

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, CIÊNCIAS E LETRAS

BOLETIM LXII

*História da
Civilização Moderna
e Contemporânea*

N. 1

Olga Pantaleão - A penetração comercial da
Inglaterra na América Espanhola de 1713 a 1783



SÃO PAULO - BRASIL
1946

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

Reitor:

Prof. Dr. Antonio de Almeida Prado

FACULDADE DE FILOSOFIA, CIÊNCIAS E LETRAS

Diretor:

Prof. Dr. André Dreyfus

Cadeira de História da Civilização Moderna e Contemporânea:

Prof. Dra. Olga Pantaleão

Toda a correspondência relativa ao presente Boletim deverá ser dirigida à Cadeira da História da Civilização Moderna e Contemporânea, Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras. Caixa Postal, 105-B. — São Paulo, Brasil.

**À penetração comercial da
Inglaterra na América Espa-
nhola de 1713 a 1783**

OLGA PANTALEÃO

À penetração comer-
cial da Inglaterra na
America Espanhola
de 1713 a 1783



UNIVERSIDADE DE S. PAULO

FACULDADE DE FILOSOFIA,
CIÊNCIAS E LETRAS



SÃO PAULO

1946

A M E U S P A I S

INTRODUÇÃO

Interessando-nos particularmente a história moderna e especialmente a econômica e colonial, optamos, no momento da escolha de assunto para nosso trabalho, por um tema de história econômica no século XVII, relacionado com a América. Atraiu-nos, desde logo, o problema do comércio inglês na América Espanhola; depois de algumas pesquisas, estabelecemos o título do nosso trabalho: "A penetração comercial da Inglaterra na América Espanhola, de 1713 a 1783".

O assunto tem, a nosso ver, grande interesse, pelos caracteres de que se revestiu a penetração inglesa e pelas conseqüências que acarretou para a Inglaterra, a Espanha e a América. A atividade inglesa no Império espanhol foi muito grande: o mercado hispano-americano atraiu um número enorme de comerciantes ingleses, tendo sido em certas épocas, mais importante o comércio dos colonos americanos com a Inglaterra do que com a Espanha. Possível, graças à ótima organização comercial e ao desenvolvimento da indústria inglesa, a penetração dos anglo-saxões, na escala em que se fez, mostra-nos a ineficiência do sistema colonial espanhol. Mal providos pela metrópole que desejava conservar o monopólio de comércio com suas colônias, os hispano-americanos, para satisfazer às suas necessidades, aceitaram as mercadorias fornecidas pelos estrangeiros e passaram a consumí-las cada vez em maior quantidade. As vantagens oferecidas pelos ingleses fizeram deles os principais fornecedores do mercado americano, no século XVIII.

Nossa escolha foi determinada também pela inexistência de um estudo completo sobre o assunto. Existem é verdade, trabalhos em que são estudados certos problemas e certos aspectos da penetração inglesa, mas não existe nenhum trabalho de conjunto, como pudemos verificar depois de intensa pesquisa. Esperamos, por isso, poder dar alguma contribuição para futuros estudos.

Utilizamo-nos para a elaboração deste trabalho não só de obras publicadas recentemente, como também de obras do século XVIII. Entre estas, podemos citar,

por exemplo, as de D. Dionisio de Alsedo y Herrera, funcionário espanhol das Índias durante o período de maior intensidade do comércio inglês, reeditadas em 1883, por D. Justo Zaragoza, em um volume denominado "Piraterias y agresiones de los ingleses y otros pueblos de Europa en la America Española desde el siglo XVI al XVIII, deducidas de las obras de D. Dionisio de Alsedo y Herrera"; a obra de Adam Anderson, "A historical and chronological deduction of the origin of Commerce, from the earliest accounts"; o livro de autor anônimo "The British Empire in America", ou o de Accarias de Sérionne, "Les intérêts des Nations de l'Europe développés relativement au Commerce", etc.

Vários documentos, publicados recentemente ou não, foram por nós utilizados. A atual situação de guerra tornou impossível qualquer entendimento com arquivos estrangeiros, ingleses ou espanhóis, como era de nosos desejo, para obtermos uma documentação mais completa. Por isso, os resultados por nós obtidos e as conclusões a que chegamos podem vir a ser completados ou modificados por ulteriores pesquisas nos arquivos de Londres, de Madri ou Simancas, e de países americanos.

Das obras recentes sôbre problemas correlatos, muitas não puderam ser consultadas por nós, por não existirem em livrarias ou bibliotecas de São Paulo ou do Rio de Janeiro, ou por estarem esgotadas ou serem de difícil aquisição, mesmo no estrangeiro.

De posse da documentação necessária possível marcamos como data inicial do nosso estudo 1713. E' uma escolha que não precisa quase de ser justificada; é a data da assinatura dos tratados de Utrecht e da concessão do asiento de negros à Inglaterra pela Espanha, e a data em que se iniciou o limitado comércio lícito inglês na América Espanhola, à sombra do qual o comércio ilícito se desenvolveu extraordinariamente. 1783 foi a data terminal escolhida. Poderíamos ter preferido como datas finais, 1750, que marca o fim do asiento, 1765, data em que a Espanha iniciou a concessão do comércio livre a portos americanos, ou 1825, data do reconhecimento da independência dos Estados hispano-americanos pela Inglaterra. Optamos, no entanto, por 1783, fim da guerra de independência dos Estados Unidos.

Depois de 1783, o fenômeno da penetração inglesa na América Espanhola tomou aspectos algo diferentes: surgiu então a competição dos Estados Unidos; novas idéias relativas ao comércio começaram a

implantar-se; as concessões de liberdade de comércio, cada vez maiores, pela Espanha às suas colônias tornaram diferentes as condições das trocas comerciais. O término em 1783, e não anteriormente, permitiu-nos estudar certas questões interessantes, como a abertura de portos livres em Jamaica (1766) e tornar mais completo nosso trabalho.

De 1713 a 1783, ininterruptamente, a Inglaterra manteve com a América Espanhola relações de comércio intensas. No estudo dessas relações, devemos considerar, de um lado, o comércio indireto, de outro, o comércio direto. O comércio indireto era feito por comerciantes relacionados com a Espanha, ou, mais especialmente, com a praça de Cadiz. As mercadorias destinadas à América eram enviadas a Cadiz e daqui, nas frotas e galeões ou nos navios de registro, seguiam para os portos hispano-americanos. O comércio direto dispensava escala em Cadiz: os navios dirigiam-se diretamente da Inglaterra para as terras americanas, fazendo escala somente nas possessões inglesas.

Em 1713, com o *asiento*, a Inglaterra recebeu a faculdade de manter um comércio direto limitado com a América Espanhola. Mas esse comércio favorecia apenas um número reduzido de comerciantes ingleses, porque S.M. Britânica encarregou a Companhia do Mar do Sul, com exclusividade, de executar o *asiento*. No entanto, outros negociantes ingleses, da metrópole ou das colônias, interessavam-se também pelo comércio hispano-americano. Excluídos dos benefícios do *asiento*, eles continuaram a manter relações com o Império espanhol, desenvolvendo um intenso comércio ilícito que se prolongou por todo o século XVIII, apesar da proibição espanhola. O exercício do comércio ilícito foi intensificado, enquanto durou o *asiento* pela atividade da Companhia *asientista* que, não contente com os privilégios recebidos, introduziu nos territórios espanhóis grandes quantidades de mercadorias. Tendo interessado maior número de pessoas, tendo sido feito em escala mais larga e tendo se revestido de caracteres dignos de nota, o comércio ilícito teve uma importância maior que o comércio lícito.

A penetração inglesa, facilitada por várias condições, como a existência de bases bem situadas, o desenvolvimento da indústria e da organização comercial britânicas, a presença de certas facilidades financeiras, a superioridade naval inglesa e o interesse do governo

de Londres, e a necessidade dos colonos hispano-americanos, se fêz por muitos pontos e alcançou tôda a extensão do Império espanhol.

Ela deu tambem origem a vários problemas interessantes, que procuraremos estudar em nosso trabalho.

Olga Pantaleão.

São Paulo, novembro de 1944.

PARTE I
ORGANIZAÇÃO DOS MEIOS DE COMÉRCIO

CAPÍTULO I

ANTECEDENTES DE UTRECHT

No fim do século XVII os ingleses mantinham relações de comércio com tôdas as partes do mundo: suas exportações penetravam na Europa, Ásia, África e América, e suas importações provinham de todos êstes lugares.

Graças ao apoio do governo, às condições favoráveis internas e externas e à natural inclinação dos ingleses para os negócios, a produção e o comércio tinham-se podido desenvolver e expandir.

Iniciada no século XVI, a expansão comercial inglesa se fez rapidamente, obedecendo aos princípios econômicos da época. O comércio estava quase todo nas mãos de companhias privilegiadas, de duas espécies: as companhias dirigidas e as sociedades anônimas. Nas primeiras, os membros comerciavam com seus capitais particulares, sujeitando-se às regras da sociedade a que pertenciam. Nas segundas, a companhia, como um corpo único, comerciava, e os seus membros participavam como acionistas dos lucros e perdas. Cada companhia fazia comércio em um território determinado, próprio, do qual eram excluídos todos os comerciantes que não faziam parte do seu quadro. O monopólio da companhia, entretanto, não era sempre respeitado: comerciantes que não pertenciam ao seu quadro penetravam nos territórios que lhe eram atribuídos, prejudicando seus negócios. A luta entre as companhias e êsses comerciantes, conhecidos como **entrelopos** (1) foi constante. Não raro, os entrelopos obtinham vantagem, e a liberdade de comércio (2)

(1) — Tradução do inglês "interloper".

(2) — Liberdade de comércio significava comércio aberto para todos. A expressão, segundo Lipson, era usada nos séculos XVII e XVIII para significar um "comércio livre do monopólio de uma companhia privilegiada" ou um "comércio livre de proibições e altas tarifas". (Lipson, "The economic history of England", vol. II, p. 249, n. 1, e vol. III, p. 17, n. 4).

era concedida em certas regiões. Essas vitórias dos entrelopos foram comuns a partir do fim do século XVII; assim, no caso da Companhia dos Comerciantes Aventureiros (The Merchant Adventurers), da Companhia da África. Outras vezes, a liberdade de comércio era concedida por causa do fracasso de uma companhia, cujo território era então franqueado a todos os negociantes.

Organizados em Companhias, ou agindo independentemente, os comerciantes ingleses conquistaram rapidamente mercados no Báltico, no Levante e noutros pontos do Mediterrâneo, nas Índias Orientais e na África Ocidental. Um novo território, formado pelas possessões espanholas e portuguesas da América, começou, a partir do século XVI, e principalmente do século XVII, a atrair sua atenção e a despertar sua cobiça. Ocupando toda a América do Sul e parte da América do Norte, aquelas colônias constituíam um domínio imenso, onde os comerciantes poderiam alcançar lucros enormes. Desprovido de toda a manufatura, seria um ótimo mercado para a colocação dos produtos das indústrias inglesas e forneceria em troca matérias primas de importância vital para os manufatureiros. A procura de matérias primas orientava uma parte da expansão comercial inglesa. Na América Espanhola ou Portuguesa seriam encontradas matérias primas em grande variedade e em abundância: materiais para tinturaria, couros e peles, por exemplo, poderiam ser retirados em quantidade. Além disso, os territórios americanos possuíam drogas variadas, muito apreciadas pelos europeus e, sobretudo, metais preciosos que seriam dados em troca das manufaturas. Despertado seu interesse, a Inglaterra procurou alcançar as riquezas do Novo Mundo e manter relações com ele por vários meios.

Espanha e Portugal seguiam o princípio de que as colônias eram regiões abertas apenas para suas metrópoles, que deveriam receber com exclusividade todas as riquezas delas provenientes. Por isso toda a relação de estrangeiros com a América era proibida e combatida por Espanha e Portugal, e por isso também, desde muito cedo, os ingleses procuraram obter vantagens que lhes dessem uma participação direta e legal nas riquezas do Novo Mundo.

1 — A conquista comercial do Brasil pelos ingleses.

A América Portuguêsa foi por êles conquistada mais depressa e mais completamente que a Espanhola: os tratados de 1654 e 1661 deram aos comerciantes da Inglaterra permissão de comerciarem com os portos do Brasil, e marcaram o fim de uma ação começada durante o reinado de Henrique VIII. Nesta época, foi iniciado pelos ingleses um comércio mais ou menos regular com o Brasil, apesar da opposição portuguesa.

As primeiras viagens foram feitas por William Hawkins (3), que, entre 1530 e 1540, esteve várias vezes em nossas costas, levando para a Inglaterra importantes carregamentos de pau-brasil. Seu exemplo foi seguido por outros comerciantes de Plymouth, Southampton e Londres, acostumados já a comerciar com a Espanha e Portugal, e as viagens se repetiram frequentemente. Elas foram diminuídas e quase interrompidas logo depois, pela guerra anglo-francesa de 1544-46, porque as prêsas nas águas europeias davam maior proveito que o comércio em águas distantes, e também pela melhor defesa e colonização mais intensa do território brasileiro por Portugal. Reiniciadas algum tempo depois com intensidade, as atividades dos ingleses nas costas brasileiras e ao mesmo tempo nas costas da África, irritavam Portugal: elas eram feitas sem seu consentimento e eram contrárias aos seus interesses e aos seus princípios. Sérias hostilidades surgiram entre os dois países no reinado de Isabel, e discussões foram iniciadas para resolver a questão. Foi então que os representantes ingleses, defendendo os interesses de seu país, enunciaram e defenderam uma teoria, que a Inglaterra applicaria mais tarde em todos os casos semelhantes: a teoria de que só a occupação efetiva permitia o reconhecimento dos direitos de uma nação a um território determinado. Ela não conseguiu então impor sua opinião e a resolução dos problemas anglo-portugueses foi adiada até 1642.

