partir de 1764, ao sediar a instituição dos Correios Marítimos.

Tôda a correspondência oficial e particular, inclusive a procedente de Madrí, que se destinasse à América, teria de ser enviada a La Coruña para o respectivo despacho. Igualmente as mercadorias e todo objeto de comércio que pretendessem usar êste meio de traslado — as fragatas-correio. O mesmo para os passageiros que intentassem passar às Colônias por esta maneira mais rápida e, teòricamente, mais segura que eram os navios-correio.

1. — *Carreira de Havana*. — A despeito da carga transportada pelos barcos-correio empregados nesta carreira difundir-se por extensa área geográfica, como as grandes Antilhas, o vice-reinado da *Nueva-España*, de *Nueva-Granada*, de *Tierra-Firme*, e de 1764 a 1767 o do Peru, chegando mesmo, pelo menos teòricamente, ao Chile e à região platina, esta rota era assim chamada por ser o pôrto de San Cristobal de La Habana o ponto terminal das fragatas-correio nela empregadas e a Administração de Correios ali estabelecida, estar incumbida da distribuição da correspondência para as regiões acima enumeradas. Havana representava na América, dada sua importância no contexto colonial, sua situação geográfica e sua posição estratégica, o que La Coruña significava para a Espanha.

continuen el él, por el beneficio que resulta a mi serviço y alivio que deseo a aquellos vasallos, facilitándoles el embarque de sus frutos y manufacturas para Islas de Barlovento y Buenos Aires. Em pesquisa a que procedemos na Secção de Manuscritos da Biblioteca do Museu Naval, de Madrid, encontramos no'a — sem data e assinatura — aposta a documento elaborado a 19 de maio de 1816, e vazada nos seguintes termos: “... se dispuso que los correos se dirigen a La Coruña y saliesen de este Puerto... por las razones que van expresadas... apoyan aquella determinación la frecuencia de las epidemias en Cádiz y otros puntos de nuestra costa meridional, y lo mucho mas barato de comestibles, jornales, y petrechos marítimos en toda la Galicia que en Cádiz, y la necesidad que tiene aquella Provincia, y especialmente Coruña y Ferrol en fomento que le sobra a Cádiz, Biblioteca del Museu Naval, Madrid, Sección de Manuscritos, Doct. 18, ms. 434.

(9) . — Como sustenta Ramón Basterra em sua obra: *Una empresa del siglo XVIII: los navios de la Ilustración. Real Compañía Guipuzcana de Caracas y su influencia en los destinos de América*. Caracas, Imprenta Bolívar, 1925.

A fragata-correio procedente de La Coruña e em demanda de Havana devia, antes de alcançar êste pôrto, fazer escalas em pontos intermediários — Pôrto Rico e Hispaniola — a fim de deixar a correspondente encomenda postal.

A distribuição da correspondência a partir desta cidade se fazia em duas direções distintas: a). — a *Tierra-Firme, Nueva-Granada e Peru*; b). — a *Nueva-España*.

a). — Estabeleceu-se, em decorrência do *Reglamento Provisional* de 1764, ligação postal terrestre regular

desde San Christobal de La Habana al Puerto de La Trinidad de Cuba, o Xágua.

A *Real Hacienda*, por imposição do disposto no mesmo Regulamento, obrigou-se a comprar e a tripular, por sua conta, duas balandras destinadas a estabelecer a ligação marítima entre os portos retro aludidos e os de Cartagena e Portobelo no Continente. O ciclo completo desta viagem demandava 30 a 40 dias de navegação normal. Cartagena e Portobelo representavam os portos receptadores da correspondência procedente de Espanha e destinada, respectivamente, aos vice-reinados de *Nueva-Granada* e do Peru.

Infere-se pelo vazado no *Reglamento Provisional* de 1764, que o giro postal entre aquêles portos, onde se estabeleceram Administrações de Correio, e as capitais dos vice-reinos, fazia-se por terra; não estava descartada, entretanto, a possibilidade da ligação por mar entre o istmo panamenho e Lima, pois

“... de Panama al Puerto de Callao se suele tardar dos meses a la ida, y la buelta se haze en menos de uno” (10).

Oficialmente é de se crer, embora documentos silenciem a êste respeito, que a correspondência procedente de Espanha com destino ao Chile, Potosí, Paraguai e região platina — Buenos Aires e Montevidéu — era filtrada por Lima e distribuída pelo Correio Terrestre.

Esta situação haveria de sofrer radical mudança, com inversão total dos polos, ao estabelecer-se a *Carrera de Buenos Aires* do Correio Marítimo, em 1767. A repartição postal passaria, então, a ser feita por esta última cidade, alcançando Lima inclusive.

b). — Para o giro postal entre Cuba e *Nueva-España*, e à vista da intensa matéria a circular entre êsses dois setores da Colônia, o *Reglamento Provisional* de 1764 previu, a exemplo do que ocorrera em relação à América Meridional, a aquisição de três balandras que

(10). — VEITIA LINAJE (J. de), *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*. Sevilla, Juan de Blas, 1672, p. 159.

deveriam — periódica e alternadamente — ligar o pôrto de *San Christobal de La Habana*, através do de Campeche, no Yucatán, ao de Vera-Cruz, pôrto do México. O giro completo destas embarcações presumia 35 a 50 dias de navegação normal. A ligação postal de Vera-Cruz à Cidade do México exigiu o estabelecimento de um Correio Terrestre.

E' de se ressaltar, ainda, o envio da correspondência de Espanha para as Filipinas, pela rota ocidental. Conduzido pelas fragatas-correio da *Carrera de La Habana*, o produto postal seguia da Cidade do México para o pôrto de Acapulco, por via terrestre, onde era reembarcado para o seu ponto de destino (11).

O *Reglamento Provisional* de 1764 previu, igualmente, a comunicação postal intercolonial, também marítima. Da cidade do México a correspondência seguia para Havana que a distribuía para as demais ilhas, *Tierra-Firme* e Peru, juntamente com a que, procedente de Espanha, se destinava àquelas regiões.

2). — *Carreira de Buenos Aires* — A criação da chamada *Carrera de Buenos Aires* (12) do correio marítimo hispano-americano foi cogitada logo após a publicação do *Reglamento Provisional* de 1764 e decorreu da consulta que os *Directores Generales de la Renta* enviaram ao então governador das *Provincias del Rio de La Plata*, D. Pedro de Cevallos, em ofício de 20 de outubro de 1764. Por êsse expediente solicitavam àquela Autoridade emitisse sua opinião quanto à extensão, ao Rio de Prata, do nôvo Estabelecimento. Em resposta datada de 28 de outubro de 1765, Cevallos comunicava aos *Directores Generales* sua plena concordância, sugerindo a vinda de embarcações-correio *en derecha a este Puerto* (Buenos Aires). A idéia inicial, repensada e ampliada, concretizou-se no estabelecimento do Correio Marítimo para a região platina, em 1767.

Mas o pôrto de arribada e permanência das embarcações empregadas nessa carreira foi o de Montevidéu, contrariando o sugerido por Cevallos. Os caixões contendo correspondência e gêneros de toda sorte destinados a Buenos Aires eram transportados para aque'la cidade por meio de lanchas de particulares e acompanhados por um oficial da fragata-correio. Aquelas embarcações, quando de porte médio ou grande, atracavam na Enseada de *Barragan y Punta de Lara*. Daqui a correspondência e demais gêneros eram remetidos por terra

(11). — BOSE (Walter B. L.), *História del correo de España e Hispanoamerica (1500-1920)*, in "Revista Filatélica Argentina", Buenos Aires, 21: 1951.

(12). — Seria mais próprio denominá-la *carreira platina*. Nenhum argumento válido sustenta a denominação oficial: havia Administrações Principais de correio em Buenos Aires e Montevidéu; Buenos Aires, era, sequer, o pôrto de atracação das fragatas-correio procedentes de Espanha.

a Buenos Aires, em aproximadamente quatro horas; quando menores — as chalupas — costumavam atracar no molhe de Riachuelo, já no perímetro urbano.

A decisão da Superintendência dos Correios — a de manter Montevidéu como pôrto de arribação das fragatas-correio — suscitou permanente descontentamento das autoridades residentes em Buenos Aires. Intermináveis pleitos, seguidos pedidos de reconsideração e deterioração crescente nas relações dos responsáveis pelas Administrações de Correio de Buenos Aires e de Montevidéu, foram as conseqüências daquela medida. Sòmente em 1777, quando ocorreu a publicação da *Real Ordenanza del Correo Marítimo*, onde estava previsto em caráter definitivo, Montevidéu como pôrto de permanência das fragatas-correio, as atitudes serenaram.

Assistiam, indiscutivelmente, inúmeras razões ao Marquês de Grimaldi — notadamente as de caráter geográfico — para manter sua irredutível decisão em prol de Montevidéu como pôrto de chegada das fragatas-correio. Foi êle autor de uma

Instrucción que deben observar los Capitanes Pilotos de los Paquebotes destinados al Correo establecido quatro vezes al año desde el Puerto de la Coruña al de Montevideo,

referendada em Madri a 5 de dezembro de 1767 (13). Ora, considerando a inflexível atitude do monarca em fazer respeitar rigidamente o calendário proposto para as fragatas-correio, incluindo as saídas da América em demanda de Espanha, justificava-se a escôlha de Montevidéu em detrimento de Buenos Aires, à vista dos imponderáveis na navegação do Prata.