Em 1580, Portugal passou para o domínio espanhol, e só depois da sua Restauração, em 1640, pôde tratar novamente da questão. Buscando o apoio da Inglaterra na sua luta contra a Espanha, D. João IV assinou com Carlos I o tratado de 1642. Esse tratado deu aos ingleses certas facilidades de comércio em Portugal e domínios, sem falar, particularmente, do Brasil. Mas, alguns anos depois, novo tratado anglo-portu-

(3) — C.H.B.E., vol. I, pag. 33.

guês — o de 1654 — deu à Inglaterra o direito de comerciar com o Brasil. Negociado entre Cromwell e o governo português, o tratado permitia que os ingleses “negociassem livremente de Portugal para o Brasil e para as conquistas das Índias Ocidentais e dêstes para o Reino, em todo o gênero e com quaisquer mercadorias, exceto farinha, bacalhau, vinho, azeite e pau-brasil, pagando só os direitos e costumes pagos por outros comerciantes naquelas partes.” (4). Os ingleses tinham, por outro lado, preferência no fornecimento de navios aos portugueses no caso dêstes precisarem de recorrer ao auxílio estrangeiro para completar suas frotas; só quando a Inglaterra não pudesse fornecer o número suficiente, podia Portugal recorrer a outro país (art. 11). Por êsse tratado, que lhes abria ainda o comércio da Índia e da África portuguesas e lhes dava outras regalias, os negociantes ingleses obtinham uma situação privilegiada em Portugal. As condições de seu comércio com o Brasil, foram completadas pelo tratado de 1661 (entre Carlos II e Afonso VI), que permitia a residência de ingleses nos portos de Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro, em número de quatro famílias em cada um (5). Nessa data completou-se a abertura do Brasil ao comércio inglês. A concessão se tornou muito mais eficaz quando, pelo tratado de Methuen (1703), a Inglaterra fez de Portugal uma espécie de colônia econômica. A situação privilegiada dos ingleses em Portugal, transformou-os em importantes abastecedores do Brasil.

2 — A penetração comercial inglesa na América Espanhola até 1700.

a) — O sistema colonial espanhol e as primeiras participações de estrangeiros no comércio hispano-americano.

Muito mais importante que a América Portuguesa, pela sua extensão e pelas suas riquezas, mais cedo conhecidas, era a América Espanhola.

Conquistados os extensos domínios americanos, o governo espanhol procurou reservar para si próprio tôdas as suas riquezas. Para isso, organizou paulati-

(4) — Art. 11 do tratado; veja o tratado em Guedes, “A aliança inglesa”, pp. 193-196.

(5) — Art. 13 do tratado de paz e amizade de 23-6-1661, assinado por ocasião do contrato de casamento de Carlos II com a infanta d. Catarina. (Idem, *ibidem*, pp. 204-206).

namente um sistema de comércio complicado e rígido, baseado no princípio do exclusivismo: a Espanha forneceria às colônias, com seus navios, todos os gêneros e manufaturas de que precisavam e elas lhe enviariam matérias primas, produtos tropicais e sobretudo metais preciosos. As colônias não podiam produzir artigos manufaturados ou agrícolas que competissem com os da mãe-pátria. Do comércio com as colônias só podiam participar os espanhóis ou filhos de estrangeiros católicos, domiciliados pelo menos pelo espaço de dez anos no país (6). Os estrangeiros estavam completamente excluídos: nem mesmo partindo da Espanha êles podiam comerciar com as terras americanas, seja por conta própria, seja por intermédio de comerciantes espanhóis ou por associação com êles. Os colonos, por seu lado, não deviam de maneira alguma manter relações de comércio com estrangeiros.

Para a aplicação estrita e segura dêsse sistema, a Espanha deveria possuir os meios de fornecer tôdas as mercadorias de que as colônias precisavam com a presteza e nas quantidades necessárias. Mas ela se mostrou incapaz. Até 1560, mais ou menos, suas fábricas produziram o suficiente para o consumo dos colonos e ela pôde desenvolver o seu sistema sossegadamente. Depois, a situação mudou. As necessidades da América cresciam sempre e as possibilidades de fornecimento da Espanha não cresciam paralelamente. Os colonos recebiam da metrópole roupas, móveis, instrumentos de trabalho, objetos de luxo, certos artigos de alimentação; com o aumento da população e melhoria das condições de vida no continente americano, aumentavam, naturalmente, os pedidos. Chegou um momento em que a Espanha não pôde atendê-los e precisou de recorrer aos outros produtores europeus para completar os carregamentos para as Índias: manufatureiros flamengos, ingleses, franceses, italianos, alemães, passaram a fornecer o que a Espanha não tinha. A proporção de artigos estrangeiros aumentava sempre: nos últimos anos da dinastia dos Habsburgos os produtores estrangeiros forneciam 5/6 dos carregamentos para as

(6) — Durante o reinado de Carlos V, por algum tempo, estrangeiros habitantes de outras partes do seu império, receberam permissão de comerciar com as Índias Ocidentais. Em vista, porém, das reclamações dos espanhóis a medida foi revogada. Dos espanhóis, no comércio, apenas os súditos de Castela e Leão gozavam do direito de relações comerciais com os domínios americanos.

frotas (7). Também os produtores estrangeiros, encorajados por esta fácil e constante venda, melhoravam a qualidade de suas mercadorias e procuravam diminuir o preço de produção; dêsse modo, as manufaturas da Espanha quase não podiam competir com elas, em qualidade e preço, e perdiam terreno (8). Os estrangeiros, participando do comércio, dessa maneira, absorviam o tesouro da América, que a Espanha não podia aproveitar. O fornecimento dos negociantes estrangeiros era, na maior parte, pago em dinheiro e não trocado por outras mercadorias. Assim, os metais preciosos, ouro e prata, que a Espanha procurava, tão ansiosamente, no Novo Mundo passavam apenas por ela, indo parar em outras mãos e enriquecer outros centros.

Essa conquista das riquezas da América Espanhola pelo comércio indireto, entretanto, não satisfazia inteiramente aos estrangeiros: eles pretendiam conquistá-las diretamente. Empregaram para isso vários métodos, diferentes segundo a época.

Dos processos mais simples dos primeiros tempos (reinado de Filipe II), que consistiam em apresar navios espanhóis nas rotas indianas e em atacar os centros americanos mal defendidos, para se apossarem de suas riquezas, êles passaram a um processo mais inteligente e proveitoso: o contrabando. Os negociantes estrangeiros foram bem recebidos e ajudados pelos colonos americanos, porque o comércio mais intenso “satisfazia às suas necessidades a preços razoáveis e lhes proporcionava ocasião de se enriquecerem e de aumentarem as comodidades e luxo de vida” (9).

O próprio sistema comercial organizado pela Espanha foi responsável pelo desenvolvimento de um comércio prejudicial para os seus cofres e para sua indústria e comércio. Para manter o monopólio comercial o governo espanhol reduziu a um pequeno número os portos habilitados para o comércio entre a Espanha e a América. Na Espanha, apenas um pôrto foi habilitado: Sevilha, substituído, depois, por Cadiz (1717) (10). Na

(7) — Haring, “Comercio y navegación entre España y -las Indias en la epoca de los Habsburgos”, p. 143.

(8) — Robertson, “The history of America”, vol. III, p. 318.

(9) — Haring, op. cit., p. 145.

(10) — “A coroa espanhola achava muito mais importante impedir que seus direitos de importação e exportação fôsem defraudados do que permitir o desenvolvimento natural do comércio pelas cidades mais aptas para exercê-lo. (Haring, “Los bucaneros de las Indias Occidentales en el siglo XVII”, p. 21).

América, foram abertos os portos de Vera Cruz ou S. João de Ullua, Cartagena e Portobelo; o Peru e o Chile não podiam commerciar diretamente pelo Pacífico e para receberem mercadorias da Espanha ou lhe enviarem seus produtos deviam servir-se de Portobelo. Buenos Aires era um pôrto fechado ao comércio direto: era abastecido pela via Portobelo-Panamá-Peru. Do pôrto único espanhol, para os portos da América, na primeira metade do século XVI, podiam partir isolados, desde que tivessem preenchido as condições exigidas, quaisquer barcos. Mas a existência de piratas, mais perigosos à medida que cresciam as riquezas do tráfico, tornava muito insegura a navegação. Daí o govêrno ordenar que os navios partissem juntos e comboiados para as Índias, e tornar permanente e obrigatório o sistema de frotas, pela cédula de julho de 1561. Anualmente, partiam duas frotas: os galeões para Cartagena e Portobelo, na Terra Firme, e a frota que ia a Vera Cruz, na Nova Espanha. A viagem anual era entretanto insufficiente para o abastecimento das Índias. E ainda não havia regularidade na chegada dêsses navios, pela demora da organização das frotas na Espanha, por falta de embarcações, ou por causa de guerra. Apenas 11 frotas chegaram a Vera Cruz nos últimos 20 anos do século XVI e somente 66 em todo o século XVII (11). Havia, às vêzes, no intervalo entre uma frota e outra, navios de registro que faziam as viagens, mas êles eram pouco numerosos e não supriam a falta. Os produtos transportados pelos navios espanhóis tinham preços muito elevados, por causa do grande número de taxas que os sobrecarregavam, preços que aumentavam ainda com a escassez dos gêneros na colônia.

Nessas condições, é claro que os colonos deviam aceitar e proteger um comércio de contrabando que lhes fornecia continuamente, sem longos intervalos e por preços relativamente baixos, os produtos de que precisavam: no mar dos Caraíbas e em Buenos Aires sua reação foi a mesma.

Difícil e custoso quando feito diretamente da Europa, o contrabando foi facilitado por dois fatores: a concessão do asiento de negros a estrangeiros, e a ocupação por outras nações de terras nas proximidades dos principais centros hispano-americanos.

Quando surgiu no Novo Mundo a necessidade de mão de obra, depois de terem experimentado e esgo-

(11) — Chapman, "Colonial Hispanic America", p. 161.

tado o braço indígena, os espanhóis recorreram aos negros, mais resistentes e mais produtivos. Desenvolveu-se então o tráfico de escravos, que adquiriu uma importância capital na vida das colônias e mesmo na política colonial e internacional da Espanha. O fornecimento de escravos era estabelecido por contratos entre o governo espanhol e indivíduos que se encarregavam de procurar, seguindo certas regras, os braços necessários; êsses contratos eram os “asientos de negros” (12). Como não possuía feitorias ou entrepostos na costa africana, a Espanha foi obrigada a recorrer a estrangeiros para o fornecimento dos negros. Êste negócio produzia grandes lucros e permitia o acesso às cobiçadas Índias: com os negros era possível introduzir ilícitamente mercadorias muito numerosas. A posse do asiento foi, por isso, disputada por portugueses, holandeses, franceses e ingleses, que esperavam por êsse meio poder exercer um comércio intenso com os colonos. O asiento de negros se tornou tão importante que a expressão “asiento” é em geral usada sem outro complemento, para indicar o privilégio do fornecimento de negros à América Espanhola.

A ocupação de terras nas proximidades dos territórios espanhóis se fez a partir do século XVII. Nesse século, atraídos pelas riquezas americanas e encorajados pela decadência espanhola na Europa, vários países europeus fundaram estabelecimentos nas Índias Ocidentais, nas pequenas ilhas desprezadas pelos espanhóis. Êstes, grandes conquistadores e animados por um espírito guerreiro e de cruzada, se interessavam mais por extensas áreas de terra; além disso, descobrindo, logo depois de sua chegada, a existência de metais preciosos nos novos domínios, êles se dedicaram à procura do ouro e da prata e não se interessaram pelo comércio, pela indústria ou pelo cultivo da terra. Por isso, embora tivessem descoberto e visitado tôdas as ilhas do arquipélago antilhano, estabeleceram-se somente nas maiores e nas próximas do continente, desprezando as menores e mais afastadas, cuja única utilidade para êles foi fornecerem alguns contingentes de escravos índios para o trabalho nas minas. Aban-

(12) — *Asiento* é, segundo Scelle “um termo de direito público espanhol que designa todo contrato feito entre o governo espanhol e particulares visando a utilidade pública, para a administração de um serviço público: empresa de colonização, trabalhos públicos, recrutamento de milícias, fornecimento de mão de obra se faziam por meio de *asientos*. (Scelle “Une institution internationale disparue: l’asiento des nègres”, p. 358).

donando essas ilhas, os espanhóis, inadvertidamente, deixaram uma porta aberta para a penetração nos seus domínios: pela sua situação, as pequenas ilhas do mar dos Caraíbas podiam servir como ponto de partida para um ataque ou simplesmente para uma penetração de ordem comercial no continente e ilhas submetidos a S.M. Católica.

E' verdade que, no princípio, os conquistadores nada tinham a temer, sendo a Espanha a primeira potência política e militar da Europa; era forte na Europa e forte na América. Ela pôde, assim, durante quase um século, com poucas interrupções e sem oposições, organizar e completar a conquista do seu vastíssimo Império e construir um sistema próprio de colonização. Além disso, a distância das possessões constituia uma defesa natural: as Índias Ocidentais eram separadas da Europa por uma longa extensão de oceano de navegação difícil.

Depois, entretanto, a situação mudou: as riquezas americanas conhecidas despertaram a cobiça de aventureiros e comerciantes de várias nações e a segurança dos estabelecimentos espanhóis foi ameaçada. As ameaças, isoladas e fracas a princípio, tornaram-se mais perigosas quando outras nações — Inglaterra, Províncias Unidas e França especialmente — adquiriram um certo desenvolvimento econômico e começaram ou aumentaram sua expansão marítima, ao mesmo tempo que o poderio espanhol se enfraquecia. Nestas circunstâncias, as ilhas situadas no caminho e nas proximidades dos centros mais ricos e mais falados — Peru e México — deveriam atrair a atenção dos interessados, como possíveis bases para ações contra o Império espanhol. As ilhas apresentavam ainda um valor próprio: sendo terras tropicais, poderiam fornecer produtos não existentes na Europa, muito procurados e de grande valor.

A partir, mais ou menos, do segundo quarto do século XVII, começaram os poderes interessados a intervir nas Índias Ocidentais. Lentamente, gradualmente, insistindo depois de fracassos, foram subtraindo do domínio espanhol, ilhas que os conquistadores haviam desprezado, por insignificantes: a ocupação era feita pacificamente ou pela força, em tempo de paz ou de guerra. A Espanha opôs pequena resistência: os esforços isolados, feitos por ela, foram insuficientes para desalojar os intrusos. A região deixou de ser então propriedade única dos espanhóis: no começo do século XVIII competiam com êles, inglêses, franceses, holandeses e dinamarqueses, que se serviam das ilhas como bases

para o exercício de suas atividades comerciais com os colonos espanhóis (13).

b) — A posição dos ingleses até 1700.

Entre êsses estrangeiros que comerciavam com a América, os ingleses ocupavam um lugar importante.