Êste ponto de vista era reforçado pelo pronunciamento do Governador de Montevidéu, D. Agustin de la Rosa. Ao officiar aos *Administradores Generales de la Real Renta de Correos* em 29 de agôsto de 1768, afirmava que

(13. — Assim estava vazado o artigo XIV dessa Instrução: "En este Puerto (Montividéu) podrán quedar seguras las embarcaciones, y si necesitaren carenar, lo podrán tambien hacer de tras de la Isla de las Gaviotas, que está frente de la ciudad... y conviene no pasar de allí, pues de ir a ensenada de Barragan, hai muchos riesgos de bancos, malos tiempos, (vientos contrarios), y canales con malos prácticos; y asi mismo las salidas no se podrán hacer a sus tiempos, como há sucedido a varias embarcaciones, que han pasado tres meses en llegar desde el amarradero de Buenos Aires hasta Montevideo. O artigo XVII mostrava uma das razões dêsse retardamento: "Se previene que la fuerza de los Pamperos o SO es en los tres meses de junio, julio, y agosto... Los SE son en los tres meses de noviembre, diciembre y enero... por lo que se encarga que en toda la navegacion se huya de la costa...", e juntava um argumento mais em favor de Montividéu "y que la recalada sea a la boca del rio". AGI, Sección 8ª, papeles de Correos, Buenos Aires, legajo nº 17.

“... la embocadura de este Rio (o da Prata) es tan terrible que detiene a las embarcaciones que binem a introducir-se en el dias y m:ses muy expuesta su navegación sino traen un buen práctico...” (14).

As autoridades de Buenos Aires, por outro lado, aproveitavam-se de todo ensêjo a fim de demover o Marquês de Grimaldi de sua posição em relação ao *affaire* pôrto de atracação. Em longa carta datada de 4 de janeiro de 1769 (15), o Governador de Buenos Aires, D. Francisco de Bucarll Ursua, dirigia-se ao *Superintendente General de la Renta* mostrando-lhe as inconveniências — a seu ver — da permanência das embarcações-correio em Montevideú, apontando, não sem razão, os prejuízos inúmeros que adviriam das baldeações a que se sujeitavam os gêneros no giro Montevideú-Buenos Aires-Montevideú. Outros protestos mais se fizeram sentir da parte das autoridades buenairesenses, aí incluindo o Administrador Principal dos Correios e seus subalternos; nenhum dêles porém, encontrou eco nas altas esferas administrativas da Metrôpole.

*

ROTA DA CARREIRA DE BUENOS AIRES.

A instituição dos Correios Marítimos como emprêsa estatal teve sua estrutura amplamente prevista pela publicação de diferentes diplomas; os mínimos detalhes, sequer, fugiram à ânsia de previsão e esquematização dos auxiliares diretos de Carlos III. *Tan di'atada y peligrosa* carreira, como o era a de Buenos Aires, haveria de merecer daquelas autoridades a necessária e cuidada atenção. A partir de estudos anteriores e do acúmulo de dados resultantes de uma experiência náutica secular, elaboraram derrotas fixas que deveriam ser seguidas à risca pelos capitães das fragatas-correio, sob pena de severas sanções.

Daremos a seguir, esquemáticamente, a rota seguida pelas fragatas-correio do percurso platino, sem adentrar minuciosamente sua análise. O documento do qual extraímos os dados analisados (16), ainda que elaborado em 1767, permaneceu válido e atualizado para a década seguinte, núcleo principal de nosso estudo.

(14). — AGI, Sección 8ª, Papeles de Correos, Montevideo, legajo nº 185.

(15). — Acha-se transcrita na íntegra em MARCÓ DEL PONT, (J.), *El Correo Marítimo en el Río de la Plata*. Buenos Aires, Compañía Sud-Americana de Billetes de Banco, 1913, p. 26.

(16). — “Instrucción que deben observar los Capitanes Pilotos de los Paquebotos destinados al Correo establecido quatro veces al año desde el Puerto de la Coruña al de Montevideo. 5.12.67. El Marques de Grimaldi”. AGI, Sección 8ª, Papeles de Correos, Buenos Aires, legajo nº 17.

Partindo de La Coruña, a fragata-correio passava a oeste da Ilha da Madeira, a uma distância que variava de 15 a 20 léguas, seguindo êsse rumo até os 28 graus de latitude norte; prosseguia nessa derrota, cuidando o Capitão de manter o barco distante 60 a 70 léguas do Cabo Branco, na costa da Guiné, para fugir à possibilidade de um encôntro com inimigos. Dirigia-se, a seguir, para o oriente das Ilhas de Cabo Verde, tendo em vista passar entre o arquipélago caboverdiano e o *Banco de Arena (que los holandeses llaman Kalbendans)*, que se estende de 18 graus e 30' até 14 graus latitude norte: êste banco, apesar de já constar nas cartas náuticas e de ser chamada a atenção para sua existência, não oferecia maior perigo à navegação da época; seu menor fundo não era inferior a 30 braças.

A partir dos 14 graus latitude norte, o capitão deveria conduzir a fragata-correio de forma tal que a linha equatorial fôsse superada na marca dos 354 a 356 *grados* de longitude; êste procedimento era o indicado, pois desta maneira evitavam-se as chuvas, calmarias e *turbonadas* tão freqüentes mais ao leste, nas proximidades do gôlfo de Gabão.

Sempre no rumo pré-estabelecido e remontado o *cabo de San Agustín*, o capitão deveria cruzar as costas do Brasil a uma distância de 80 a 100 léguas do litoral, por serem fortes as correntes eólias e marítimas naquela faixa.

Mantendo o rumo SO, a fragata-correio alcançava a foz do rio da Prata e, bem próxima à costa, sôbre o meridiano 55 graus longitude oeste, abordava a ilha de Lobos — localizada defronte a Punta del Este e nas proximidades do pôrto de Maldonado — devendo o capitão evitar, com tôda cautela e perícia, o SE que sopra na bôca do Prata.

Superada a ilha de Lobos, a embarcação demandava a ilha de Flôres, praticamente na mesma latitude da anterior, mas sôbre o meridiano 56 longitude oeste, e já nas vizinhanças da cidade de Montevidéu. Nestas alturas, o capitão deveria estar mais atento ao fundo do que ao rumo, visto ser grande a variação em tôdas as navegações do Rio da Prata, por suas fortes e imutáveis correntes.

Remontada a ilha de Flôres na sua parte meridional e tendo Montevidéu à vista, a fragata ia fundear a SSE do Monte que *es el mejor paraje y se estará de tierra cosa de dos leguas y media*.

A ligação Montevidéu-Buenos Aires fazia-se através de lanchas particulares e por meio de uma navegação particularíssima, onde o conhecimento do canal, dos seus baixios, das contínuas correntes de ar e fluviais era fator que desafiava qualquer marinheiro que não fôsse prático e habituado à navegação do Prata.

*

CALENDÁRIO DA CARREIRA DE BUENOS AIRES.

O estudo do calendário da carreira platina dos Correios Marítimos implica duas fases distintas e plenamente diferenciadas: 1). — aquêle estabelecido — com previsão rigorosa do giro transoceânico — para as 5 fragatas-correio anuais que realizavam a ligação La Coruña-Montevideú e que vigorou nos anos de 1767 a 1771; 2). — o fixado com o mesmo rigor e para a mesma carreira, quando do aumento para 6 fragatas-correio anuais em 1771, e que deveria ser obedecido para os anos subsequentes.

Damos, a seguir, um quadro sucinto do movimento anual de fragatas-correio saídas de La Coruña com destino a Montevideú, nos anos de 1767 a 1781.

1767 — 2	1768 — 4	1769 — 4
1770 — 4	1771 — 5	1772 — 6
1773 — 6	1774 — 6	1775 — 6
1776 — 7	1777 — 6	1778 — 6
1779 — 5 (16a)	1780 — 5	1781 — 2

Desde que as autoridades metropolitanas cogitaram da extensão dos Correios Marítimos, para Buenos Aires — já em 1764, como vimos — a dificuldade maior a contornar, então, era a da navegação do Atlântico Sul, bem mais dificultosa, demorada e perigosa do que a de Havana.

Duas principais incidências de caráter geográfico obstaculavam a elaboração de um calendário conveniente: o inverno destas regiões meridionais da América do Sul e o *pampeiro*. Chamados a opinar, os especialistas sugeriram que a saída das fragatas-correio de La Coruña deveria ocorrer entre os meses de setembro e fins de janeiro, afirmando que era a melhor estação para se ir a Buenos Aires, pois, o temor ao rigorismo do inverno naquelas costas, aliado aos ventos *pampeiros*, não só dificultavam a entrada do rio da Prata, mas ainda obrigavam a eventual arribada à costa do Brasil. O retôrno poderia efetuar-se entre os meses de abril a novembro, quando os mesmos *pampeiros* favoreciam a colocação das embarcações em linha de regresso.

Vários, inúmeros e díspares estudos para o estabelecimento de um calendário foram realizados. O adotado possuía a seguinte estrutura:

(16a). — Início do período crítico para a Instituição, determinado pelo engajamento espanhol na guerra de independência das colônias anglo-americanas.

Movimento de navios-correio entre La Coruña e Montevidéu.

La Coruña		Montevidéu		La Coruña	
	Partida	Chegada	Partida	Chegada (provável)	
1º	— 15/fevereiro	15/maio	15/julho	15/outubro	
2º	— 15/junho	15/setembro	15/novembro	15/fevereiro	
3º	— 15/setembro	15/dezembro	15/fevereiro	15/maio	
4º	— 15/dezembro	15/março	15/maio	15/agosto	

Note-se que o esquema supra previa 3 meses ou 90 dias para a viagem de La Coruña a Montevidéu. Dois meses a fragata permanecia surta no pôrto de Montevidéu: tempo julgado necessário para a descarga dos gêneros, seu traslado para a lancha que os transportava para Buenos Aires, e o retôrno da lancha com as mercadorias ultramarinas de Buenos Aires destinadas a serem reembarcadas em Montevidéu com destino a La Coruña. Nesse entretempo, procedia-se à *carena* do barco. Eram necessários, por outro lado, 8 meses para o giro completo.