Na primeira metade do século XVI, alguns navegantes ingleses isolados, comerciantes pacíficos, iniciaram as relações da Inglaterra com a América Espanhola. Datam de 1516, 1519 e 1527 as primeiras viagens: os navios procuraram então Hispaniola e Porto Rico, não conseguindo muito êxito em seus propósitos. Depois de 1530, William Hawkins e outros comerciantes de Plymouth e Londres realizaram mais algumas viagens. Foi, entretanto, na segunda metade do século que as viagens de ingleses às Índias Ocidentais espanholas se generalizaram, mudando contudo de caráter: não eram negociantes pacíficos, mas corsários que navegavam para os mares americanos. John Hawkins, Drake, Winter, Knollys, Clifford, entre outros, são conhecidos. As viagens de John Hawkins, em 1562, 1564, 1566 e 1567, parecem ter sido as últimas de caráter comercial pacífico, antes da era dos grandes piratas isabelinos. Foi êle o primeiro inglês a levar escravos para as colônias espanholas das Antilhas. Em 1562-63 fêz sua primeira viagem, com um carregamento de 300 negros trazidos da costa africana. Aportou em S. Domingos, na Hispaniola. Conseguiu vender, sob o pretexto de arranjar dinheiro para comprar provisões, 2/3 de seus negros, com facilidade (talvez por causa da falta de braços com que lutavam os colonos), e obteve grandes lucros. Do produto da venda dos escravos, invertido em couros, metade foi enviada em navios espanhóis para Cadiz, e metade foi levada por Hawkins para a Inglaterra, enquanto os escravos restantes ficaram depositados na ilha. O govêrno espanhol se opôs, entretanto, à transação e confiscou os bens enviados para a Espanha e os negros deixados em S. Domingos (14). Hawkins organizou outras expedições semelhantes à América para a venda de escravos: pôde, nas duas seguintes, comer-

(13) — Em Buenos Aires, onde também se desenvolveu intenso contrabando, o papel principal coube aos luso-brasileiros, que, partindo do Brasil, penetravam no Rio da Prata.

(14) — Nessa viagem, Hawkins infringiu dois monopólios portugueses: o de comércio em regiões portuguesas da África e o de fornecimento de negros à América Espanhola, estando os portugueses de posse do *asiento*.

ciar nos portos continentais sem dificuldade e com grande proveito; mas numa quarta viagem, feita em companhia de Drake, encontrou maior dificuldade para vender seus escravos e foi atacado em Vera Cruz pela frota espanhola, escapando com dois navios apenas.

Depois dessas viagens de Hawkins, desapareceram as possibilidades de comércio pacífico: a Inglaterra de Isabel rompeu com a Espanha de Filipe II. Começaram, então, os ataques dos piratas ingleses, com o fim de enfraquecer o poderio do rei da Espanha. A atitude deles era justificada pelo antagonismo anglo-espanhol provocado pelas crenças religiosas e pelo desejo de supremacia. A ação dos piratas isabelinos caracterizou o último quarto do século XVI e se distinguiu pelo ataque e saque de cidades hispano-americanas e pela participação pela força e violência nas riquezas americanas.

O comêço do século XVII marcou uma mudança nessa política; apareceu nesse momento, como preocupação principal, a participação pacífica e constante da Inglaterra no comércio americano. Nas negociações de paz para terminar a guerra entre a Inglaterra e a Espanha (1599 e 1604), as pretensões inglesas foram expostas pela primeira vez; elas foram renovadas em tôdas as negociações entre os dois países até 1713. Pretendiam os ingleses obter liberdade de comércio nas Índias, liberdade igual à que existia para o comércio com os territórios europeus do rei da Espanha. Diante da firme oposição da Espanha, que desejava incluir no tratado uma cláusula proibindo terminantemente êsse comércio, vedado até a certos súditos da coroa espanhola, os comissários ingleses prometeram apenas “proibir o comércio com os portos submetidos à autoridade efetiva da Espanha” (15). Eles defendiam, assim, a doutrina inglesa, já por nós indicada, de que só a ocupação efetiva garantia a posse de um território. Baseados nessa doutrina, ao mesmo tempo que pediam liberdade de comércio, tentavam obter o reconhecimento de que os “ingleses podiam legitimamente colonizar terras desocupadas, descobertas por eles”, embora situadas dentro dos limites das terras atribuídas à Espanha. As propostas inglesas não foram aceitas pela Espanha e a questão do comércio das possessões americanas apareceu apenas em um artigo do tratado de Londres (art. IX). Os súditos das duas nações poderiam

(15) — Haring, “Los bucaneros de las Indias Occidentales”, p. 105.

comerciar livremente nos “reinos, domínios, etc., onde o comércio existia antes da guerra, de acôrdo com o uso e observância das antigas alianças e tratados existentes antes da guerra” (16). Enunciado dessa maneira, o artigo não resolveu o problema levantado, e as disputas não cessaram: os inglêses persistiam na defesa da liberdade de comércio, sustentando que nenhum tratado ou acôrdo anterior a 1604, proibia que êles navegassem para as Índias espanholas, e os espanhóis estavam firmes na sua recusa, fundados nas restrições impostas por regulamentos internos (17).

Em 1630, no tratado negociado por Cottington (fim da guerra de 1625-1629), a mesma cláusula foi inserida; nesse ano os espanhóis propuseram conceder aos inglêses liberdade de comércio e navegação em alguns portos e baías apenas. Cottington não aceitou esperando que dentro de algum tempo os territórios em causa fôssem abertos para todos (18).

Durante a Restauração inglêsa, a questão tornou a ser tratada: com a volta de Carlos II ao trono, terminou a guerra com a Espanha, iniciada por Cromwell para defender o comércio inglêso. Carlos II estava também resolvido a obter a liberdade de comércio com as colônias espanholas. Seus embaixadores em Madrí (Fanshaw, Sandwich e Godolphin sucessivamente) receberam instruções para solicitar a liberdade de comércio com a América. Eles nada obtiveram, contudo. O tratado de 1670, entre a Espanha e a Inglaterra, o último do século XVII relativo às Índias, não trazia nenhuma concessão de privilégios comerciais. O tratado reconhecia as colônias inglêsas da América e estipulava que “os navios de qualquer das duas nações, em caso de perigo seriam acolhidos e auxiliados nos portos da outra. (19). Pequena, embora, essa concessão foi bem usada pelos comerciantes inglêses, como veremos (Cap. VI).

Enquanto procurava obter da Espanha licença para comerciar, a Inglaterra não deixou de empregar meios para participar das riquezas hispano-americanas. Primeiro, ela aceitou a contribuição dada pelos flibusteiros para a aquisição de alguma parte dessas riquezas. Depois, ela cuidou do desenvolvimento de um comércio lícito direto com as possessões espanholas do mar dos Caraíbas, e da procura de uma boa situação no mercado de Cadiz.

(16) — C.H.B.E., vol. I, p. 76.

(17) — Idem, ibidem.

(18) — Haring, “Los bucaneros”, etc., p. 105.

(19) — Haring, “Comercio y navegación”, etc. p. 313.

Entre as colônias de que fala o tratado de 1670 estavam incluídas as ilhas caraíbanas ocupadas entre 1623 e 1655 pelos ingleses, que haviam posto em aplicação sua teoria sôbre ocupação efetiva, apoderando-se de várias terras espanholas. Esses pontos foram usados como entrepostos para o comércio de contrabando com os colonos hispano-americanos. Das ilhas, e especialmente de Jamaica, partiam comerciantes numerosos para as vizinhas costas espanholas. Dêsse modo, desenvolveu-se um grande comércio inglês na região dos Caraíbas, que completava muito bem o comércio feito por intermedio de Cadiz. Aqui, os ingleses tinham uma ótima situação, graças aos privilégios, e sobretudo às tarifas, concedidas por Carlos II, e contribuíam com parte grande das mercadorias das frotas e galeões.

No fim do século, entretanto, êles começaram a temer a perda da posição alcançada no mar dos Caribas e na Espanha e, ao mesmo tempo, a entrever a possibilidade de obter a liberdade de comércio. O problema da sucessão da Espanha, que então se apresentou, poderia trazer uma ou outra coisa, conforme fôsse resolvido.

3 — A guerra de sucessão da Espanha.

a) — As negociações para solucionar o problema da sucessão e o comêço da guerra.

O caso dinástico espanhol preocupou as chancelarias européias durante a segunda metade do século. O rei da Espanha, Carlos II, era muito doente e não possuía herdeiros: a sua sucessão preocupava e interessava as potências.

Interessava as potências marítimas, Inglaterra e Holanda: elas temiam a subida ao trono espanhol de um príncipe que diminuísse ou extinguisse seus privilégios comerciais e que favorecesse o engrandecimento territorial e marítimo da França, ou concedesse a ela o monopólio do comércio com as colônias americanas. Interessava a França, cuja família real era candidata ao trono espanhol e que, além de ambições comerciais, possuía o desejo de crescimento territorial na Europa. Interessava a Austria, que também tinha direitos à corôa e pensava na reconstituição do Império de Carlos V, ou procurava, pelo menos, conservar as posições italianas e mediterrâneas para os membros da família dos Habsburgos. E interessava ainda outros Estados menores, como Baviera, Portugal, Savóia que possuíam algum direito à sucessão, mas, não contando na ba-

lança européia, pouco influíram na política seguida para regular a questão.

Três eram os principais candidatos ao trono de Carlos II: o Delfim da França, que resignou em favor do seu segundo filho, Filipe, duque de Anjou; o príncipe eleitoral da Baviera; e o Imperador, que resignou em favor do seu filho, o arquiduque Carlos (20).

Para resolver o caso, que, dadas as rivalidades entre as potências, poderia provocar uma guerra européia, dois tratados de partilha foram assinados. O primeiro, em outubro de 1698, em Haia: Inglaterra, Holanda, França e Austria concordaram em fazer do eleitor da Baviera o rei da Espanha e Índias, enquanto os candidatos francês e austríaco, receberiam compensações na Itália e na Península Ibérica (21). A decisão foi aceita por Carlos II. Mas o pequeno eleitor morreu logo depois e nova distribuição precisou de ser feita. Um segundo tratado de partilha foi assinado em Londres em março de 1700, pelo qual o arquiduque Carlos receberia todos os domínios da coroa espanhola, exceto Milão, Nápoles, a Sicília, os presídios da Toscana e Guipuzcoa, reservados para o duque de Anjou. Essa partilha, feita sem o conhecimento e consentimento do governo espanhol, irritou-o. Para salvar o reino do desmembramento, Carlos II, influenciado pelo partido francês de Madrí, fez um testamento em favor do duque de Anjou, legando-lhe a monarquia inteira e decidindo que, em nenhum caso, as coroas de França e Espanha poderiam ser reunidas. Pouco depois ele morreu (1-11-1700). O testamento foi aceito, depois de alguma hesitação, por Luiz XIV (12-11-1700). O tratado de Londres, era, pois, rejeitado. E em janeiro de 1701, o duque de Anjou, com o nome de Filipe V, tomava posse de seu Estado e, pouco depois, era reconhecido rei da Espanha por todos os soberanos, menos o Imperador (22).

(20) — Contra a candidatura de Filipe de Anjou havia as renúncias feitas por sua avó M. Teresa e por sua bisavó Ana, princesas espanholas, ao trono espanhol; e as não foram, entretanto, levadas em consideração na resolução do problema.

(21) — O arquiduque teria Milão, e o duque de Anjou, o reino das Duas Sicílias, os presídios da Toscana, o Marquesado de Finale e a província espanhola de Guipuzcoa,

(22) — Ao aceitar o testamento, Luiz XIV renunciava ao crescimento territorial que o tratado de partilha de Londres assegurava à França: o interesse dinástico suplantava o interesse nacional. A solução de Luiz XIV foi julgada preferível por algumas potências, especialmente pela Inglaterra. O partido *tory*, então predominante, mostrou-se favorável à aceitação do testa-

Dez meses mais tarde a situação se modificava, entretanto, e a Europa quase inteira entrava em luta contra a França e a Espanha, sendo líderes da coalisão os poderes marítimos, mormente a Inglaterra.

Duas condições haviam regulado o reconhecimento de Filipe V como rei da Espanha: a separação das coroas francesa e espanhola, como havia sido estipulado no testamento de Carlos II, e a conservação do *statu-quo* comercial, sobretudo a manutenção da mesma situação relativa dos países, o que equivalia à não concessão de novos privilégios à França (isto era de primeira importância para os poderes marítimos). Ora, uma série de atos dos governos francês e espanhol modificou essas condições.

Luiz XIV, abandonando sua política prudente, pelas cartas patentes de fevereiro de 1701, declarou que seu neto, o rei da Espanha, conservaria os direitos de seu nascimento, criando assim o perigo de reunião das duas coroas na mesma cabeça. Essa reunião era temida não só porque quebraria o equilíbrio europeu, como porque faria da França, ligada à Espanha, uma potência marítima formidável, ameaçando o poder da Inglaterra e da Holanda. Mais ou menos na mesma época (5-6 fevereiro 1701) o rei da França fez suas forças ocuparem as praças fortes dos Países Baixos, guarnecidas, depois do tratado de Ryswick, por forças holandesas, que se retiraram então. A ocupação dessas praças fortes constituía, apesar de Luiz XIV assegurar que ela duraria até a chegada de forças espanholas, uma séria ameaça para a Holanda, que procurou defender-se, pedindo a assistência da Inglaterra, prevista por tratado. A operação de Luiz XIV mostrava a ligação íntima existente entre a França e a Espanha, ameaçando o equilíbrio europeu e, principalmente, o comércio anglo-holandês.

mento. Independentemente da injustiça feita à Espanha, julgavam os *tories* que o tratado de 1700 favorecia a França: a posse de Nápoles e da Sicília asseguraria sua supremacia no Mediterrâneo e a posse de Guipuzcoa lhe facilitaria o comércio com as Índias Ocidentais e a América do Sul, colocando a Espanha à sua mercê em tempo de guerra; com a aquisição de tão grande extensão de costas seu poderio naval receberia um grande impulso. Os perigos resultantes da aceitação do testamento seriam menores: o sentimento nacional espanhol, profundo e arraigado impediria ou ao menos contrabalançaria a interferência francesa. Além disso, sendo o príncipe muito moço, seria facilmente conquistado pelas influências espanholas e não se submeteria excessivamente a seu avô, (Lecky, "History of England in the 18 th. century", vol. I, pp. 25-26)

Mas, a ameaça mais concreta ao comércio dos poderes marítimos foi a concessão, por Filipe V, de privilégios comerciais aos franceses: um tratado assinado em Bruxelas, em 15 de março de 1701, facilitava o comércio francês na Espanha, regulando as tarifas em seu favor; outras facilidades foram depois concedidas, e, em setembro do mesmo ano, os franceses conseguiram o asiento de negros (dado à Companhia da Guiné). Além disso, a esquadra francesa foi enviada para ajudar a defesa das terras americanas. Essas concessões despertaram o temor e a inquietação das potências marítimas, e provocaram a formação de uma coalisão contra a França e a Espanha. Dirigida por Guilherme III, ela foi formada por Inglaterra, Holanda e Áustria. O tratado de aliança (Grande Aliança de Haia), assinado em Haia, em 7 de setembro de 1701, tinha os seguintes fins:

1 — Impedir a união da França e Espanha sob o mesmo rei;

2 — Assegurar aos Habsburgos uma compensação por seus direitos à monarquia espanhola, procurando dar-lhes Milão, Nápoles e Sicília (A concessão dos dois últimos a uma nação amiga, visava a defesa da navegação e do comércio da Inglaterra e da Holanda no Mediterrâneo);

3 — Assegurar aos ingleses e holandeses o comércio da América e conservar os privilégios comerciais existentes sob Carlos II;

4 — Impedir a França de se apoderar de qualquer parte das Índias Ocidentais ou de mandar navios para lá exercerem direta ou indiretamente o comércio (23).

Além das vantagens acima indicadas, as potências marítimas teriam o direito de conquistar e conservar regiões e cidades das Índias Ocidentais, úteis para seu comércio e navegação (24). Lendo êsses artigos, podemos tirar duas conclusões: a primeira, de que a supremacia pertence, dentro da Aliança, às potências marítimas, cujos interesses são mais longamente considerados; a segunda, de que a questão do comércio e navegação nas Índias espanholas ocupava o lugar principal nas preocupações dessas mesmas potências.

A resposta de Luiz XIV a essa aliança foi o reconhecimento de Jaime III como rei da Inglaterra, por ocasião da morte de Jaime II, deposto pela revolução de 1688.

(23) — Mahan — “The influence of Sea power upon History” p. 204; Scelle, — “La traite négrière aux Indes de Castille”, vol. II, p. 459.

(24) — Mahan, op. cit., p. 204.

A guerra foi então preparada; Guilherme III, o principal líder, morreu, no entanto, antes do seu início (março de 1702). Em maio de 1702 começou a luta entre os membros da Grande Aliança de um lado, e a França e Espanha, ajudadas pela Savóia e Baviera, de outro. Em 1703 houve uma modificação nos dois campos: Portugal aderiu à Inglaterra e a Savóia abandonou a aliança francesa.

Considerando as cláusulas do tratado da Grande Aliança e a preponderância das potências marítimas, o esforço de guerra deveria ser dirigido principalmente contra a América Espanhola. De fato, o primeiro esforço foi feito nessa região. Entretanto, a presença da Áustria na coalisão e a necessidade de apoiar o candidato Habsburgo, mudaram o cenário da guerra para a Península Ibérica e Países Baixos. Aliás, a desconfiança da Inglaterra em relação à Holanda, impediu também que ela orientasse a guerra para as Índias Ocidentais, com medo, talvez, de ter de repartir as conquistas fáceis e lucrativas que poderiam ali ser realizadas, segundo diz Lecky (25). Assim, na América Espanhola, nenhum fato decisivo se deu durante a guerra; nenhuma base foi obtida, nenhuma conquista assegurou vantagens para o comércio anglo-holandês. Mas, apoiando o pretendente Carlos da Áustria, a Inglaterra pôde, após uma série de vitórias, alcançar dele as vantagens que não conseguira com operações militares ou navais, nas possessões espanholas.

Em 1706, depois de várias vitórias, os componentes da Grande Aliança tinham conseguido na Europa grande parte de seus objetivos. Os franceses tinham abandonado os Países Baixos (batalha de Ramillies, 23 de maio) e a Itália (vitória de Eugênio de Savoia em Turim, 7 de setembro). Na Espanha (onde Gibraltar fôra ocupado em 1704), um exército luso-anglo-holandês, comandado por Galloway, ocupou Madri (25-6-1706). Foi ali, então, proclamado rei da Espanha, com o nome Carlos "III", o pretendente austriaco. O momento era propício para a Inglaterra obter uma recompensa: Carlos "III", colocado no trono por suas forças, podendo manter-se nele somente com o seu auxílio, deveria atender aos seus pedidos.

b) — O tratado entre a Inglaterra e Carlos "III"

Por intermédio de seu representante Stanhope, o governo inglês apresentou ao novo Rei Católico suas

(25) — Lecky, op. cit., vol. I, pg. 102.

pretensões; êle desejava um tratado de comércio favorável e o asiento de negros, e os obteve. Também as cláusulas dêsses acôrdos nos mostram claramente a orientação da política inglêsa na defesa de seu comércio americano.

O asiento ficou apenas em projeto. Segundo Scelle (26), êle parece não ter sido assinado. Mesmo assim, merece ser indicado. Concedido por dez anos, era muito pouco diferente do asiento francês de 1701: os inglêses deveriam nesse período de tempo fornecer 48.000 negros, poderiam navegar diretamente da Inglaterra para os portos americanos habilitados para o comércio, etc.

Muito mais importante foi o tratado de comércio assinado em 10-7-1707, pelos representantes de Carlos "III" (príncipe de Lichtenstein) e da Inglaterra (Stanhope). Êsse tratado assegurava à Inglaterra a execução dos anteriores tratados de paz e comércio e lhe concedia grandes vantagens na Espanha. Dava também à Inglaterra a supremacia no comércio americano. Êste comércio seria explorado por uma companhia, formada por negociantes inglêses e espanhóis, depois de Carlos tomar as províncias do sul da Espanha, que conheciam melhor os problemas do comércio americano. No caso de não poder, por qualquer motivo, ser organizada essa Companhia, o rei espanhol se comprometia a permitir aos súditos de S.M. Britânica que commerciassem nas Índias, com liberdade igual à dos espanhóis, sem pagarem direitos mais elevados. Ainda, até a formação da companhia, os inglêses teriam o direito de enviar 10 navios de 500 toneladas cada um, pagando as mercadorias apenas os direitos exigidos dos espanhóis. Os navios partiriam de Cadiz e voltariam para lá, devendo submeter-se à visita na ida e na volta: a Inglaterra se comprometia, por seu lado, a não exceder as 5.000 toneladas, e a não pedir novas licenças para navegação. Essas embarcações podiam ser comboiadas por vasos de guerra inglêses, que não deviam carregar qualquer mercadoria; os navios espanhóis podiam aproveitar a escolta inglêsa (27).

Essas medidas colocavam o comércio hispano-americano nas mãos dos inglêses. A Inglaterra adquiria quase o monopólio do comércio com as Índias. Numa companhia anglo-espanhola, os inglêses dominariam

(26) — Scelle, op. cit., vol. II, p. 471.

(27) — Artigo secreto do tratado. Del Cantillo, "Tratados, Convenios", pp. 48-51. Scelle, op. cit., vol. II, pp. 464-476.

certamente: a Espanha possuía poucas indústrias e marinha insuficiente, enquanto a Inglaterra estava aparelhada financeira, industrial e comercialmente falando, para fornecer tudo o que era necessário aos colonos americanos. Numa situação de liberdade de comércio, o resultado seria o mesmo: a Inglaterra conquistaria as possessões da América, uma vez que a Espanha não podia concorrer com ela.

A permissão de enviar os navios também só dava vantagens à Inglaterra: ela se fazia protetora do comércio espanhol e podia tornar-se nesse tempo, a única fornecedora da América Espanhola. Não só era elevada a tonelagem de mercadorias a ser introduzida, como, apesar do compromisso do govêrno, os negociantes podiam fàcilmente ultrapassá-la.

Para manter essas vantagens com exclusividade, a Inglaterra afastava, pelo mesmo artigo, suas rivais, especialmente e diretamente a França. Todos os comerciantes franceses deviam ser excluídos de “tôda espécie de tráfico nas Índias espanholas, não podendo fazê-lo direta ou indiretamente, em seus nomes ou no de outras pessôas”.

Também os interêsses holandeses eram abandonados pela Inglaterra. A Holanda não teve conhecimento do tratado senão mais tarde, por intermédio da França.

Um vasto plano de proteção à América foi ao mesmo tempo elaborado: as colônias seriam protegidas pelos inglêses ao se declararem favoráveis a Carlos “III”; a esquadra inglêsa comboiaria os galeões, restabelecendo o comércio e defendendo os territórios hispano-americanos contra os franceses. Assim de acôrdo com essa combinação, uma esquadra inglêsa apareceu em Havana, em 1707, para conseguir o reconhecimento do Arquiduque (28), não tendo, no entanto, alcançado êxito: Cuba, como as outras partes do Império, manteve-se fiel a Filipe V.

(28) — Guerra y Sanchez, “Manual de História de Cuba”, p. 131.

Faculdade de Filosofia

Ciências e Letras

Biblioteca Central **CAPÍTULO II**

OS TRATADOS DE UTRECHT

1 — O fim da guerra de sucessão

a) — Os acontecimentos de 1707 a 1710

A aplicação do tratado anglo-espanhol de 1707 dependia da ocupação do trono da Espanha e do domínio de todo o país por Carlos da Austria. Mas essa condição não se efetuou: Carlos ocupou Madri por muito pouco tempo e nunca, mesmo nos momentos de maiores vitórias, teve sob seu domínio todo o território espanhol. Contra êle levantou-se o povo, que se manteve fiel a Filipe V. Iniciada na região de Madri, de onde os aliados foram forçados a sair (em 3-8-1706, Filipe V entrou novamente na sua capital), a reação popular se estendeu pouco a pouco a toda a Espanha, com exceção da Catalunha. Era tal o sentimento contrário ao pretendente Habsburgo, que, em setembro de 1710, quando, após uma campanha feliz, Carlos "III" entrou novamente em Madri, a maior parte de seus habitantes seguiu Filipe em sua retirada para Valladolid. Os bandos de guerrilheiros cortavam comunicações, impediam o aprovisionamento dos invasores, tornando difícil a luta e principalmente a resistência às forças vitoriosas de Filipe em fins de 1710. A reação popular era estimulada pela energia com que Filipe V lutava para defender seus direitos, e, portanto, para defender o país contra o invasor estrangeiro.

A falta de habilidade dos aliados em aproveitar sua superioridade militar para obter uma paz vantajosa, antes de 1710, foi outra causa que impediu a conservação do trono espanhol por Carlos da Austria. Várias vezes, de 1707 a 1710, êles deixaram passar a oportunidade de negociar com Luiz XIV, que, vencido e com os recursos esgotados, procurava tratar com seus inimigos.

Em 1707, nas conversações franco-holandesas, as

exigências demasiadamente grandes dos holandeses (29), impediram, apesar da competência do enviado francês, que se chegasse a um acôrdo.

Em 1708, resultados desastrosos da luta, como a derrota francesa em Oudenarde (11 de julho), a capitulação de Lille (dezembro), a tomada de Minorca, e da Sardenha (agosto-setembro) pelos ingleses desanimaram Luiz XIV: com o exército desmoralizado sem recursos, com as finanças em péssimo estado (30), com a grande miséria no país, o rei francês precisou de procurar um acôrdo com os adversários. Nas novas negociações feitas em Haia, franceses e espanhóis mandaram representantes diferentes (31). Para conservar seu trono, Filipe não hesitou em oferecer grandes vantagens comerciais aos adversários. Seu representante propôs a formação de uma companhia, composta de ingleses, holandeses, franceses e espanhóis, para explorar o comércio americano. A companhia seria dividida em quatro partes iguais, ou, para conquistar a adesão de holandeses e ingleses, em três partes (uma caberia à Holanda, outra à Inglaterra e a terceira à Espanha e França reunidas). A companhia teria o asiento de negros. Foram oferecidas ainda aos holandeses vantagens particulares para o exercício de seu comércio nas Índias e na Espanha (32).

Luiz XIV, por seu lado, atendia às exigências dos inimigos, exigências que aumentavam à medida que cresciam as concessões: exclusão de Filipe V do trono espanhol sem compensação e reconhecimento de Carlos "III", reconhecimento da sucessão protestante na Inglaterra e expulsão do pretendente Stuart da França, destruição das fortificações e pôrto de Dunquerque,

(29)— Os holandeses desejavam: "interesses na navegação para as Índias espanholas, conservação por algum tempo de uma guarnição holandesa em Cadiz para assegurar a manutenção de seus privilégios na Espanha e Índias; conservação de Carlos "III" no trono, único príncipe que lhes asseguraria a liberdade de comércio". (Scelle, op. cit. vol. II, p. 476).

(30) — A frota do México, carregada com 20 milhões em barras de ouro, chegando a St. Malo, permitiu alguma melhora, é verdade. (St. Léger, "La prépondérance française", p. 439).

(31) — Tendo Luiz XIV aceitado negociar na base do abandono do trono espanhol por seu neto, este resolveu defender seus direitos à coroa dos reis católicos. O envio de um representante espanhol a Haia — Bergeyck — coincidiu com uma reação para o afastamento da influência francesa nos negócios espanhóis.

(32) — Scelle, op. cit., pp. 479-480.

constituição de praças de barreira entre a França e a Holanda, abandono de Estrasburgo ao Imperador (33). Tudo isso Luis XIV cederia em troca da paz apenas.

As negociações, contudo, fracassaram: os holandeses exigiam de Filipe V a exclusão da França da companhia comercial (34), e os aliados pretendiam que Luiz XIV juntasse as forças francesas às suas para expulsar seu neto do trono espanhol se, dentro de dois meses, êle não o tivesse abandonado.

Essas exigências aproximaram novamente a França e a Espanha, cujas relações tinham estado um pouco tensas; a guerra devia continuar, e seu prolongamento era o resultado das pretensões exorbitantes dos aliados.