Em ofício-circular de 7 de abril de 1771, enviado às autoridades coloniais, o Marquês de Grimaldi comunicava ter elevado para 6 anuais as fragatas-correio da rota de Buenos Aires (17). Nesse mesmo documento, o Superintendente Geral estabelecia as datas de 15 de fevereiro, 15 de abril, 15 de junho, 15 de agosto, 15 de outubro e 15 de dezembro — vale dizer, os meses pares — para as partidas das fragatas-correio de La Coruña. Esta disposição seria referendada, posteriormente, pela Real Ordenança de 1777.

O quadro demonstrativo geral do giro das fragatas-correio entre La Coruña-Montevidéu-La Coruña, desde a viagem inaugural — e experimental — da *El Príncipe*, saída de La Coruña a 11 de março de 1767, até a realizada pela *El Lanzarote*, que largou do mesmo pôrto peninsular a 13 de julho de 1781, acha-se transcrito em nossa tese sôbre o Correio Marítimo hispano-americano (18). Nesse conturbado lapso de 14 anos e meio, 74 viagens foram realizadas.

O estudo do quadro calendário geral permite-nos observar que o tempo médio gasto na navegação transatlântica da carreira platina enquadra-se no esquema idealizado pelas autoridades espanholas.

(17). — AGI. Sección 5ª, Indiferente General, legajo nº 484.

(18). — Cf. BELLOTTO (M. Lelo), *A Instituição do Correio Marítimo das Índias: a carreira de Buenos Aires (1767-1779)*. Tese apresentada à Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo (Cadeira de História da Civilização Americana) para obtenção do grau de Doutor em Ciências (História), 1969. A elaboração daquele minucioso mapa, com dados sôbre o nome da embarcação, número de viagens realizadas por cada uma, nome do Capitão e a data — dia, mês e ano — de arribada e partida dos pôrtos em foco, só foi possível graças a elementos arrolados nos "Archivo General de Indias", em Sevilha, e "Archivo General de la Nación", em Buenos Aires,

A viagem Montevidéu-Buenos Aires-Montevidéu, por outra parte, era efetuada por lanchas de propriedade particular. Não dispomos, lamentavelmente, de elementos suficientes e concretos para estabelecer o tempo gasto por essas pequenas embarcações, nessa navegação.

Navegação, ademais, sujeita às contingências inúmeras e inesperadas do tempo — extremamente variável — e do Rio da Prata. Dados esparsos obtidos no *Archivo General de la Nación*, em Buenos Aires — o tempo gasto no trajeto Montevidéu-Buenos Aires por 23 lanchas, nos anos de 1774 a 1777, cuja demora foi de um mínimo de 2 dias a um máximo de 9 — permitiram-nos estabelecer a *média de 5,3 dias* para aquea rota.

Esta situação — a de entregar a responsabilidade do transporte postal entre as duas grandes cidades platinas a *patrones* e lanchas particulares — perduraria de 1767 a 1784. A partir dêste ano, estabeleceu-se carreira fixa e de tutela oficial entre aqueles dois centros, mas com uma variante. A ligação fluvial operava-se entre Buenos Aires e a cidade de Colônia, por intermédio de lanchas pertencentes à *Real Hacienda*; desta última localidade a Montevidéu, o trajeto era feito por terra. O tempo dispendido nesta derrota era menor do que o gasto na ligação direta. Assim, o correio partia de Buenos Aires aos sábados para chegar a Montevidéu nas têrças-feiras; ao retôrno, saía desta cidade nas quartas-feiras, chegando às sextas-feiras na Capital do vice-reinado. Vale dizer: 3 dias gastos no sentido Buenos Aires-Montevidéu e 2 dias no inverso.

*

O CORREIO MARÍTIMO E O COMÉRCIO TRANSATLÂNTICO.

Afirma Nunes Dias em recente publicação, ao se referir à instituição do Comércio Livre entre Espanha e América em 1778, que o triunfo alcançado por essa medida de Carlos III foi fruto do nôvo *status* nas relações Metrôpole-Colônia, e, também, do papel desempenhado pela América Espanhola na conjuntura internacional de então (19). O cometimento a que se refere o mencionado historiador já fôra, entretanto, tentado, e com igual êxito, em área geográfica menor e em período antecedente. Referimo-nos ao empreendimento comercial dos Correios Marítimos, em sua carreira platina.

Essa ampliação de objetivos da Instituição — já prevista no Regulamento que a estabelecera — era, porém, oficialmente secundária.

(19) . — DIAS (M. Nunes), *O comércio livre entre Havana e os pôrtos de Espanha (1778-1789)*. Universidade de São Paulo, 1965. 2v. p. 195-6.

ria. Não se deveria perder de vista a sua finalidade principal que era o transporte das cartas. A correspondência transportada, entretanto, por si só não podia sufragar os imensos gastos que a instalação da empresa implicou — entre outros menores, o da construção de embarcações para as carreiras — e que a conservação acarretava. Daí a necessidade imperiosa do transporte de mercadorias em geral: aquelas por conta e risco de particulares, sobre as quais incidiam os direitos e fretes que iam beneficiar as arcas da Corôa, e as de responsabilidade da *Real Renta de Correos* — o organismo mantenedor dos Correios Marítimos — cujo venda propiciava os fundos requeridos para a manutenção da Instituição.

A adoção dessa medida — a dimensão mercantil da empresa — apenas referendava uma sugestão de Pedro de Cevallos, então Governador de Buenos Aires, quando consultado sobre a conveniência da extensão do serviço postal marítimo até o Prata. Ao responder, sugeriu que as fragatas-correio trouxessem da Espanha, por conta da *Renta*, ferro e caldos (20) e levassem para a Metrópole o ambicionado produto colonial platino que era o couro, a fim de subvencionar os gastos que a existência da empresa acarretava. Essa proposição de Cevallos concretizou-se nas Instruções de 9 de dezembro de 1767, que os Diretores Gerais da *Renta* enviaram a Domingo Basavilbaso, Administrador Principal dos Correios de Buenos Aires. Comunicavam que as fragatas-correio passariam a transportar, de responsabilidade da *Renta*, ferro, caldos e tecidos da Galícia. Determinavam ao Administrador a venda desses gêneros e a reinversão do produto apurado, ou parte pelo menos, em carga para a torna viagem: couro de qualidade e sêbo.

O Regulamento de 24 de agosto de 1764, que instituiu os Correios Marítimos, possuía cláusula restritiva à natureza dos gêneros transportados pelas fragatas-correio. Haviam de ser “nacionais”, isto é, os produtos da agricultura e da indústria de Espanha. Ao retorno, as embarcações-correio levariam, exclusivamente, produtos coloniais, vedando-se, sob pena de severas sanções, o transporte de qualquer gênero de procedência estrangeira. O mesmo diploma previu, por outro lado, a obrigatoriedade de pagamento do frete correspondente às mercadorias transportadas pelos Correios Marítimos, dêle não se eximindo, mesmo, os organismos reais, a fim de que cada Ramo da Fazenda espanhola pudesse ter a necessária autonomia financeira e custeasse seus próprios gastos. Concedia-se pequeno privilégio aos gêneros despachados por conta e risco da *Real Hacienda*. Os fretes

(20) . — *Caldos*: todo sumo de origem vegetal — como vinhos e azeites — que serve à alimentação.

incidentes sobre eles sofriam um desconto de 10% em relação ao valor total, segundo o previsto pela regra 13, da Real Instrução de 7 de dezembro de 1770 (21).

Básicamente, as mercadorias de livre comércio conduzidas pelas embarcações-correio estavam sujeitas — à entrada e à saída — ao recolhimento dos direitos prescritos pelo Real Decreto e Instrução de 16 de outubro de 1765, que regulamentou o comércio de Espanha com as Ilhas de Barlovento. Todo gênero transportado satisfazia os direitos de saída de 6%. Objetivando, outrossim, incrementar o uso das fragatas-correio no transporte de *caudales* (22) do Prata para a Espanha, a *Renta* estabeleceu o frete à razão de 2% sobre a prata e de 1% sobre o ouro, em lugar dos 3% que recolhiam os outros barcos que realizavam essa operação.

A incursão — plena de êxito — que a *Real Renta de Correos* fez no campo comercial, animou seus Diretores Gerais, secundados pelos Administradores dos Correios de Buenos Aires e Montevideú, a projetarem um plano ambicioso e que rompia, decididamente, com o caráter primitivo da Instituição, isto é, o da manutenção exclusiva de um correio metódico e ordinário entre Metrópole e Colônias.

Segundo o projeto, a *Renta* devia promover a vinda, da Espanha, em barcos fretados — a fim de não roubar espaço às fragatas-correio para a colocação de mercadorias volumosas, como o couro, por exemplo — de *sal*, *barrilleria* e, eventualmente, *negros*, para serem empregados na elaboração de *carne salgada* — de excelente qualidade e de baixo preço, na região platina, que deveria ser levada na torna viagem pelas mesmas embarcações; mais *sêbo*, de larga aplicação na indústria de velas da Europa Ilustrada. Intensa correspondência a respeito foi trocada entre aquelas autoridades por todo o ano de 1771: A fixação de tão promissora indústria em Buenos Aires só ocorreu, entretanto, em 1776, com a construção de depósitos e a vinda de pessoal especializado de Espanha (23).

O ferro, sob variadas formas, foi dos mais constantes gêneros nos carregamentos das fragatas-correio que demandavam o Prata. O mercado consumidor platino, a despeito do seu crescimento, era insuficiente, entretanto, para absorver toda a carga transportada. Daí a longa luta desenvolvida sem esmorecimento pelo Administrador dos Correios de Buenos Aires para poder internar o ferro no interior platino, trocá-lo pelo cobre chileno e fazê-lo chegar, mesmo, aos confins do Peru.

(21). — AGI, Sección 5ª, Indiferente General, legajo nº 484.

(22). — *Caudales* — Ouro e prata em pasta, lavrado ou cunhado, enviados da América para a Espanha.

(23). — VICENS VIVES (J.). — *Manual de historia economica de España*. 5ª ed. Barcelona, Ed. Vicens-Vives (1967), p. 496.

Essa internação, como é sabido, infringia determinação real. O móvel oficial para a adoção dessa medida foi a necessidade da anulação do comércio ilícito que se fazia através da praça portuguesa plantada às margens do Prata, que era a Colônia do Santíssimo Sacramento. Periódicamente obtinha o Administrador de Buenos Aires autorização real para a internação. A 24 de junho de 1769, os Diretores Gerais da *Renta* enviaram ofício de agradecimentos ao então Governador de Buenos Aires, Bucarelli y Ursua, pela permissão, dada a Basavilbaso para que internasse o ferro transportado pelas fragatas-correio. E afirmavam estarem demandando no sentido de obter autorização para internações futuras. Com isso, argumentavam, beneficiar-se-iam a *Renta* e o Estado, em geral, e as Províncias platinas e seus moradores, em particular,

... “oprimidos por el privilegio y ventajas que gozaba el Comercio de Lima” (24).

O desfêcho dessa situação, com a anulação da ditadura econômica que a burguesia limenha impunha à sua congênere e ao comércio platinos, somente ocorreu em 1776 com a criação do vice-reinado do Prata.

Os *caldos* que, juntamente com o ferro, os couros e os *caudales* em ouro e prata constituíram as quatro colunas mestras que sustentaram, do ponto de vista econômico-comercial, a instituição dos Correios Marítimos, foram os únicos produtos a permanecerem eminentemente “espanhóis”, mesmo depois do Real Decreto de 2 de fevereiro de 1778 que ampliou ao pôrto de Buenos Aires a concessão do Comércio Livre. Essa medida permitia a introdução, em Buenos Aires, de todo tipo de mercadoria, nacional ou estrangeira. Especificava uma única exceção: os *caldos*, que teriam de ser, sempre, espanhóis.

*

CARREGAMENTOS METROPOLITANOS.

As mercadorias procedentes de Espanha e destinadas à América estavam consignadas à *Real Renta de Correos* e a particulares. As medidas adotadas pela *Renta* visando dinamizar a Instituição, foram no sentido de:

(24). — *Archivo General de la Nación, Buenos Aires, División Colonia, Sección Gobierno, Correos, 1769-1807. S 9, C9, A 8, nº 2.*

a). — as fragatas-correio deviam transportar gêneros de responsabilidade de particulares, cujos fretes tornariam as viagens dos Correios Marítimos mais rentáveis e, portanto, menos onerosas;

b). — as embarcações-correio deviam, também, conduzir mercadorias por conta e risco da própria *Renta*, para que a sua venda, efetuada principalmente pela Administração dos Correios de Buenos Aires, permitisse a auferição de lucros.

A maior parte do carregamento por conta da *Renta* — na maioria dos barcos-correio, a sua totalidade — era consignada à Administração de Buenos Aires. Isto traduz o promissor centro consumidor que era essa cidade e as ilimitadas possibilidades de colocação comercial que oferecia, em relação à sua rival platina, que era o porto de São Filipe de Montevidéu.

Na relação dos gêneros procedentes da Metrópole, adiante expostos, elucidamos as diferentes mercadorias que compunham aqueles carregamentos. No tocante ao despacho por conta da *Renta*, sobressaíam-se, pelo volume e pela frequência no rol dos produtos transportados pela fragatas-correio, o *azucar blanco de la Habana* e os tecidos espanhóis, sobretudo os procedentes da indústria galega. Ressalte-se neste aspecto comercial dos Correios Marítimos uma decorrência da proibição da permutação inter-colonial de produtos americanos. Referimo-nos ao comércio triangular. O açúcar cubano, gênero constante nos carregamentos das fragatas-correio que demandavam Montevidéu, implicava num deslocamento mercantil triangular, cujos ângulos eram representados por Havana, La Coruña e aquele porto platino. O último despacho desse produto ocorreu na fragata-correio *La Infanta*, saída de La Coruña a 18 de outubro de 1776 (25). Explica-se esta ocorrência com a extensão à região platina da permissão do comércio intercolonial, acontecida em 1776 (26). Outro produto nessas condições era o tabaco já elaborado, fôsse a matéria-prima de procedência cubana ou paraguaia.

Uma referência, ao material que alimentou a Ilustração na América, e que teve profundas repercussões no movimento de emancipação hispano-americana.

Referimo-nos ao envio de *livros*, carga que participou de um grande número de carregações e enviada sempre por conta e risco de particulares, e de *Gacetas de Madrid e de Mercurios*, despachados sob responsabilidade da *Renta*, e consignados ao Administrador de Correios de Buenos Aires, para colocação na zona de sua jurisdição. Configurava-se, assim, o tríptico que no campo da palavra escrita sustentou as idéias da Ilustração na América: a *carta*, o *livro*, o *periódico*.

(25). — *AGI*, Sección 8ª, Papeles de Correos, Buenos Aires, legajo nº 17.

(26). — VICENS VIVES (J.), *op. cit.*, p. 500.

Os gêneros metropolitanos absorvidos pelo mercado colonial latino eram de uma diversidade surpreendente, embora todos altamente mercantilizáveis. Ao exportador peninsular particular cabia a primazia como o propulsor das carregações, quer em volume, quer na variedade das mercadorias. Os principais artigos exportados por particulares eram:

1. — *caldos*: vinhos — de Málaga, catalão, de Navarra, das Canárias, da Biscaia; aguardente — de uva e de cana; *aguardiente cachaza de la Habana* (27); licores, cerveja, vinagre, sidra, azeite;

2. — *comestíveis*: açúcar — acondicionado em caixas ou em forma de pão-de-açúcar, arroz, grão-de-bico, feijão, ervilha, café, azeitona, sal, chocolate, presuntos, sardinha, bacalhau, salmão, anchovas, banha, doces, amêndoas, avelãs, ameixas e uvas-passas;

3. — *vegetais*: *negrohumo* (28), tábuas de cedro, de *pino* e de *pino* de Portugal, *Bens* (29), tabaco em pó e tabaco do Brasil torcido (30), sementes em geral, pimenta do reino e pimenta *de tabasco* (31), canela, *ierba ursi* (32), açafraão, *clavo especie* (33), pimentão, alfazema, *caña fistola* (34), incenso, *palo silvestre de Abedul* (35), *palos de Campeche* (36), cominho, chá, *aceite de palo* (37), *zumaque* (38);

-
- (27). — Refere-se possivelmente ao rum. A inclusão deste *caldo* nos carregamentos metropolitanos implicava num comércio triangular: das Antilhas para à Espanha e desta para o Prata. Ou a expressão *aguardiente cachaza de la Habana* quer conceituar, apenas, um tipo de bebida e que não procede, necessariamente, de Cuba?
- (28). — *Negro de humo* ou negro de fumo — pó resultante da incineração de matérias resinosas e empregado na elaboração de tintas, na pomada para calçados e em outras preparações.
- (29). — Árvore leguminosa de cujo fruto se extrai um óleo empregado na relojoaria e na perfumaria.
- (30). — A existência deste artigo entre os produtos metropolitanos pressupõe um comércio triangular: Brasil-Espanha-Prata.
- (31). — Pimenta malagueta.
- (32). — *Hierba ursi* ou uva-ursina — planta medicinal da família das Ericáceas (*Arctostaphylos uva-ursi Spreng*).
- (33). — Cravo-da-índia. Termo farmacológico. É a droga em natureza, o cravo-da-índia, simplesmente dissecada.
- (34). — *Cañafistula* ou canafistula — árvore da família das leguminosas, própria das regiões intertropicais e de emprego medicinal.
- (35). — Abedul — árvore da família das betuláceas, abundante na Europa. Sua resina serve para curtir e aromatizar.
- (36). — Madeira dura, de cheiro agradável, empregada sobretudo para fins tintóreos, ao tingir de vermelho os tecidos em tratamento. Procede de uma árvore americana nativa da região do Yucatan.
- (37). — Também chamado bálsamo de copaiba. Esta é uma árvore encontrada no Brasil e no Perú, família das leguminosas, subfamília cesalpiniácea (*Copaifera officinalis L.*). Emprega-se para fins medicinais.
- (38). — Vege.al terebintáceo, empregado em curtimento por conter muito tanino em sua composição.

4. — *ferragens*: pregos, cravos, tachas, martelos de ferro, ferramentas em geral, prato de estanho, facas, colheres, caçarolas, vasilhas e potes de ferro, braseiros, limas, cadeados, fechaduras, serras, trespes, verrumas de ferro, enxós, machados, foices, pás, enxadas e enxadões, *panes* de ferro fundido, *fierro planchuela* (39), fios de ferro, aço;

5. — *produtos minerais*: pedra-ume, *ladrillos* de cobre e de metal, pedra de fusil, pedra para *labrar* o chocolate, pedras para moinho, estanho, *pelitre* (40), enxôfre, *tierra blanca* (41), pedras para amolar navalhas, *caparrosa* (42);

6. — *produtos industrializados*: tecidos, tecidos de Segóvia, tecidos de Lomonte, sêdas, lãs, chapéus, vestuário em geral, sapatos, mantas, *bayeta* (43), gôrros, cobertores, *calceta* (44), camisas, *indiana* (45), toalhas e guardanapos, botas de montar, meias de sêda, tapetes, librés, tecido de algodão para velas de navios, fio de vela, fios para sapateiros, barbantes, fio de cânhamo, enxarcia, cadeiras, selas para montaria, maletas, gaze, escovas, arreios para animais, trompas, palmatórias, alvaide, material para pintura, tinteiros, cadinhos, papeleiras, almofariz, medicamentos em geral, cigarros, pólvora, pistolas, balas (munição), sabres, fôlhas de espada, granadas de mão, arames, castiçais de metal, cornucópias (46), espelhos, arados, rodas de carro, *balanzas romana* (47), relógios, moinhos de café, chocolateiras e cafeteiras de cobre, caldeiras e alambiques de cobre, polias e roldanas para navios;

7. — *outros gêneros*: louça em geral, vidros, *vidrios bucosos*, urinol de barro e de louça ordinária, cerâmica de Talavera, cristais, *calabrote* (48), livros, papéis de música, papel em resma, munição em geral, *anclote* (49), crucifixos, ornamentos religiosos, remos de lancha, saltérios, peles de castor, óleo de linhaça, perfumes, gêneros medicinais, alcatrão, cêra purificada, estôpa e breu.