Malplaquet (11-9-1709), a última grande batalha travada foi favorável aos anglo-austro-holandeses; e a negociação de paz que se seguiu, feita em Geertruidenberg (1710), malogrou também. As exigências anteriores dos aliados foram conservadas e um pouco ampliadas: além de exigirem que Filipe abandonasse a Espanha, desejavam que Luiz XIV promettesse proibir a ida de qualquer navio francês para as Índias, parte integrante da monarquia espanhola, qualquer que fôsse o pretexto invocado.

Ao considerarmos essas negociações, vemos, como bem nota Scelle, (35), que as potências marítimas manifestaram sempre uma pretensão principal: “excluir a França da América”. Pretensão da Inglaterra, expressa no tratado com Carlos “III” e nas negociações, pretensão da Holanda, expressa nos vários entendimentos.

Mas a exorbitância de suas exigências impediu que elas conseguissem inteiramente o que desejavam.

A continuação da luta depois de Geertruidenberg, trouxe modificações que melhoraram a posição de Luiz XIV e permitiram a reforma de suas concessões. A última campanha da guerra de sucessão tornou a situação mais favorável à Espanha e à França. Na Espanha, depois de nova ocupação de Madri por Carlos (28-9-1710), as forças francesas, sob o comando de Vendôme, deram o auxílio necessário aos espanhóis, e o exército anglo-austriaco foi derrotado em Villaviciosa (10-12-1710). Esta vitória garantiu a ocupação do trono espanhol por Filipe V e abriu o caminho para a paz.

(33) — St. Léger, op. cit., p. 439; Lecky, op. cit., vol. I, p. 47.

(34) — Os holandeses seguiam uma política de exclusivismo comercial na América igual à da Inglaterra.

(35) — Scelle, op. cit., vol. II, pag. 482.

b) — As transformações internas na Inglaterra.

A derrota dos aliados em Villaviciosa se deu pouco tempo depois de uma grande transformação na política interna da Inglaterra: um partido contrário à guerra tinha ocupado o poder. Sendo a Inglaterra a alma da coalisão, dependia grandemente dela a continuação da luta. Ora, Villaviciosa, mostrando a inutilidade dos esforços feitos durante sete anos, foi um novo argumento juntado aos dos partidários da paz naquele país, cada vez mais numerosos a partir de 1709.

A guerra prolongada pesava sôbre a população inglesa: os impostos aumentavam, a vida encarecia e a luta não trazia para o país as vantagens prometidas. Uma certa agitação começou a se produzir contra a política governamental e se tornou cada vez mais intensa pela campanha de imprensa entre partidários da guerra e partidários da paz (36). Os ataques rudes ameaçavam a estabilidade do govêrno. O conflito se tornou mais grave e complicado quando disputas religiosas se misturaram com as discussões políticas.

No fim de 1709, o caso do dr. Sacheverell, pastor protestante, condenado por seus sermões, causou uma grande impressão e favoreceu muito a causa tory (37). Êle foi, mesmo, responsável pela queda do ministério whig: conhecendo a disposição do país, a rainha Ana, que fôra sempre tory em suas convicções políticas e religiosas, abandonou gradualmente os whigs. Os ministros foram, um a um, substituídos por elementos tories (Lord Kent, Sunderland e Godolphin foram substituídos por Shrewsbury, St. John e Harley respectivamente). Em seguida, o Parlamento foi dissolvido e as novas eleições deram grande maioria aos tories.

(36) — Grande número de jornais e panfletos circulava pondo os ingleses ao par dos acontecimentos e fatos. Nesses jornais colaboravam elementos de grande valor; defendendo os principios whigs e a política de guerra. Congreve, Steel, Addison escreviam no "Tatler", no "Guardian", no "Spectator", no "Whig Examiner"; Pope, Prior e Swift combatiam a política whig, lutando pelos interesses tories e pela conclusão da paz. Swift era o elemento mais destacado; seu panfleto "A conduta dos aliados", teve uma influência e uma projeção enormes. Nele, o propagandista tory criticava a política dos whigs, a situação da Inglaterra e a atitude dos aliados. (St. Léger, op. cit., p. 447-448; Wingfield-Stratford, "The history of British Civilization", p. 642).

(37) — Para pormenores sôbre o caso Sacheverell, veja Lecky, op. cit., vol. I, pp. 50-58; St. Léger, op. cit., p. 448).

O novo govêrno era unânimemente favorável à paz.

O seu interêsse pela paz era um interêsse de partido: a guerra fôra começada e era dirigida pelo partido whig. Além disso, o partido tory era composto na sua maioria, por elementos ligados aos interêsse rurais. Ora, a guerra dera à classe dos homens de negócio e dos financistas uma grande importância, aumentando sua riqueza e permitindo que ela participasse do poder. Conseqüentemente, a *country gentry* se sentia prejudicada; suas rendas diminuíam ao mesmo tempo que aumentavam seus encargos. Daí, pedir ela a paz com insistência, opondo-se naturalmente aos homens de negócios que desejavam a guerra. Subindo ao poder, era natural que os chefes *tories* defendessem os interêsses de seus partidários (38).

Mas êsse interêsse de partido correspondia aos interêsses do país. As despesas inglêsas cresciam sempre: o custo da guerra aumentava constantemente, e, com êle, aumentavam os impostos e empréstimos. De £ 3.700.000, em 1702, a despesa passou a £ 5.700.000, aproximadamente, em 1706, e a cêrca de £ 6.850.000, em 1711 (39). A receita era inferior às despesas, de modo que uma pesada dívida se acumulava, criando um sério problema para o govêrno. As despesas subiam em grande parte por causa do auxílio prestado aos outros membros da coalisção, cujos esforços eram inferiores às necessidades. A Inglaterra concedia-lhes subsídios, e como êles não forneciam a quota de soldados e materiais com que deviam contribuir, segundo acôrdo feito, ela era obrigada a gastar muito mais do que pretendia (40), para manter as fôrças em luta. O mesmo ocorria com a marinha: a frota aliada seria formada por navios inglêses e holandeses na proporção de 5/8 para a Inglaterra e 3/8 para a Holanda. Esta, entretanto, não contribuía com a parte que lhe cabia, o que

(38) — A idéia de que a guerra, pelos grandes empréstimos que exigia, dava uma importância muito grande às classes possuidoras de bens móveis (“*moneyed classes*”) encontra-se nas obras de Bolingbroke e Swift (Lecky, op. cit., vol. I, p. 103, n. 2). O Parlamento *tory* de 1711 procurou logo assegurar o poder para os possuidores de terras, votando uma lei em que se exigia, pelo menos, £ 600 de rendas territoriais para representar um condado, e £ 300 para representar um burgo no Parlamento (St. Léger, op. cit., p. 449).

(39) — Lecky, op. cit., vol. I, p. 100).

(40) — Idem, p. 101. Em certo momento a Inglaterra teve 244.000 homens em suas listas de pagamento.

acarretava um aumento enorme de despesa para a Inglaterra, obrigada a aumentar sua parte (41).

Além disso, a luta no continente europeu pouca vantagem poderia trazer para a Inglaterra. Condenava-se o fato de não ter sido desenvolvida uma enérgica campanha na América, embora o tratado de Aliança de 1701, permitisse às potências marítimas fazerem conquistas nas Índias Ocidentais espanholas. Se considerarmos que a participação da Inglaterra na guerra de sucessão da Espanha havia sido determinada principalmente pelo desejo de impedir a queda do comércio da América Espanhola nas mãos dos franceses e de assegurar os proveitos desse negócio para si, e pelo interesse de conservar os privilégios que possuía no comércio espanhol, compreenderemos porque a falta de ação enérgica naquela parte do Império espanhol, pelas forças inglesas, era condenada pelo país. Essa atitude era ainda mais combatida e considerada mais grave porque era conhecido na Inglaterra o comércio feito pelos franceses no Mar do Sul.

c) — Importância do comércio dos franceses no Mar do Sul.

A guerra havia provocado justamente aquilo que se desejava impedir: a conquista do mercado hispano-americano pela França. Durante a guerra, um grande comércio francês tinha-se desenvolvido na América, especialmente no Mar do Sul. A Espanha, em situação inferior à da Inglaterra e da Holanda nos mares, preocupada com a defesa de seus territórios europeus, não podia cuidar de suas colônias. Seus aliados franceses se encarregaram, então, de auxiliar a defesa das terras americanas e aproveitaram a oportunidade para desenvolver o comércio do seu país com a América Espanhola, fornecendo aos colonos os produtos de que eles tinham necessidade. A dificuldade da Espanha em enviar os galeões e frotas facilitou a emprêsa.

O comércio francês foi praticado por vários agentes: pelos oficiais e marinheiros dos navios enviados em perseguição dos corsários ingleses, pelos representantes e navios da Companhia da Guiné, encarregada do **asiento**, pelos comerciantes vindos dos portos franceses, especialmente de St. Malo.

(41) — Lecky, op. cit., p. 101; Mahan, op. cit., p. 216. Este aumento era o menos criticado, porque correspondia a uma inferioridade da Holanda em face da Inglaterra e a uma decadência de sua força naval e de seus recursos financeiros.

A penetração alcançou grande parte da América. Na região do Norte — mar das Antilhas e gôlfo do México — e em Buenos Aires, ela foi feita principalmente pelos agentes da Companhia da Guiné e pelos elementos dos navios das frotas francesas. A ação dêstes últimos foi a menos importante: era a menos reduzida e permitia a introdução de pequena quantidade de gêneros.

O comércio feito pelos funcionários da Companhia do asiento, não era novidade: os asientistas anteriores haviam sempre aproveitado a oportunidade oferecida pelo seu comércio lícito para o exercício de atividades ilícitas, introduzindo com os negros grande quantidade de mercadorias (42). Êsses dois tipos de comércio foram perseguidos pelas autoridades espanholas.

Muito mais importante foi a penetração no Mar do Sul. Durante a guerra, com a interrupção das viagens dos galeões, as províncias nele situadas, como aliás, todo o Império, ficaram desprovidas de roupas e outros gêneros que costumavam receber da Europa. Sabedores disso, comerciantes franceses, principalmente os de St. Malo, iniciaram a navegação para aquêles mares: a partir de 1702, época em que chegou o primeiro (43), numerosos navios franceses penetraram no Mar do Sul pelo estreito de Magalhães. Foram êles os primeiros a usar essa via de comércio. Seus negócios eram feitos em todos os portos do Mar do Sul, do Chile à Califórnia, sendo mais procurados os do Chile: Valparaíso e Concepción tornaram-se sedes de importante comércio. Circunstância que favoreceu êsse comércio francês foi a atitude dos funcionários espanhóis, governadores e vice-reis.

O comércio francês era ilícito: aos estrangeiros era proibido navegar e comerciar no Mar do Sul, e, apesar de ser a França aliada da Espanha, as leis de exclusão não tinham sido revogadas em seu favor. Mas seus comerciantes gosaram de uma grande tolerância: a França era a única aliada da Espanha na luta, seus súditos não podiam ser tratados como inimigos, e o comércio e a presença de navios no Mar do Sul

(42) — O comércio de representantes e capitães de navios era feito sem o consentimento da Companhia. As vêzes entretanto, êles conseguiam a cumplicidade dos seus diretores. Para outros pormenores veja Scelle, op. cit., vol. II, pp. 381-414.

(43) — Navio "Aurora" sob o comando de le Regodier. Alsedo y Herrera "Aviso histórico, político e geográfico", governo do Marquês de Castell dos Rios, ed. Zaragoza p. 184.

eram convenientes para a causa espanhola. As embarcações francesas eram quase as únicas que mantinham relações entre a América e a Espanha; levavam para a Europa as riquezas que seriam utilizadas na luta contra os inimigos da monarquia espanhola e traziam os produtos necessários para os colonos; além disso, podiam, também, ser utilizados para defender os portos do Mar do Sul em caso de ataques, uma vez que os vice-reinos não podiam receber auxílio da Espanha. Essas considerações, unidas à de que em tempo de guerra nem sempre é possível seguir a regra comum, levaram o vice-rei do Peru (marquês de Castell dos Rios, 1704-1710) a adotar uma política de tolerância, sem chegar ao consentimento, no caso do comércio ilícito dos navios franceses. Favorecendo essa atitude, havia uma cédula de Filipe V indicando as relações existentes entre as coroas de França e Espanha, e mandando “que no geral e absoluto se mantivesse toda boa relação com os vassallos de S. M. Cristianíssima, tendo como únicos os interesses de uns e outros” (44). As vezes, outra causa concorria também para facilitar o comércio dos franceses: a ganância de funcionários, que, em troca de prêmios, apoiavam suas atividades. Uma permissão oficial de comércio, restrita, é verdade, dada no governo do vice-rei D. Diego Ladrón de Guevara (1711), ilustra o que dissemos acima: aos franceses, do mesmo modo que aos espanhóis, foi oferecida licença para comerciarem em Callao, desde que se comprometessem a auxiliar a defesa do porto contra uma possível agressão por parte dos ingleses, que, segundo se dizia, preparavam uma esquadra para agir no Mar do Sul. Os navios franceses poderiam vender suas mercadorias em Callao, pagando os direitos reais estabelecidos: meio interessante de obter parte das somas necessárias ao serviço da defesa. Uma ordem foi expedida a todos os portos da costa para que seus funcionários informassem os capitães de navios franceses sobre aquelas decisões (45). Segundo Alsedo y Herrera apenas três embarcações seguiram para Callao; os capitães preferiam, talvez, vender seus gêneros em outros lugares, sem precisar de tomar qualquer compromisso.

Esse comércio extremamente lucrativo e facilmente feito, teve grande repercussão. Na França provocou tal entusiasmo, que embarcações eram constantemente e em grande número armadas para o Mar do

(44) — Alsedo y Herrera, op. e ed. cit., p. 185.

(45) — Idem, ibidem (gov. de Don Diego Ladrón de Guevara 1710 - 1716), pp. 187-188.

Sul: mais de 200 navios mercantes procuraram Callao e outros portos (46). Reuniam-se, às vêzes, vários em um só pôrto, e a abundância de mercadoria provocava a baixa dos preços e, portanto, a diminuição dos lucros.