(39) . — Lâminas de ferro destinadas a aros de pipas.

(40) . — Liga de zinco, chumbo e estanho.

(41) . — Também *tierra de Segovia* — carbonato de cal limpo de impurezas e reduzido a pó muito fino, empregado em pintura.

(42) . — Sal composto de ácido sulfúrico mais cobre ou ferro. Usado em medicina e tinturaria.

(43) . — Tecido de lã.

(44) . — Meia que cobre o pé e a perna; também grilheta.

(45) . — Tecido de linho ou algodão, pintado de um só lado.

(46) . — Espelho com moldura em talhe e braços para velas.

(47) . — Balança de braços desiguais, tendo um péso anexo ao maior para promover o equilíbrio.

(48) . — Calabre — cabo; amarra; corda grossa usada nos navios.

(49) . — Pequena âncora; também ancorote, ou seja, pequeno barril destinado a transportar vinho ou aguardente.

A variedade de gêneros despachados por conta e risco da *Renta* era bem mais limitada do que a correspondente de particulares. A preocupação daquela era trabalhar com produtos altamente rentáveis. Daí o exportar para a América os seguintes artigos: vinhos — os disputadíssimos claretes de la Rioja, e os da variedade Carlon, aguardentes, *azucar blanco de la Habana*, sal, tecidos *del país*, lona, também de Amsterdão, em peças, peças de *arpillera* (50), estôpa, *guindalezas* (51), maletas de *baqueta de Moscovia*, ferro em barras de Biscaia, *calabrotes*, carvão de pedra de Bristol, sucata de ferro, material para uso das Administrações de Correio, como selas para montaria, látegos, cadeados para maletas postais, bôlsas para tintas de sêlo, cravos, breu, tábuas de *pino*, também da Holanda, papel em resmas, papel fino de *Capelladas*, *papel sellado* (52).

A década de 70, na Espanha do século XVIII, economicamente caracterizou-se por duas fases distintas. Um período de contração, compreendido entre os anos de 1771 e 1775, e uma época de expansão econômica, a partir deste último ano, acompanhada de uma benéfica inflação, com o aumento generalizado dos preços e dos salários. Este crescimento econômico foi um reflexo do aumento demográfico, agrícola, comercial e industrial que ocorreu em Espanha, intimamente relacionado com as imensas partidas de metais preciosos que entraram na Metrópole, provenientes da América. Há que se considerar, para a compreensão plena deste momento histórico, o renascimento da produção argentífera das minas mexicanas, na segunda metade do século XVIII (53).

A curva dos fretes auferidos, que incidiram sobre as mercadorias transportadas para o Prata pelas fragatas-correio nos anos de 1767 a 1781 (54), acompanha o flutuar das 2 fases referidas. O período de depressão 1771-1775 acha-se perfeitamente caracterizado, nenhum dos seus termos superando — sequer igualando — os dos três anos precedentes. As marcas maiores foram as dos anos de 1776 e 1777. A linha ascensional que então se verificava, consoante com a época de expansão econômica, sofreu, entretanto, brusca mudança de orientação. A partir de 1778, com a instituição do Comércio Livre, e com os ventos da guerra iminente a soprar sobre Espanha, ocorreu um irreversível aviltamento na arrecadação dos direitos sobre a carga transportada pelos Correios Marítimos, com a queda irremediável dos fretes, e dos volumes conduzidos.

(50). — Serapilheira — tecido grosseiro para envolver fardos.

(51). — Cabo de cânhamo, grosso e comprido, para uso náutico.

(52). — Empregado em formalizar documentos de toda ordem e para uso oficial.

(53). — VICENS VIVES (J.), *op. cit.*, pp. 497 e 546.

(54). — V. os quadros demonstrativos dos fretes dos carregamentos metropolitanos, apensados à nossa tese de doutoramento já citada.



ARTIGOS COLONIAIS.

Bem menos complexo que o rol dos carregamentos metropolitanos era a relação de gêneros coloniais que demandavam a Espanha. A *Real Renta de Correos* concentrou suas remessas em poucos produtos, quase exclusivamente representados pelo couro em cabelo, sêbo — de larga aplicação na indústria da vela, e tabaco. As remessas substanciais por conta e risco de particulares reduziram-se a couros, solas, peles. O que se destaca, porém, nestes envios foram as colossais transferências de *caudales*, isto é, o registro de partidas de ouro e prata cunhado, lavrado ou em pasta, consignados a cidadãos metropolitanos.

Dá-se, a seguir, uma elucidativa relação dos produtos coloniais transportados pelas fragatas-correio. A preocupação da *Renta* na exportação dos produtos americanos reduziu-se a: couro em cabelo (55): sêbos, tabaco, também o tabaco negro (56), *hierva* (57), fôlhas de *culén* (58), e partidas de prata e ouro, lavrado, amoadado ou em pasta.

Mais complexo, mas nem por isso menos primário, era o quadro de exportação de artigos por conta e risco de particulares. Consistiam em: *produtos de origem vegetal*: *cascarilla de quina* (59), erva-mate, *aceite de Maria* (60), chocolate em pasta, cacau, *produtos de origem animal*: couro em cabelo, solas, sêbo, lã de carneiro, lã de vicunha, peles de tigre, peles de lobo marinho, peles de chinchila, peles variadas, *Pellones* (61), mantas de *zorrillo* (62), *produtos de origem mineral*: ouro e prata, nos seus três estados: lavrado, cunhado e em pasta, tumbaga (63); *produtos de artesanato*: búcaros (64), luvas de pele.

Especial referência merece a transferência de couro em cabelo para a Espanha.

- (55). — *Cuero al pelo* — couro ainda não curtido. De modo geral, o couro transportado pelas fragatas-correio foi desta espécie.
- (56). — Elaborado em forma de rôlo retorcido e flexível. Para uso imediato, quando picado.
- (57). — Referência, provável, à erva-mate.
- (58). — Leguminosa natural do Chile. A bebida resultante da infusão de suas fôlhas é tomada para as enfermidades do estômago.
- (59). — Produto de origem vegetal usado em medicina por suas propriedades antitérmicas.
- (60). — Também chamado de *Maria*, é a resina extraída da calaba ou calambuco.
- (61). — Pelegos.
- (62). — *Zorrillo* — Mamífero da América do Sul, semelhante a uma pequena raposa.
- (63). — Liga metálica de ouro mais cobre em igual ou menor quantidade.
- (64). — Vasos de argila, para flôres.

O *Proyeto para Galeones y Flotas*, de 5 de abril de 1720, estabeleceu que os direitos e fretes que incidissem sobre couro haveriam de se traduzir em taxaço por peça. Em 1769, por Real Cédula de 27 de outubro, observa-se mudança nessa sistemática. O couro passou a recolher direitos e fretes em função de pêso. Adotou-se esta medida na tentativa de coibir o abuso na dizimação de rezes menores, como até então vinha se observando e que punha em perigo o futuro do rebanho bovino platino. O pêso-critério estabelecido, e sobre o qual devia incidir o frete, foi o de 20£, que era o pêso médio das peças maiores; o frete era de 12 reais de prata sobre aquele índice. A partir do carregamento de couro na *Flota La Infanta*, que saiu de Montevidéu a 20 de março de 1775 com destino a La Coruña, operou-se uma mudança no critério até então seguido. O frete passou a ser calculado em La Coruña, à razão de 26 reais de *vellon* cada 36£ de pêso; êste era auferido, também, naquele pôrto galego (65).

A extensão do Comércio Livre aos portos platinos em 1778, teve profundas repercussões nos carregamentos de couro das fragatas-correio. A concorrência que as embarcações mercantes fizeram ao Correio Marítimo, após 1778, aliada à guerra de 1779, foi, praticamente, fatal para a carga de couros. Concorrência que se traduziu em um número cada vez maior de navios mercantes nos portos do Prata, no oferecimento de fretes mais baratos e no reconhecimento do direito da *averia*. Esta concorrência implicou numa crescente ausência dos carregadores tradicionais nas carregaçoes de couro das fragatas-correio. Tentou-se a baixa do frete para atrair interessados. A 18 de janeiro de 1779 o Administrador dos Correios de Buenos Aires comunicou ao de Montevidéu que rebaixava o frete das 36£ de couro, de 26 *reales de vellon* — em vigência desde 1775 — para 20 reais de *vellon*. Não tendo sido suficiente esta medida, a 6 de fevereiro do mesmo ano procedia a uma segunda desvalorizaço do frete, caindo êste para 16 *reales de vellon* para cada 35£ de pêso; em fins de 1779, Buenos Aires taxava as mesmas 35£ a 12 e Montevidéu a 14 reais de *vellon*. Êsse aviltamento prosseguiu, chegando aos 8 reais de *vellon* 35£ de couro embarcado em 1788. A partir dêste ano houve lenta, mais firme recuperaço no preço do frete sobre o couro exportado. Assim, em 1789, pelas mesmas 35£ de pêso, o beneficiário pagava 14 reais de *vellon* em 1796 alcançava-se, praticamente, a marca de 1775: o mesmo pêso corerspondia ao frete de 24 *reales de vellon*.

(65). — Isto explica a brutal queda na arrecadaço dos fretes das carregaçoes fragatas-correio na torna viagem, a partir de 1775, como se comprova ao se verificar o quadro geral daqueles carregamentos, expostos em nossa referida tese de doutoramento.