Na Inglaterra, onde foi conhecido, êsse comércio francês provocou o desejo de participar das riquezas enormes de que se falava, além de provocar críticas à política governamental, a que já nos referimos. E' verdade que durante a guerra, a Inglaterra não se descuridou inteiramente da América Espanhola: um ativo comércio de contrabando continuou a ser feito no Mar dos Caraíbas, navios espanhóis que navegavam naquêle mar foram perseguidos e apresados, alguns ataques isolados foram feitos às colônias; alguns corsários penetraram mesmo no Mar do Sul (47). Mas isso era pouco, principalmente considerando a atividade dos franceses. Os inglêses mostravam-se impacientes, por exercer o comércio no Mar do Sul e isso só seria possível com a cessação da guerra.

Apesar da existência de todos êsses fatores favoráveis à paz, era difícil ao ministério tory iniciar imediatamente negociações para terminar a guerra.

2 — Os tratados de paz e comércio.

a) Os tratados de Utrecht e Rastadt.

Um acontecimento inesperado, a morte do imperador José I (17-4-1711), permitiu que êles seguissem suas idéias pacíficas. Não tendo filhos, o Imperador

(46) — Sérionne, "Le intéréts des nations de l'Europe développés relativement au commerce", vol. I, p. 93.

(47) — A fama das riquezas obtidas pelos franceses levou alguns comerciantes de Bristol a prepararem uma expedição para o Mar do Sul por conta própria. Dois navios o "Duke" e o "Duchess", foram armados e colocados sob o comando dos capitães Woodes Rogers e Stephen Courtney, tendo um dêles como piloto, a Dampier, célebre em tôda a Europa por suas viagens. Êsses navios, saídos em 1-8-1708 fizeram uma viagem proveitosa: dobrando o estreito de Magalhães, iniciaram um ativo curso: atacaram cidades da costa das quais a principal foi Guaiaquil (1709), onde tomaram um despojo consideravel, e perseguiram navios espanhóis e franceses. A prêsa mais considerável foi a de um dos galeões das Filipinas (1-1-1710) carregado com sêdas e mercadorias da China, prêsa avaliada em cerca de 2 milhões de peças de oito. Com êste navio êles retornaram à Inglaterra pelo Oriente, chegando em 2-12-1711. Depois desta viagem "a riqueza do mar do Sul se tornou o tópico geral das conversas e fêz um barulho considerável" ("The naval history of Great Britain", vol. III, pp. 170-171; Alsedo y Herrera, op. e ed. cit., p. 182; Duro, Armada Española, vol. VI, p. 93).

deixava, como herdeiro, o arquiduque Carlos, o pretendente ao trono espanhol. Continuar a luta pelos interesses de Carlos "III" seria lutar pela reconstituição do Império de Carlos V, e isto seria muito mais prejudicial para o equilíbrio europeu e para os interesses da Inglaterra do que a manutenção de Felipe V no trono da Espanha, se êle renunciasse ao trono francês. Este novo princípio dirigiu as negociações de paz, afinal iniciadas pelo governo inglês.

Secretamente, os governos francês e inglês entraram em entendimento e as negociações terminaram pela assinatura das preliminares de Londres (8-10-1711). Nas negociações, Luiz XIV agia em seu nome e no de Filipe V, de quem havia recebido plenos poderes. Dois tipos de atos foram assinados: um continha propostas gerais para a paz, o outro, vantagens cedidas à Inglaterra, em particular. Pelo ato relativo à paz geral, Luiz XIV reconhecia a rainha Ana e a sucessão protestante na Inglaterra, concordava na demolição do pôrto de Dunquerque, prometia impedir a reunião das coroas de França e Espanha numa mesma cabeça e conceder aos aliados satisfações econômicas e políticas. O outro ato, mantido secreto, era mais importante, e nos interessa mais particularmente. Além das estipulações sôbre o reconhecimento da sucessão ao trono inglês e sôbre Dunquerque, êle continha: a cessão pela França à Inglaterra da baía e estreito de Hudson, da ilha de Terra Nova, onde franceses e espanhóis conservariam direitos de pesca, da sua parte na ilha de S. Cristovão (nas Antilhas). A França concederia ainda, à Inglaterra, um tratado de comércio favorável. Da Espanha, a Inglaterra deveria receber Gibraltar e Pôrto Mahon, o tratamento de nação mais favorecida, a isenção de 15 % nos direitos de entrada das mercadorias na península e o *asiento* de negros pelo espaço de 30 anos, com a indicação das praças para refreshamento e venda dos escravos e de um terreno em Buenos Aires, onde êles seriam conservados antes da venda (48).

Entre as concessões feitas à Inglaterra particularmente, duas, sobretudo, são notáveis pela sua extensão: a isenção de 15 % nos direitos alfandegários e o exercício do *asiento* de negros por 30 anos como a cessão do terreno em Buenos Aires. A isenção dos 15 % dava à Inglaterra uma situação privilegiada no comércio espanhol, uma superioridade sôbre as outras nações na introdução de mercadorias no território de

(48) — Scelle, *op. cit.*, pp. 515-516. St. Léger, *op. cit.*, pp. 450-451; Lecky, *op. cit.*, pp. 107-108.

Filipe V. Ela havia sido prometida para que os negociadores ingleses desistissem de outra pretensão muito maior: a cessão de quatro praças de segurança na América — duas no Mar do Norte e duas no Mar do Sul — para o exercício do seu comércio. Embora eles não desejassem praças grandes e importantes, e se contentassem com pequenos portos, onde seus negociantes pudessem refugiar-se em caso de perigo e colocar suas mercadorias, embora eles não se opuzessem a que a França recebesse as mesmas regalias, a concessão colocaria o comércio das Índias Espanholas quase inteiramente nas mãos dos ingleses. Superiormente organizada em relação à marinha e ao comércio, a Inglaterra faria desses pontos, centros importantíssimos de comércio, fôsem eles embora os mais desertos e mal situados das Índias. Um comércio direto se estabeleceria entre a Inglaterra e o Império espanhol da América, sem qualquer possibilidade de contrôlo. Isso prejudicaria naturalmente as outras nações européias interessadas no comércio hispano-americano, de modo especial a França e a Holanda, além da Espanha. Considerando a situação da Inglaterra no Mar do Norte, onde possuía numerosas colônias admiravelmente situadas para o exercício do comércio com os colonos espanhóis, o pedido de praças fortes na Terra Firme surpreendia e fazia pensar em desejo de conquista territorial (49). E' verdade que, em um momento, pensou-se, na Inglaterra, em dividir as colônias espanholas do Continente americano, mas julgamos que não foi essa idéia que predominou na consideração inglesa: o pedido de praças foi abandonado desde que foram oferecidas compensações comerciais ou territoriais julgadas mais importantes, e se considerou o descontentamento que produziriam na Europa tais concessões. A intenção de vencer a concorrência feita pelos holandeses de Curaçao ao contrabando inglês na Terra Firme (especialmente na província de Venezuela), e o desejo de impedir o desenvolvimento do comércio francês devem ser, ao nosso ver, considerados no julgamento do pedido inglês (50). O pedido de bases no

(49) — Opinião do negociador francês Mesnager e de seus companheiros de embaixada. Scelle, op. cit., pp. 495-496.

(50) — Os ingleses manifestaram claramente em outras ocasiões o desejo de afastar os holandeses, e o interesse em não lhes serem dadas grandes concessões. St. John chegou mesmo a informar os negociadores franceses que "embora não pudessem deixar de pedir uma barreira para os holandeses, eles não desejavam que ela fôsse muito extensa e muito forte; os franceses deveriam

Mar do Sul era muito mais compreensível: elas permitiriam a conquista de um domínio até então fechado para o comércio inglês.

Tendo em vista o prejuízo que a concessão de tais bases traria para a Espanha e a França, o representante de Luiz XIV (Mesnager ainda) deveria oferecer vantagens equivalentes aos ingleses, para que eles abandonassem a pretensão. Depois de muita discussão foi obtida a desistência: os ingleses receberiam, como compensação, o abaixamento de 15 % nos direitos de entrada na Espanha, teriam o asiento por trinta anos e ainda receberiam a metade francesa da ilha de S. Cristovão.

A outorga do asiento por 30 anos e não por 10, como no caso da Companhia Francesa, seria, pois, uma compensação pelo abandono do pedido de praças de segurança. Trinta anos era um espaço de tempo bem suficiente para a conquista comercial da América Espanhola pela Inglaterra. O terreno em Buenos Aires fôra pedido sob o pretexto de que a Inglaterra não possuía naquela parte da América, ou no sul do oceano Atlântico, colônias onde pudesse refrescar os escravos. Buenos Aires era na verdade ótimo ponto para o estabelecimento de um entreposto para a penetração comercial no Peru e no Chile, e o terreno seria um ótimo trunfo nas mãos da Inglaterra em tempo de guerra.

Assinadas as preliminares de Londres, a Inglaterra forçou a reunião do congresso nelas previsto, ameaçando abandonar a Holanda que não desejava interromper a luta. Os beligerantes foram convocados para um congresso que se reuniria em Utrecht; a Espanha só participaria depois de resolvidas as condições a ela referentes, ficando seus interesses sob os cuidados de Luiz XIV, dotado de plenos poderes para tratar em nome de Filipe V.

Desde o início do congresso apareceram dificuldades para o ministério inglês. No interior manifestou-se uma séria oposição na Camara dos Lords, dirigida por Marlborough. Ele apresentou uma moção, que foi votada, estabelecendo que “nenhuma paz seria segura e honrosa se deixasse a Espanha e as Índias para um príncipe Bourbon” (51).

manter-se firmes contra a Holanda a fim de resistir a qualquer tentativa feita por ela para obter uma parte nas vantagens concedidas à Inglaterra” (memórias de Torcy, apud Lecky, op. cit. vol. I, p. 109).

(51) — Lecky, op. cit., vol. I, p. 108.

Para vencer a resistência, doze novos pares foram nomeados pela rainha, e Malborough foi afastado do comando das fôrças inglêsas. Ao mesmo tempo, os aliados se mostraram descontentes com as preliminares. Isto foi, talvez, o que determinou o fracasso das primeiras negociações de Utrecht. Iniciadas em janeiro de 1712, as reuniões foram suspensas em abril: as pretensões das potências contrárias à França não eram razoáveis, especialmente as do imperador, que desejava tôda a monarquia espanhola e mais a Alsácia e os três Bispados; a França por seu lado, diminuia o número de praças de barreira que deviam ser dadas à Holanda. Suspensas as discussões em Utrecht, o govêrno inglêz continuou seus entendimentos com a França. Depois de obter a renúncia de Filipe ao trono francês (do qual êle se aproximara muito com as mortes do Delfim, seu filho e seu neto), e de ocupar Dunquerque, como medida de segurança, a Inglaterra assinou com a França um armistício nas Flandres (17-7-1712).

A luta foi continuada então pelos outros membros da aliança. A vitória de Villars em Denain (24-7-1712) sôbre as fôrças do príncipe Eugênio, permitiu a reconquista de numerosos centros franceses ocupados pelo inimigo, destruiu os planos de ataque a Paris e influiu na conclusão da paz. Os membros da coalisão, desanimados pelo abandono da Inglaterra e pela derrota, concordaram então em interromper a luta.

Reiniciadas as conversações em Utrecht, a paz foi, finalmente, assinada. Numerosos tratados regularam as questões que interessavam os contendores. Em 11-4-1713 foram assinados os tratados separados da França com a Inglaterra, com a Holanda, com Portugal, com o duque de Savóia e com o eleitor do Brandeburgo. Eles foram completados pelos acordos entre a Espanha e a Inglaterra — tratado de paz de 13-7-1713 e tratado de comércio de 9-12-1713, entre a Espanha e a Holanda, em 26-6-1714 e entre a Espanha e Portugal em 6-2-1715.

O imperador não entrou em acôrdo com seus adversários em Utrecht e preferiu continuar a luta com a França. Ao fim de pouco tempo, tendo sofrido derrotas em Landau e Friburgo-em-Brisgau (20 e 31 de outubro 1713) e vendo-se sem recursos, resolveu assinar a paz. Depois de difíceis negociações, foi assinado o tratado, em Rastadt, em 6-3-1714. Carlos VI, entretanto, não reconheceu Filipe V e o esta-

do de guerra continuou entre os Habsburgos e os Bourbons da Espanha.

Segundo êsses tratados, Filipe V conservava a Espanha e as Índias e renunciava ao trono francês, enquanto os príncipes franceses, duque de Berry e duque de Orléans, abandonavam os direitos que poderiam ter ao trono espanhol. Essas renúncias foram registradas pelas Côrtes espanholas e pelo Parlamento de Paris. Ele perdia, entretanto, todos os outros territórios da monarquia espanhola na Europa: a Sicília passava para o duque de Savóia; a Sardenha, Nápoles, Milão, os presídios da Toscana, os Países Baixos ficavam para o Imperador (tratado de Rastadt); a Gueldre espanhola era atribuída ao eleitor do Brandeburgo (52).

A Inglaterra obtinha tudo o que fôra estipulado nas preliminares de Londres, inclusive o tratado de comércio com a França e a renúncia de Luiz XIV aos privilégios adquiridos na Espanha e nas Índias durante a guerra, do asiento de negros sobretudo. Apenas o direito de isenção dos 15 % na Espanha foi substituído por um equivalente, como veremos mais adiante, ao tratarmos mais pormenorizadamente dos tratados anglo-espanhóis.

Dos membros da Grande Aliança, a Holanda foi o menos favorecido: ela recebia de Luiz XIV apenas algumas praças fortificadas nos Países Baixos — “cidades da barreira” — que não lhe davam qualquer vantagem econômica ou de população; da Espanha, obtinha apenas a cláusula de nação mais favorecida, e a promessa de que as Índias seriam fechadas a todos os países europeus. Reconhecia, por sua vez, a concessão do asiento aos ingleses, mas nada obtinha que lhe permitisse qualquer comércio lícito na América (53).

(52) — O duque de Savóia, recebia ainda a Savóia e o condado de Nice, cedidos pela França, e tinha o título de rei (rei da Sicília, depois rei da Sardenha, quando fêz a troca da ilha com o Imperador) reconhecido por Luiz XIV, e o eleitor do Brandeburgo obtinha também o reconhecimento por Luiz XIV do título de “rei da Prússia”.

O rei de Portugal recebia da França um território contestado na fronteira do Brasil com a Guiana, e da Espanha, a Colônia do Sacramento, além do reconhecimento dos créditos devidos pelo governo espanhol aos *asientistas* portugueses, cuja concessão terminara em 1701.

(53) — As pretensões da Holanda ao comércio americano e o desejo de receber concessões iguais às da Inglaterra fizeram demorar a conclusão do tratado hispano-holan-

Os tratados de Utrecht e Rastadt, fizeram da Inglaterra a principal triunfadora da guerra: ela adquiria a posição de árbitro da Europa Ocidental e obtinha vantagens que favoreciam sua expansão colonial, comercial e marítima e lhe preparavam a hegemonia. Ela conseguiu também, com o **asiento** a faculdade de comerciar com a América Espanhola, fim principal da sua participação na luta. Excluía desse comércio, por algum tempo, não só a França, como sua aliada, a Holanda. Por outro lado, a França era a mais prejudicada com os tratados: não só fazia as maiores concessões, como perdia a preponderância na Europa.

- b) — Os acordos anglo-espanhóis de 1713: “**asiento**”, tratado de paz e amizade e tratado de comércio.

Merecem particular atenção os três acordos assinados entre a Espanha e a Inglaterra: o **asiento** de negros (26-3-1713), o tratado de paz e o tratado de comércio; o primeiro em Madri e os outros dois em Utrecht (as preliminares haviam sido assinadas em Madri; em 27-3-1713 as de paz e amizade e em 13-7-1713 as de comércio). Esses tratados dirigiram as relações anglo-espanholas durante a primeira metade do século XVIII, influenciando mesmo depois de 1750 na conduta dos dois países, e foram a base de toda a penetração inglesa na América espanhola, durante o período que nos interessa.

O **asiento** de negros foi concedido à Inglaterra por 30 anos (54); de 1 de maio de 1713 a 1 de maio de 1743, caberia a uma companhia inglesa o privilégio de

dês. Para obrigá-la a tratar e concluir rapidamente, o representante espanhol no Congresso, recusou-lhe passaportes para o exercício do comércio na Espanha até a conclusão da paz; mas, apesar do grande número de navios prontos para partir existentes nos portos holandeses, as negociações foram lentas e só se concluíram muito depois de assinados os tratados anglo-espanhóis. Aos pedidos de maiores concessões feito pelos holandeses, responderam os espanhóis que sua oportunidade havia passado com a má vontade que tinham mostrado anos antes para fazerem a paz com a Espanha e a França.

- (54) — Vide o tratado na íntegra, em Cantillo, “*Tratados, convenios y declaraciones de paz y de comercio — 1700-1843*”, pp. 58-69. Tratado del **asiento** de negros concluído em Madrid el 26 de Marzo de 1713 entre Espanha e Inglaterra; e em Savary des Bruslons, “*Dictionnaire Universel de Commerce*”, vol. I, pp. 1420-1425. Vide

fornecer a mão de obra negra para as colônias espanholas da América. Firmado entre o rei da Espanha e a rainha da Inglaterra, o *asiento* adquiriu as características de um verdadeiro tratado, atingindo a instituição, segundo Scelle, “seu pleno desenvolvimento”: embora o privilégio fôsse dado a uma companhia (a companhia do Mar do Sul, no caso), era a rainha da Inglaterra que se comprometia a executar o acôrdo. O *asiento* passava do domínio do direito público interno para o domínio do direito público internacional. Tôdas as dificuldades surgidas na prática do *asiento* seriam resolvidas pelas duas coroas, embora não fôsse a coroa inglêsa a executante do tratado (55). Além disso, os dois soberanos se associavam à companhia concessionária na exploração do privilégio: cada um dêles tinha 1/4 do negócio, enquanto a companhia conservava a outra metade. Cada um teria sua parte nos lucros e nas perdas (56).

Os *asientistas* deveriam fornecer durante os 30 anos, “144.000 negros, peças da India” ou seja 4.800 por ano (art. 1) (57). Desses 4.800, 1.200, no máximo, podiam ser levados, em 4 navios, a Buenos Aires (art. 9); 800 ficariam na cidade e 400 seriam levados para Tucuman, Paraguai e Chile (concessão muito maior que a dada aos franceses que tinham podido introduzir apenas 500 peças em 2 navios). Esse número era muito grande para Buenos Aires e para as outras províncias: a cidade portenha utilizava apenas uns 100 por ano, e em Tucuman e Paraguai os índios eram mais empregados que os negros. Como bem nota Scelle, é possível que os inglêses pensassem em chegar ao Mar do Sul, pelo Prata, abrindo uma via até então fechada para os *asientistas*; o certo é que êles adquiriam, com essa faculdade, o direito de penetrar no interior do Império Espanhol. O govêrno espanhol, por outro lado, não tomava qualquer providência para im-

ainda Scelle, op. cit., vol. II, pp. 540-566 e Moses, “The Spanish dependencies in South America”, vol. II, pp. 266-273.

(55) — Scelle, op. cit., vol. II, pp. 542-543.

(56) — Art. 28, Filipe V devia fornecer imediatamente a sua parte para a formação do capital da sociedade. Se fôsse difícil a S. M. Católica arranjar a importância necessária, 1.000.000 de escudos de prata (ou outra quantia que fôsse estipulada), a companhia se oferecia para avançá-la à razão de 8% ao ano.

(57) — Nos primeiros 25 anos, se julgassem necessário, poderiam introduzir número maior que o estipulado, para cada ano, pagando somente metade dos direitos, ou seja 16 pesos e 2/3 (art. 6).

pedir que vários navios do asiento se reunissem no Rio da Prata: dadas a distância da colônia e a dificuldade de auxílio por parte da Espanha em caso de perigo, podia-se temer, encontrando-se juntos no porto os 4 navios, ataque e conquista da cidade.

Cada peça da Índia pagaria um direito de 33 pesos $1/3$ (art. 2); tôdas as taxas locais pagas seriam deduzidas dessa quantia. Como os franceses, os inglêses podiam introduzir certo número de peças sem pagamento de qualquer taxa; gozaram da isenção, 800 negros (art. 5) (58), espécie de compensação ao pagamento adiantado dos direitos, feito de 6 em 6 meses (art. 4). Os direitos eram cobrados também sôbre os negros que morressem depois da visita dos oficiais espanhóis e antes da venda; no caso de haver algum negro muito doente na ocasião da visita, êle poderia ser desembarcado e ficaria em observação; se morresse antes de 15 dias, os asientistas não precisavam de saldar os direitos; passando 15 dias, os direitos deveriam ser pagos (art. 24).

Os negros, cuja procedência não era determinada, podiam ser transportados em navios inglêses ou espanhóis (cedidos por fretamento), tripulados por marinheiros inglêses ou espanhóis (art. 7). Êsses navios podiam partir dos portos da Inglaterra ou da Espanha, devendo os asientistas apenas indicar a S. M. Católica o número de navios despachados durante o ano e os portos de destino (art. 26). As embarcações poderiam dirigir-se a qualquer pôrto do Mar do Norte, onde havia oficiais reais (59) e a Buenos Aires, e nêles vender seu carregamento pelo preço que alcançasse, exceto em Cumaná, Santa Marta e Maracaibo onde o preço máximo seria de 300 pesos (art. 8). Os asientistas poderiam também fornecer diretamente as províncias do Peru situadas no Mar do Sul. Para isso deveriam fretar navios, de 400 toneladas no máximo, em Panamá ou em outro qualquer pôrto da costa, introduzindo os negros por Portobelo; teriam o direito de nomear os capitães dos navios e de escolher as equipagens, e teriam permissão de expedir para Portobelo e daí, pelo istmo, para Panamá, todos

(58) — O direito pago por uma peça da Índia era, segundo Scelle, razoável pois uma mercadoria no valor de 350 piastras, preço normal de um bom negro, pagava 90 piastras de direitos (Scelle, op. cit., vol. II, p. 546).

(59) — Praticamente a todos os portos, pois em todos êles S. M. Católica percebia direitos e mantinha representantes.

os materiais e instrumentos (cordame, velas, ferro, madeiras, provisões etc). necessários para os navios; êsse material não poderia ser vendido a não ser com licença de S. M. Católica (art. 10). As embarcações deveriam ser mantidas sempre no Mar do Sul, não podendo em hipótese alguma, seguir diretamente para a Europa.

Não conseguindo vender tôda a quantidade de escravos trazida, num porto, os asientistas teriam a liberdade de levar a sobra para qualquer outro pôrto. Afim de evitar que os direitos de um negro fossem, nesse caso, pagos duas vêzes, os oficiais espanhóis deveriam fornecer-lhes certificado de quitação com o fisco (art. 25). Essa faculdade daria aos inglêses oportunidade de exercerem um importante comércio de cabotagem no Mar do Norte, e prejudicaria os súditos espanhóis da América que se haviam encarregado anteriormente dêsse comércio de revenda. Para evitar a introdução de contrabando, os navios negreiros seriam visitados à chegada. As mercadorias carregadas pelos navios e introduzidas ilícitamente seriam avaliadas e taxadas e depois queimadas. Ao capitão do navio caberia pagar o direito de entrada avaliado se não fôsse responsável diretamente pelo carregamento; se fôsse o principal culpado seria castigado severamente e perderia o lugar na Companhia, não podendo mais ser empregado por ela em qualquer serviço na América, enquanto durasse o asiento. O pagamento de importâncias inferiores a 100 pesos deveria ser feito prontamente devendo o capitão ser prêso se não fizesse; se não fôsse o principal responsável seria posto em liberdade desde que indicasse a pessoa culpada.

Os navios portadores de contrabando não seriam contudo, confiscados (art. 22).

Os retornos dos navios do asiento seriam constituídos por prata e ouro em barra (com a condição de terem pago o quinto), por dinheiro corrente e frutos da terra, sem excluir mesmo a cochonilha, reservada por lei ao comércio das frotas e galeões unicamente. Êstes produtos não pagariam direitos de exportação, além dos direitos locais possivelmente existentes na região de onde seriam retirados. Os frutos obtidos podiam ser vendidos na própria América, no caso de precisarem os asientistas de trocá-los por dinheiro; podiam para isso procurar qualquer pôrto, pagando os direitos habituais (art. 25). Êsses retornos podiam ser levados para os portos inglêses ou espanhóis, indiferentemente: no primeiro caso, deveriam os asientistas enviar ao govêrno espanhol relação da carga trans-

portada (60); e no segundo, deveriam “entregar aos ministros de S.M. Católica registro autêntico para que constasse o que conduziam os navios”. Poderiam ser utilizados para o transporte para a Espanha, as frotas e galeões cuja escolta poderia também ser aproveitada por navios ingleses. Na Espanha as mercadorias não pagariam direitos de entrada, devendo ser consideradas como pertencentes ao rei. Os navios do *asiento* não poderiam, entretanto, carregar mercadorias pertencentes a súditos da coroa espanhola, ou transportar passageiros espanhóis (art. 17, 15 e 26). Para tratar de seus negócios, os *asientistas* poderiam servir-se de ingleses ou espanhóis. Seria permitida a residência de 4 a 6 ingleses nos portos americanos; eles seriam tratados como vassallos da coroa espanhola e poderiam transitar pelos portos e penetrar no interior, para tratar de negócios referentes ao *asiento* (61), ou para internar negros onde fôsse permitido (Buenos Aires), sem qualquer impedimento; as leis existentes sobre a entrada e residência de estrangeiros nas Índias eram suspensas em seu favor (art. 11). Eles poderiam mesmo exercer o culto protestante, desde que “evitassem todo escândalo à religião católica”, podendo sofrer no caso de desobediência as penas indicadas (art. 1 e 7). De acordo com as necessidades, poderiam contratar o serviço de quaisquer trabalhadores (carregadores, marinheiros, arrieiros, etc.), pagando-lhes os salários combinados (art. 16).

Os primeiros representantes dos *asientistas* e os materiais necessários para a organização das feitorias seriam transportados para a América, logo depois da paz; por dois navios de guerra ingleses, os destinados aos portos do Mar do Norte, e por um navio médio, os de Buenos Aires (art. 12). Dêse modo, os funcionários ingleses evitariam uma viagem inútil até a África nos primeiros navios negreiros, e estes encontrariam tudo preparado para recebê-los, ao chegarem à América. Esses navios submeter-se-iam à vista e busca ao chegarem, a fim de ser impedida a introdução de qualquer mercadoria de contrabando, e receberiam nos por-

(60) — Essa obrigação seria dificilmente observada, não tendo S. M. Católica na Inglaterra meio suficiente para controlar os *asientistas*.

(61) — Esses negócios se referiam, geralmente, à cobrança das quantias devidas por colonos compradores de escravos. O tratado permitia que se obrigasse, de acordo com a lei, o pagamento das dívidas; os créditos dos *asientistas* seriam além disso, privilegiados (art. 33).

tos americanos, mediante pagamento, os víveres necessários para a viagem de volta.

Os asientistas teriam ainda permissão para introduzir viveres para o sustento dos negros e abastecimento das feitorias, livres de qualquer direito de entrada ou saída. E ainda, se os gêneros não fossêm todos consumidos na feitoria e estivessem em perigo de se estragar nos armazens, poderiam ser vendidos no próprio lugar ou em outros portos; neste caso, os oficiais espanhóis seriam notificados e as mercadorias pagariam os direitos estabelecidos (art. 23). Esse artigo era suprido por um outro, segundo o qual, para abastecer as feitorias, poderiam ser enviados, de vez em quando, pequenos navios de 150 toneladas, carregados de roupas, remédios, provisões, materiais para navios, etc. Essas embarcações dirigir-se-iam para os portos do Mar do Norte e para Buenos Aires; a Espanha receberia aviso do envio dos navios e os ingleses se comprometiam a não fazer contrabando e a não vender essas mercadorias a não ser a algum navio espanhol muito necessitado (art. 34).

Para “refrescar e manter com saúde os escravos negros chegados às Índias Ocidentais, depois de tão grande e penosa viagem”, os representantes dos asientistas poderiam arrendar terrenos nas vizinhanças das feitorias, para serem cultivados; o trabalho seria feito pelos naturais da região ou por escravos (art. 35). Concessão desse gênero era a do terreno em Buenos Aires, pedido pelos negociadores ingleses quando eram discutidas as preliminares de Londres.

A porção de terra a ser cedida aos asientistas seria indicada depois do asiento ter entrado em vigor. Nesse terreno, onde seriam colocados os negros antes da venda, os ingleses não poderiam construir edifícios a não ser de madeira, sendo-lhes proibido também fazer qualquer fortificação. Um oficial espanhol seria designado por S. M. Católica para residir no referido terreno afim de evitar que a concessão fôsse ultrapassada. Nenhum imposto seria pago pelo terreno durante o tempo do asiento (art. 9) (62).