Interessante ressaltar que anos antes da instituição do Comércio Livre, o *oficial mayor* da Administração dos Correios de Buenos Aires enviou ofício datado de 23 de dezembro de 1775 aos Diretores Gerais da *Renta*, em que sugeria, para atenuar a concorrência desencadeada pelos navios mercantes de Cádiz às fragatas-correio, no concernente ao carregamento de couro, a eleição de um outro produto colonial, como sucedâneo daquele. Referia-se à *lã*: abundante, barata, de excelente qualidade, de mais ampla colocação no mercado e de maior consumo (66).

Aos períodos de contração — 1771-1775 — e de expansão econômica — a partir de 1775 (67) pelos quais passou a Espanha, ajusta-se o movimento de *caudales* exportados da América e transportados pelas fragatas-correio da rota de Buenos Aires. Movimento ascendente que é explicado, também, pela instalação do vice-reinado do Prata em 1778.

Consultando-se os quadros demonstrativos, apensado à nossa já referida tese de doutoramento, parece-nos surpreendente o alto índice de registro no ano de 1772, e, em contrapartida, a baixa marca estabelecida em 1777, o que se nos assemelha paradoxal se confrontado com a afirmação do parágrafo anterior.

E' necessário levar em consideração que o ano de 1771 foi particularmente difícil para os exportadores platinos, face a proibição determinada pelo Governador de Buenos Aires — em obediência a ordens emanadas da Metrópole — do envio de *caudales* pelas fragatas-correio. Esta medida acauteladora fôra adotada em virtude da iminência do rompimento das hostilidades bélicas entre Espanha e Inglaterra, o que acabou por não se concretizar. Compreende-se, assim, o fato dos exportadores terem “descarregado” nas fragatas-correio que operaram em 1772, o produto metalífero acumulado em dois anos.

1777 representou um período delicado para as relações hispano-americanas. Neste ano foi assinado o Acôrdo de San Ildefonso pelas potências ibéricas, e que pôs fim a uma série de divergências fronteiriças entre seus domínios na América; foi neste lapso de tempo, também, que o *affaire* Colônia de Sacramento encontrou sua definitiva solução. Mas a êstes acertos as Corôas ibéricas só chegaram após um *suspense* de muita expectativa face a incômoda vizinhança do inimigo em potencial representado pelos luso-americanos.

Vicens Vives (68) ao denominar Buenos Aires — e com muita propriedade — de “a metrópole do couro”, atribuiu a cifra de

(66). — AGI, *ección* 5ª, Indiferente General, legajo nº 484.

(67). — Já fizemos referência a estas fases da conjuntura espanhola.

(68). — VICENS VIVES (J.), *op. cit.*, p. 496.

150.000 peças daquela pele anualmente exportadas pelos portos platinos para a Metrópole, até 1773 aproximadamente. Cotejando com aquêlê número os dados que arrolamos em nossas investigações, o resultado é bastante alentador em prol da Instituição dos Correios Marítimos. Em igual período, as fragatas-correio transportaram para a Europa 425.250 peças de couro em cabe'o, ou seja, 25,77% do total previsto pelo historiador catalão, chegando mesmo, em alguns anos — como é o caso de 1776 — a superar a marca dos 50% (69).

CONCLUSÕES.

A Instituição do Correio Marítimo das Índias inseriu-se num processo de renovação da política ultramarina posta em prática pelos *Borbones* de Espanha, no século XVIII. Foi uma experiência intermediária, e uma das mais consistentes dêsse processo, iniciado com o *Proyecto para Galeones y Flotas*, de 1720, e que teve por última etapa o estabelecimento do Comércio Livre, em 1778. Esse processo traduziu o pensamento borbônico espanhol (levado às últimas conseqüências por Carlos III, seu lídimo representante) da necessidade de reformu'ação das estruturas obsoletas que regiam a política econômica colonial, desde os Habsburgos. A reformulação implicou no desenvolvimento de uma política de fomento, de ativação do comércio das Índias, em benefício, sempre que possível, da burguesia metropolitana, cada vez mais atuante, mas, principalmente, de alívio do sobrecarregado Erário Real.

Carlos III e seus assessores estavam convencidos de que o crescimento econômico do Reino e a manutenção do complexo sócio-político-econômico vigente, achavam-se em função das flutuações ul-

(69). — Manuel Nunes Dias em sua tese de concurso para docente-livre, apresentada à Cadeira de História da Civilização Moderna e Contemporânea da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo, no ano de 1960, intitulada *Fomento ultramarino e mercantilismo: a Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão (1755-1778)*, chegou aos seguintes resultados para a exportação de couros em cabelo e atanaços para Lisboa, pelos portos de São Luiz do Maranhão e de Belém:

	São Luiz do Maranhão	Belém	Soma
Anos	— 1767 a 1778	1767 a 1777	148
nº de navios	— 138	10	268.255
atanaços	— 256.075	12.180	77.159
couro em cabelo	— 39.011	38.148	345.415
			peças

Comparem-se as cifras e verificar-se-á a pujança do mercado platino como o principal centro produtor e exportador do couro na América Meridional.

tramarinas. Manter e salvaguardar as colônias americanas, embora concessões feitas, era um dos principais objetivos da política ultramarina e da *inteligêntzia* carlina.

A criação sob a égide real do Correio Marítimo das Índias, como entidade de direito público, e características predominantemente comerciais, obedeceu à tendência borbônica do centralismo e corporificou antiga aspiração em favor de instituições que refletissem as realidades metropolitanas desse período e sintonizassem com as necessidades e expectativas nacionais.

Com essa medida respondeu Carlos III a um desafio da época; atendeu a uma exigência do racionalismo administrativo; ativou o comércio transatlântico; organizou um eficaz instrumento do mercantilismo “ilustrado” espanhol, na medida em que facilitou a drenagem dos metais preciosos americanos para a Espanha. Fazendo-o, consignou à novel empresa papel de destaque no reerguimento econômico que se operou no Reino no século XVIII, sobretudo em sua segunda metade; consolidou-a, finalmente, no lugar que lhe havia destinado, como uma das etapas obrigatórias do processo de renovação.

A Instituição dos Correios Marítimos enquadrou-se perfeitamente na conjuntura metropolitana e internacional: a um período de contração em Espanha, limitado pelos anos de 1771 e 1775, seguiu-se uma época de expansão econômica generalizada, decorrente do desenvolvimento agrícola, demográfico, comercial e industrial, que foi reflexo, por sua vez, das ricas partidas do metal precioso que entraram na Espanha, procedentes das renascidas minas argentíferas mexicanas. Uma benéfica inflação, acompanhada do aumento dos preços e dos salários, bafejou todo o Império.

O volume dos carregamentos das fragatas-correio, bem como a auferição dos fretes que sobre eles incidiam, acompanharam fielmente essas flutuações da conjuntura econômica da Metrópole. Os índices maiores dos fretes referem-se aos anos de 1776 e 1777. A linha ascensional sofreu, entretanto, brusco seccionamento a partir de 1778. A instituição do Comércio Livre, nesse ano ocorrida, significou medida autofágica da Corôa, em relação ao Correio Marítimo, pela concorrência econômica que desencadeou. Esta medida mais a iminência de guerra com a Inglaterra, atingiram profundamente o aspecto econômico da instituição. A queda no recolhimento dos fretes e nos volumes conduzidos foi irrevésível a partir de 1779.

A aliança da Espanha com a França; o auxílio de toda ordem prestado por Carlos III aos rebeldes norte-americanos; as represálias da Inglaterra; a fiscalização dos mares exercida pela Grã-Breta-

nha, apreendendo e destruindo inúmeras fragatas-correio, anularam quase inteiramente a atividade operacional das embarcações-correio da rota de Buenos Aires. Longo tempo necessitou a Instituição para se recuperar, ainda que precariamente, dêste golpe. Jamais igualou, porém, o brilho alcançado na década de 70, decênio de ouro dos Correios Marítimos.

Por duas outras vezes, anteriormente, a empresa sofrera da instabilidade das relações internacionais. No ano de 1771, em que esteve iminente o desencadeamento de hostilidades com a Inglaterra, e no ano de 1777, quando Espanha e Portugal estiveram à beira do conflito armado, em decorrência de profundas divergências sobre seus domínios americanos e problemas de caráter fronteiriço. Nesses anos, a cautela foi a constante dos exportadores que usavam o Correio Marítimo, com a inevitável queda das exportações e arrecadações.

A instalação do vice-reinado do Prata, em 1776 — medida político-econômica de Carlos III que visou, sobretudo, quebrar a hegemonia econômica que a burguesia de Lima exercia sobre a sua congênere platina — foi fator decisivo para o movimento ascendente que se observou nas exportações coloniais.

O movimento total de fragatas-correio empregadas na rota de Buenos Aires, entre os anos de 1767 e 1781, foi de 74 viagens, com um mínimo de 2 embarcações realizando o giro transatlântico entre os portos de La Coruña e de Montevidéu, nos anos-limite, a um máximo de 7 barcos operando no ano de 1776.

Buenos Aires avultou como o principal centro sul-americano beneficiado pela vigorosa instituição dos Correios Marítimos, tornando-se o maior ativador do tráfego operado pelas fragatas-correio.

No decurso de 14 anos arrolados, isto é, de 1767 a 1780, no tocante ao importe total da carga postal enviada aos principais centros da América Meridional, coube a Buenos Aires a recepção de 37,11% daquele total; a Lima 26,97%; a Montevidéu 15,12%; a Potosí 10,41% e a Santiago do Chile 9,88%.

Entre os anos de 1767 e 1780, 72 fragatas-correio da rota de Buenos Aires transportaram carga postal destinada à América, num total de 1.483.301 reais de prata para a correspondência de particulares e de 28.498 reais de prata para a de caráter oficial.

Nos anos de 1769 a 1780, 44 fragatas-correio conduziram para La Coruña, na torna-viagem 328.347 reais de prata amealhados da correspondência particular, e 135.142 reais de prata procedentes da sua congênere oficial.

A despeito da diferença no número de fragatas-correio em operação, observa-se um esmagador índice favorável à correspondência de

caráter particular procedente de Espanha em relação à enviada para a Metrópole. Por outro lado, o montante da correspondência oficial procedente da América superou sobejamente a destinada ao Nôvo Mundo — fato compreensível se atentarmos para a complexidade da administração ultramarina.

O giro comercial operado pelas fragatas-correio baseou-se no princípio do transporte exclusivo de produtos altamente mercantilizáveis e, portanto, rentáveis.

Os artigos metropolitanos — ainda que dêles tenha sido exportada variadíssima gama — que figuram constantemente nos carregamentos foram os *caldos*, o ferro, os tecidos e os produtos industrializados na Metrópole, fôsse exportador o poder público, fôsse o particular.

Os fretes que incidiram sôbre as mercadorias metropolitanas transportadas por 72 fragatas-correio, entre os anos de 1767 e 1781, renderam ao Erário Real a soma de 3.521.878 reais de prata, tendo os índices máximos sido alcançados nos anos de 1777 e 1776, com 475.145 e 452.221 reais de prata, respectivamente.

Os gêneros coloniais, por sua vez, atulharam os porões das fragatas-correio. Bem menos complexo que o rol de produtos metropolitanos, a exportação, quer por conta do Estado, quer por conta de particulares, resumiu-se a couros em cabelo, peles em geral, solas, sêbo, tabaco e principalmente, em imensas remessas de *caudales* de ouro e prata lavrados, em pasta e amoedados.

De 1768 a 1779, 60 fragatas-correio permitiram a auferição de 2.876.333 reais de prata em frete sôbre as carregações coloniais exportadas para a Espanha; o envio de 655.842 *pesos fuertes* em ouro e prata registrados pela *Real Renta de Correos* e destinados à Metrópole, e da fabulosa soma de 4.163.645 *pesos fuertes* despachados, após registro, por conta e risco de particulares.

Destaque especial merecem as exportações de couro em cabelo, por conta da *Renta* e de particulares. 55 fragatas-correio nos anos de 1768 e 1778 transportavam a expressiva cifra de 425.250 peças, cabendo a 1776 o nível máximo de exportação anual, com o considerável montante de 79.322 peças daquele gênero colonial. Esses algarismo retratam a supremacia de Buenos Aires, e de tôda a região platina, como o principal centro produtor e exportador de couros na América Ibérica colonial.

O transporte de passageiros completa o quadro funcional da Instituição. Das mais consideráveis foi a contribuição da empresa neste setor. De 1768 a 1781, 67 fragatas-correio transportaram 514 passageiros na rota de Buenos Aires, sendo que 363 demandaram à América e 151 procuraram a Metrópole. À vista dos dados, con-

c'uimos por uma tendência visivelmente emigratória nesse movimento de deslocação demográfica, acentuada radicalmente no ano de 1778, com 81 passageiros. Esse número de 363 passageiros, pouco vultoso em si mesmo, adquire, entretanto, maior significado, se compararmos seu valor com a estimativa global de Vicens Vives de 35.000 emigrantes para tôda a América Espanhola no inteiro decurso do século XVIII.

Aos Correios Marítimos coube, ainda, a tarefa ou a atribuição de alimentar, "oficialmente", os ideais iluministas no Nôvo Mundo. Paradoxalmente, a emprêsa real ao veicular regularmente a carta, o livro e o periódico, erigiu o tríplico que, no campo da palavra escrita, sustentou as idéias da Ilustração na América, com profundas repercussões no movimento de emancipação das colônias hispano-americanas. O livro foi um gênero constante nas carregações metropolitanas, sem que se possa, entretanto, numéricamente, estabelecer o montante exportado da Metrópole. Quanto aos periódicos, nos anos de 1769 a 1780, 65 fragatas-correio transportaram 43.677 exemplares da *Gaceta de Madrid* e 256 do *Mercurio*. Dados expressivos e que bem testemunham a divulgação da matéria jornalística e, conseqüentemente, sua mensagem, por tôda a porção meridional e central da América do Sul espanhola.

Carlos III, com o Real Decreto e o *Reg'amento Provisional* de agosto de 1764, mais do que uma simples instituição incumbida do transporte da correspondência entre Espanha e suas colônias americanas, estabeleceu os fundamentos de uma emprêsa régia, de caráter nitidamente comercial. A Corôa passou a explorar o comércio indiano, em concorrência com a poderosa burguesia sevilhana. Com aquela criação, o Rei, ao designar La Coruña para pôrto de partida dos Correios Marítimos, lançou um desafio à dominante classe mercantil andaluza, e abriu brecha no seu exclusivismo.

* *
*

FONTES MANUSCRITAS.

- 1). — *ARCHIVO GENERAL DE INDIAS*, Sevilha, Espanha.
SECCIÓN QUINTA — AUDIÊNCIA DE BUENOS AIRES.
Legajo 395.
SECCIÓN QUINTA — INDIFERENTE GENERAL.
Legajos 484, 1586, 1589.
SECCIÓN OCTAVA — PAPELES DE CORREOS.
 1. *Buenos Aires*.
Legajos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 17, 20, 21, 30, 31, 32, 33.
 2. *Montevideo*.
Legajos 185, 186, 187, 189, 190, 191, 196, 197.

- 2). — SECCIÓN DE MANUSCRITOS DE LA BIBLIOTECA DEL MUSEO NAVAL, Madrid, Espanha.
 Documentos: 14.^o, ms. 833; 6.^o, ms. 432; 18.^o, ms. 434; 18.^o, ms. 469; 111.^o, ias. 1.404; 8.^o, ms. 434.
 Planos de buques de Jorge Juan (Paquebotes e fragatas; construção do séc. XVIII). Número de inventário: 4.305. Signatura: To. 10.135.
- 3). — ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN, Buenos Aires, Argentina.
 DIVISIÓN COLONIA — SECCIÓN CONTADURIA.
 Libros 914, 938, 1.031, 1.057, 1.078.
 DIVISIÓN COLONIA — SECCIÓN GOBIERNO.
 Maços sôbre "Correos" — de 1766 a 1810.

"SALA"	"CUERPO"	"ANAQUEL"	"NUMERO"
9	21	3	7
9	9	8	2
9	9	8	1
9	17	2	6
9	11	6	8
9	15	1	14

*

BIBLIOGRAFIA BÁSICA.

- AGUADO-BLEYE, P. e ALCÁZAR MOLINA (C.), *Manual de Historia de España*. 7a. ed. (Madrid) Espasa Calpe, 1956.
- ALCÁZAR MOLINA (C.), *Historia del Correo en America: notas y documentos para su estudio*. Madrid, Sucesores de Rivadeneyra, 1920.
- ALTAMIRA Y CREVEA (R.), *Historia de España y de la civilización española*. 4a. ed. Barcelona, Sucesores de Juan Gili, 1929. 6v.
- AMESPIL (M. A.), *Implantación de los Correos fijos en el Río de la Plata y su evolución histórica*. "Bol. acad. iberoam. filip. hist. post.", Madrid, 21 (78-9): en. jun. 1967.
- BALLESTEROS Y BERETTA (A.), *Historia de España y su influencia en la Historia universal*. Barcelona, Salvat, 1929, 9v.
- BOSE (W. L. B.), *La administración principal de Correos de Buenos Aires*. In: UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PLATA — "Trabajos y comunicaciones". Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, 1960.
- *Idem* — *Despacho de la correspondencia en el Buenos Aires Colonial*. In "Filigrana: rev. centro filat. Bs. As". Buenos Aires, 19 (63): 17-24 mar. 1945.
- *Idem*, *Historia del Correo de España e hispanoamerica (1400-1920)*, in "Rev. filat. arg.". Buenos Aires, 21: 1951.
- *Idem*, *Organización del Correo en España y en las Indias occidentales*, in "Rev. de correos y telegrafos". Buenos Aires, 60: 1949-58.
- CARBÍA (R.), *Gravámenes al comercio colonial en el Río de la Plata*, in "Revista Nosotros", Buenos Aires, 80 (20): 1-19, 1916.
- CÁRCANO (R.), *Historia de los medios de comunicación y transporte en la Republica Argentina*. Buenos Aires, Félix Lajovane, 1893. 2v.
- CASTRO ESTEVES (R. de), *Historia de Correos y Telegrafos de la Republica Argentina*. Buenos Aires, 1934. 5v.
- CESARIEGO (J. E.), *Historia de las instituciones del Imperio Español de Indias*, in "Rev. Univ.". Madrid, 2 (3): 4-14, 1942.
- COXE (W.), *España bajo el dominio de los Reyes de la Familia de Borbón*. Trad. de Rafael Sevillano y Sanchez-Placites. Madrid, Imprenta de D. Tomas Jordan. 1836. v. 1.

- CRUZADA VILLAMIL, *Anales de las ordenanzas de Correos de España*. Madrid, 1879-90.
- DESDEVISES DU DEZÉRT (G.), *L'Espagne de l'ancien régime: les institutions*. Paris, Société Française d'imprimerie et de librairie, 1899.
- DIAS (M. Nunes), *O comércio livre entre Havana e os portos de Espanha (1778-1789)*. São Paulo, Universidade, 1965. 2v.
- FACULTAD DE FILOSOFIA Y LETRAS, *Documentos para la Historia Argentina*. Intr. de Ricardo Levene. Buenos Aires, 1915. 20v.
- FARINA (F.), *Historia de la navegación*. Madrid, Comisariado Español Marítimo, 1950.
- FERRER DEL RÍO (A.), *Historia del reinado de Carlos III en España*. Madrid, 1856.
- GARCIA (E. Soares da Veiga), *Buenos Aires e Cadiz: contribuição ao estudo do comércio livre (1789-1791)*. São Paulo, Universidade, 1968.
- GIL MUNILLA (O.), *El Río de la Plata en la política internacional: génesis del Virreinato*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-americanos, 1940.
- GUILLÉN Y TATO (J. P.), *Monumenta chartographica indiana*. Madrid, Sección de Relaciones culturales del Ministerio de Asuntos Exteriores, 1942.
- LEITÃO (H.) e LOPES (J. V.), *Dicionário da linguagem de Marinha antiga e actual*. Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1963.
- LEVENE (R.) e outros — *Historia de la nación argentina*. 2a. ed. Buenos Aires, El Ateneo, 1939. 5v.
- LEVILLIER (R.), *Antecedentes de la política económica en el Río de la Plata*. Madrid, 1915. 2v.
- MARCÓ DEL PONT (J.), *El Correo Marítimo en el Río de la Plata*. Buenos Aires, Compañía Sudamericana de Billetes de Banco, 1913.
- RAVIGNANI (E.), *El virreinato del Río de la Plata: su formación histórica y institucional*. Buenos Aires, Imprenta de la Universidad, 1938.
- RODRÍGUEZ CASADO (V.), *Comentarios al Decreto y Real Instrucción de 1765, regulando las relaciones comerciales de España e Indias*, in "An. hist. der. esp.". Madrid, 13: 100-35, 1936-41.
- SANCHEZ ALONSO (B.), *Fuentes de la historia española y hispanoamericana*. 3a. ed. Madrid, Rev. de Filología Española, 1962. 3v.
- SARRAILH (J.), *La España de Carlos III*, in "Cuad. am.", México, 22 (1): 171-88, 1963.
- SHAFFER (E.), *Comunicaciones marítimas y terrestres de las Indias españolas*, in "An. est. am.". Sevilla, 3 (2): 1946.
- SPIELMAN (E.), *El correo, su establecimiento y evolución*. Buenos Aires, 1939.
- TORRES-VILLAR (E. de la), *La Real Renta de Correos en la Nueva España*, in "Bol. bi. bl. Secr. Hac. cred. pub.". Mexico, 27-31: 1954.
- VARELA (J.), *El Correo através de la historia argentina*. Buenos Aires, 1926.
- VEITIA LINAJE (J.), *Norte de la contratación de las Indias occidentales*. Sevilla, Juan Francisco de Blas, 1672. 2v.
- VERDEGA Y FISCOWICH (E.), *Historia del Correo desde sus orígenes hasta nuestros días*. Madrid, 1894.
- VICENS VIVES (J.), *Manual de historia económica de España*. 5a. ed. Barcelona. Ed. Vicens-Vives (1967).

PERIODICOS CITADOS POR ABREVIATURAS.

- An. hist. der. esp.* — ANUARIO DE HISTORIA DEL DERECHO ESPAÑOL. Madrid.
- Bol. bibl. Secr. Hac. cred. pub.* — BOLETÍN BIBLIOGRAFICO DE LA SECRETARIA DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO, Mexico.
- Cuad. am.* — CUADERNOS AMERICANOS, Mexico.

Filigrana: rev. centr. filat. Bs. As. — FILIGRANA: REVISTA DEL CENTRO
FILATELICO — BUENOS AIRES, Buenos Aires.
Rev. Univ. Madrid — REVISTA DE LA UNIVERSIDAD DE MADRI, Madrid.
An. est. am. — ANUARIO DE ESTUDIOS AMERICANOS, Sevilla.

*
* *
*

INTERVENÇÕES.

Da Profa. *Antônia Fernanda de Almeida Wright* (FFCL-USP).

Pergunta se o Autor poderia informar onde eram construídas as fragatas-correio e se o foram sempre nos mesmos locais?

*

Da Profa. *Célia Freire d'Aquino Fonseca* (da Universidade Federal de Pernambuco).

Diz que aproveita a oportunidade, já que o Autor tocou no assunto do incentivo ao progresso de regiões da Espanha que não fôsem apenas a parte meridional, por Carlos III, para perguntar:

a). — Como se explica de um modo geral, essa decadência da classe mercantil sevilhana e andaluza (que no século XVI dominava o tráfico Sevilha-América e que o historiador Pierre Chaunu estudou em *Seville et l'Atlantique* e onde situou tão bem os seus interesses em relação à exportação e fornecimento aos colonos da América espanhola) a ponto de ser desalojada e permitir medidas reais tão em desacôrdo com os seus interesses?

b). — A relação que tem a questão com referência ao que disse o Prof. Manuel Nunes Dias em sua comunicação a respeito da ausência de Sevilha no tráfico entre a Espanha e a Venezuela, sôbre o que o Autor chama a atenção, sequer aparece na lista levantada?

*

Do Prof. *Manuel Nunes Dias* (FFCL-USP).

Pergunta:

1). — Por que La Coruña como único pôrto legal espanhol de partida e chegada das fragatas-correio? Pela “geografia” do Iluminismo espanhol? Declínio da burguesia sevilhana? Ou simples ato político?

2). — História Comparada: Correio Marítimo de Índias *versus* Correio Marítimo para o Brasil.

3). — Natureza jurídica do Correio de Índias. Trata-se de entidade de Direito Público ou de um “Terceiro Gênero”? Por que *Companhia estatal? Companhia?*

4). — Correio e navios da Ilustração?

*

Da Profa. *Olga Pantaleão* (FFCL de Marília. SP).

Afirma:

1). — Gostaria, primeiramente, de fazer uma pergunta ao Autor: “ Em que ano foi estabelecido o correio de La Coruña a Buenos Aires”?

Disse o Autor que a criação desse correio representou uma reviravolta na política tradicional dos Áustrias relativamente às colônias americanas. Mas, se o estabelecimento do correio fôr posterior à abertura de novos portos, espanhóis ou americanos, ao comércio entre a Espanha e suas Índias, então a reviravolta ter-se-ia dado antes da abertura da rota postal La Coruña-Buenos Aires.

2). — No que respeita à contribuição desse navio-correio para o desenvolvimento do comércio, quer-lhe parecer que sua maior importância está em ter facilitado as comunicações entre os comerciantes das colônias e os da metrópole. A maior facilidade de comunicações entre os mercadores deve ter contribuído para o desenvolvimento da vida comercial. As mercadorias que, de acôrdo com a real ordem que abria a rota postal La Coruña-Buenos Aires, o citado navio-correio transportaria na ida e na volta, por conta da real fazenda, serviriam para, comerciadas, cobrir os gastos do tesouro com o empreendimento.

3). — O Autor do trabalho mencionou a questão da entrada de livros na América espanhola, que teria sido facilitada pelo estabelecimento desse navio-correio. O Prof. Manuel Nunes Dias referiu-se também a esse problema ao fazer há pouco sua comunicação, indicando que livros de caráter liberal ou “subversivo”, segundo o critério do govêrno espanhol, entraram na América espanhola através dos navios de comércio espanhóis. Parece-lhe, entretanto, que o mais importante veículo de transporte de tais livros foram os navios estrangeiros, especialmente ingleses, que faziam o comércio de contrabando nos portos hispano-americanos. Tem-se notícia de que panfletos e livros dos mais variados assuntos (por exemplo a obra de Robertson, *History of America*, que o govêrno espanhol mandou confiscar, ou o livro de Adam Smith, *A riqueza das nações*) e também jornais ingleses, entraram por essa via.



RESPOSTAS DO PROFESSOR MANOEL LELO BELLOTO.

À Profa. *Antônia Fernanda de Almeida Wright*.

Disse o Autor que as fragatas-correio foram construídas em estaleiros biscainhos, notadamente nos de Bilbao.



À Profa. *Célia Freire d'Aquino Fonseca*.

Afirma que a eleição de La Coruña como pôrto peninsular de despacho das fragatas-correio, não implicou, necessariamente, em decadência da classe mercantil andaluza. Significou, isso sim, num estímulo à economia cantábrica, de um modo geral, e da do noroeste da Espanha, de maneira particular. Esta característica foi traço fundamental na política econômica dos Bourbons de Espanha, notadamente de Carlos III.



Ao Prof. *Manuel Nunes Dias*.

1). — Diz que a primeira indagação do Prof. Manuel Nunes Dias está explicada na resposta que deu à Profa. Célia Freire d'Aquino Fonseca.

2). — Afirma que está estudando o estabelecimento do Correio Marítimo luso-americano ocorrido em 1798. Diz ter farto material a respeito levantado em arquivos portugueses, como o da Marinha, o Histórico Ultramarino, da Câmara Municipal de Lisboa, dos CTT, etc. Já iniciou o estudo da interpretação dessa documentação, o que deverá conduzi-lo à elaboração de sua tese de livre-docência.

3). — Diz que sua estrutura e natureza são as de uma Companhia Estatal, explorada pela Corôa, com os ônus e lucros que essa exploração implicava.



À Profa. *Olga Pantaleão*.

Declara, inicialmente, que a carreira de Buenos Aires do Correio Marítimo foi estabelecida em 1767.

Afirmou, outrossim, que a criação dessa Instituição deveu-se aos Bourbons da Espanha e não aos Áustrias. Ainda que tenha ocorrido posteriormente à abertura dos portos metropolitanos e coloniais, sua originalidade está no fato da Corôa ter passado à condição de empresária comercial, rompendo uma política tradicional mantida, inclusive, pelos reis borbônicos.

Em seguida, manifestou-se de acôrdo com o que disse a Professôra Olga Pantaleão. Sua intervenção referenda e reafirma o seu ponto de vista quanto à contribuição do navio-correio para o desenvolvimento comercial — metrópole — colônias americanas, sobejamente demonstrado na sua comunicação.

Diz ainda que, segundo afirmou a Professôra Olga Pantaleão: “. . . o mais importante veículo de transporte de tais livros (os de caráter liberal) foram os navios estrangeiros, especialmente ingleses. . .” êsse fato não invalida a sua afirmação de que o navio-correio promoveu a entrada de livros na América Espanhola, que teriam contribuído para a dissiminação dos ideais da Ilustração no Nóvo Mundo.