Se os navios do asiento apresassem algum cor-

(62) — O parágrafo referente ao imposto dizia o seguinte: “sim que por razon del dicho terreno hayan de pagar derechos algunos durante el tiempo del asiento y no más”. Essa estipulação dá-nos a impressão de que a Espanha julgava que os ingleses tornariam o estabelecimento definitivo e deixava entender que, ao terminar o contrato, impostos seriam cobrados (Scelle, op. cit., vol. II, p. 558).

sário ou algum navio de nação inimiga das duas coroas poderiam levá-lo a qualquer pôrto espanhol, pagando os direitos estabelecidos: òs negros existentes seriam vendidos imediatamente, considerados parte da quota a ser fornecida pelos asientistas; mas as mercadorias (exceto os víveres) só poderiam ser vendidas em Portobelo e Cartagena, por ocasião das feiras. Até essa época, elas seriam conservadas em armazens. Do produto de sua venda, 1/4 pertenceria a S. M. Católica, e 3/4. aos apresadores, descontadas as despesas de armazenagem e impostos devidos. A embarcação apresada, qualquer que fôsse o tipo, ficaria para o apresador (art. 27).

De acôrdo com o artigo 36, os asientistas poderiam enviar à América um navio de 300 toneladas carregado com frutos das ilhas Canárias, uma vez enquanto durasse o asiento, na época que escolhesse.

Em caso de guerra entre a Inglaterra e a Espanha, o asiento seria suspenso, tendo os asientistas o prazo de um ano e meio (prazo muito grande, se considerarmos que os tratados anteriores concediam em condição igual apenas seis meses), para retirar seus bens, mercadorias e representantes da América Espanhola. Em caso de guerra entre a Espanha ou a Inglaterra e uma terceira potência, o asiento não seria suspenso: munidos de passaportes neutros e pavilhão especial os navios do asiento poderiam continuar seus negócios (art. 40). S. M. Britânica procuraria conseguir em Utrecht a aprovação das potências para essa resolução (63).

E, finalmente, um artigo separado (64) concedia aos asientistas a permissão de enviar anualmente, durante os 30 anos de duração do asiento, um navio de 500 toneladas para comerciar na América Espanhola. Esta concessão havia sido feita por uma cédula real de 13-3-1713, sem consulta do Conselho das Índias, e depois incluída no tratado de asiento.

(63) — Essa questão não aparece, entretanto em nenhum dos tratados concluídos em Utrecht. Aliás, a resolução não precisou de ser posta em prática enquanto o tratado do *asiento* esteve em vigor: não houve guerras entre Inglaterra ou Espanha e uma terceira potência.

(64) — Outros artigos do tratado versavam sôbre o empréstimo de 200.000 escudos a Filipe V pelos *asientistas*, sobre a existência de juizes conservadores, sôbre atitude dos oficiais reais para com os *asientistas*, sôbre a proibição de introdução de negros por outras pessoas, sôbre liquidação do *asiento* e dos adiantamentos feitos a S. M. Católica, etc.

A permissão foi dada em troca da isenção dos 15 % de direitos. Vimos que os negociadores ingleses haviam obtido, ao serem tratadas as condições de paz, a isenção de 15 % nos direitos de entrada na Espanha. Essa concessão foi considerada onerosa para o tesouro da Espanha, e o negociador espanhol — Bergeyck — procurou convencer o enviado inglês — Lexington — a abandonar a pretensão. Considerando que ao outorgar tal privilégio aos ingleses, a Espanha seria obrigada a dá-lo também aos franceses e holandeses, o que provocaria um aumento do volume de mercadorias levadas para as Índias e conseqüente abaixamento de seu valor, os ministros ingleses consentiram em abandoná-lo mediante um equivalente (65). O navio de permissão foi o equivalente pedido e concedido (66).

O rei da Espanha, permitia o envio do navio, como uma compensação pelas perdas que os asientistas, como os anteriores, viessem possivelmente a sofrer e como um meio de “manifestar a S.M. Britânica seu desejo de satisfazê-la e de assegurar a mais estreita e boa relação; procurava também conseguir que os asientistas não se dedicassem a qualquer comércio ilícito, direta ou indiretamente.

Certas condições regulavam a atividade do navio de permissão: êle partiria da Inglaterra e poderia vender suas mercadorias somente na época das feiras que se realizavam depois da chegada das frotas e galeões. Chegando antes dos navios espanhóis, seu carrega-

(65) — Lexington escreveu nessa ocasião ao ministro inglês, Lord Darmouth (20-10-1712); “se o concederem (os 15%) a nós, êles precisarão de concedê-lo a todo mundo: então os franceses e holandeses levarão às Índias Ocidentais, livres de alfândega, suas mercadorias, que encherão o mercado e não terão valor quando chegarem”. Depois, em cifra. “Penso, então, que devemos persistir em nosso comércio clandestino, que pelo *asiento* nos é inteiramente reservado, com exclusão de todo mundo... e torná-lo tão difícil aos outros como pudermos... mas isto é submetido a melhores julgamentos...” (Scelle, op. cit., Vol. II, p. 531). A importância dada ao contrabando que seguia o comércio de negros aparece claramente nas palavras excessivamente sinceras do enviado inglês.

(66) — Não era a primeira vez que a Espanha permitia o envio de navios de permissão. O asientista Garcia (1670-1675) recebeu a permissão de enviar de Cadiz, Sanlúcar ou Sevilha para a América Espanhola, 2 navios de 500 toneladas “carregados com mercadorias e frutos”, que poderiam ser vendidos em todos os portos das Índias abertos ao comércio negreiro (Scelle, op. cit., vol. I, p. 573).

mento seria desembarcado e colocado em armazens fechados com duas chaves, das quais uma ficava em poder dos representantes dos **asientistas** e outra nas mãos dos funcionários reais. As mercadorias não pagariam direitos. O rei da Espanha participaria dos lucros do navio: receberia 1/4 dos ganhos e mais 5% do lucro líquido dos outros 3/4.

A concessão daria aos **inglês** grandes benefícios. Não precisando de pagar qualquer dos direitos a que estavam sujeitas as mercadorias transportadas para a América, os carregamentos **inglês** poderiam ser vendidos a preços mais baixo que os outros, tendo maior procura, portanto; ou mesmo, sendo vendidas por igual preço, dariam lucros maiores. Isso dava aos comerciantes **inglês** superioridade sobre os **franceses**, **holandeses** e mesmo **espanhóis**.

Ao mesmo tempo que prejudicava os comerciantes **espanhóis**, esta concessão era nociva para o tesouro **espanhol**: ele não perceberia direitos de 500 toneladas de mercadorias, e, fato mais grave, teria diminuída a renda proporcionada pelas outras entradas, por causa do abaixamento de seu valor: os impostos eram cobrados **ad-valorem**, e o aumento da quantidade de mercadoria fazia naturalmente abaixar os preços, e, conseqüentemente, a renda do tesouro.

Além disso, a concessão representava uma quebra das leis que regulavam o comércio das Índias e que proibiam toda atividade comercial de estrangeiros nas colônias **espanholas**.

O **asiento**, tal como foi assinado, era muito completo e considerável: os **inglês** tinham aproveitado a experiência dos **asientistas** anteriores, aperfeiçoando as condições do contrato, em seu benefício. Eles obtinham, com o gozo de todos os privilégios contidos no tratado, o acesso das Índias: a Inglaterra poderia comunicar-se diretamente com o Império hispano-americano. Aproveitando todas as oportunidades de comércio oferecidas, ela poderia desenvolver um limitado comércio lícito e um ilimitado comércio ilícito com as colônias **espanholas**.

O tratado de **asiento** foi completado pelos tratados de paz e comércio: a conclusão do acordo para o fornecimento de negros aos colonos **espanhóis** foi a condição para a assinatura dos outros dois tratados.

Pelo tratado de paz, Filipe V reconhecia a sucessão protestante na Inglaterra, renovava a renúncia ao trono francês, cedia Gibraltar e Minorca, onde seriam conservadas as prerrogativas da religião católica. Os antigos

tratados existentes entre as duas nações, especialmente os de 1667 e 1670 eram renovados; o comércio da América era conservado tal como na época de Carlos II; só os espanhóis tinham o direito de lá comerciar, prometendo o rei da Espanha não conceder a nenhuma nação estrangeira licença para negociar nas Índias (art. 13). Aliás, a própria Inglaterra se comprometia a observar essa exclusão, proibindo aos seus súditos o comércio com as Índias e a penetração no Mar do Sul, exceptuando, naturalmente os navios do asiento. Filipe V prometia também, por si e seus sucessores, não ceder qualquer terreno na América, nem à França, nem a qualquer outra nação. Era, em um artigo especial, mencionado o asiento, anunciando-se o termo do contrato e a concessão do terreno no Rio da Prata.

Pelo tratado de comércio, o último e mais dificilmente negociado, eram restabelecidos os tratados de 1667 e 1670. As possessões inglesas eram reconhecidas e ao mesmo tempo se estatuiu “ser livre e lícito o comércio da Inglaterra com a Espanha e com outras terras e domínios do Rei Católico, onde anteriormente costumava comerciar, seja introduzindo, seja extraindo mercadorias” (art. 7). As tarifas alfandegárias seriam estabelecidas dentro de três meses. A Inglaterra recebia ainda o tratamento de nação mais favorecida: todo privilégio comercial concedido a uma nação, deveria ser concedido também a ela.

Não foram, entretanto, satisfeitas certas pretensões inglesas, como livre navegação nas águas espanholas (mar dos Caraíbas e golfo do México), permissão para os navios ingleses adquirirem provisões nos portos hispano-americanos e permissão para cortar pau campeche em Honduras.

A pretensão de livre navegação já havia aparecido no século XVII e era apenas renovada. Alegavam os ingleses que seus navios, ao se dirigirem de uma de suas colônias para outra, precisavam de se aproximar da costa espanhola; sendo estrangeiros e estando carregados, eles corriam o risco de ser perseguidos e apresados como contrabandistas. Desejavam que os navios fôsem apresados apenas quando surpreendidos no ato do contrabando (7). A pretensão foi enérgicamente rejeitada pela Espanha: providos da liberdade de navegação, os navios ingleses naturalmente se dedicariam ao comércio com os colonos espanhóis. Ela reconhecia

(67) Scelle, op. cit., vol. II, p. 573).

apenas o direito de refúgio em portos espanhóis quando o navio estivesse em grande perigo (caso de arribadas).

O mesmo perigo de introdução de mercadorias haveria no caso de ser permitida a compra de provisões nos portos hispano-americanos: o pretexto invocado pelos ingleses para esse pedido foi o de que suas colônias possuíam poucos víveres, abundantes, ao contrário, nas províncias espanholas da Terra Firme.

Conceder esses dois privilégios seria dar à Inglaterra a liberdade de comércio com o Imperio espanhol.

No caso do corte de pau campeche, eles desejavam o reconhecimento de uma atividade já praticada por antigos colonos de Jamaica em Honduras e Laguna de Terminos.

O tratado de comércio, não incluindo essas pretensões referia-se apenas à parte européia da monarquia espanhola; Filipe V teve o cuidado de advertir seus funcionários de que ele não dizia respeito às Índias e não devia ser ali observado (68).

Enquanto o *asiento* abria o comércio da América para a Inglaterra, os tratados de paz e comércio afastavam a concorrência de outras nações e particularmente da França.

c) — A oposição aos tratados na Inglaterra.

Apesar de serem favoráveis à Inglaterra, os tratados de Utrecht e mesmo o *asiento* não foram bem recebidos no país. Tendo sido um ato de partido, naturalmente seriam atacados pelo partido contrário; entretanto além de atacados pelos whigs eles sofreram um ataque geral.

Criticou-se, no início, mais a maneira como foi feita a paz do que, propriamente, a paz: os whigs condenavam ao mesmo tempo o abandono da Espanha e das Índias para Filipe V e o abandono dos aliados, especialmente da Holanda, pela Inglaterra (esqueciam-se de que por ocasião de suas negociações com Carlos "III" haviam feito o mesmo).

Essas críticas não eram suficientes para desacreditar os tratados ou condenar o ministério que os havia

(68) — Documentos, V, n.º 2, p. 6, Real Cédula. Al Governador de Buenos Aires remitiendole copia de los tratados de Paz y Comercio con Inglaterra para que haga publica el de la Paz em aquellas Provincias y con el de Comercio ejecute lo que se le ordena(22-6-1714).

negociado. Mas a situação mudou quando foram atacados diretamente os acôrdos.

O principal clamor se levantou contra o tratado de comércio com a França, julgado prejudicial aos interesses da Grã-Bretanha (69).

Mas a parte dos tratados referentes à América Espanhola também foi atacada (70): as concessões obtidas foram consideradas pequenas, em vista do que havia sido prometido. A decepção de não ver aberto o Mar do Sul ou de não ter liberdade de comércio dirigia os opositores. De fato, as concessões podiam parecer pequenas a quem buscava e desejava a liberdade inteira de comércio.

As condições do asiento não eram consideradas suficientemente favoráveis: considerava-se que melhores condições poderiam ter sido obtidas de Filipe V, que muito devia à Inglaterra. Além disso, o direito limitado de comércio na América, conseguido pelo asiento e pelo navio de permissão, prejudicaria o comércio com a Espanha.

Depois, era criticada a maneira de explorar a concessão. A rainha, podendo dispor do asiento como quizesse, deu o privilégio de sua execução a uma companhia, a Companhia do Mar do Sul. Julgava-se que a atividade da Companhia prejudicaria o comércio inglês em geral e, sobretudo, o comércio de Jamaica, cujos colonos mantinham intensas relações com os habitantes do Império Espanhol. Tendo a Companhia o privilégio do comércio com a mesma região, os colonos de Jamaica não poderiam mais exercê-lo. Os elementos contrários aos tratados julgavam que isso acarretaria grandes prejuízos, não só para Jamaica como para a Inglaterra: a atividade da Companhia privaria o país de um comércio muito lucrativo (71) e “qualquer proveito obtido por ela só seria um proveito para a nação quando

(69) — Lipson, op. cit., vol. III, p. 106-114; Lecky, op. cit., vol. I, pp. 141-145.

(70) — A condenação do tratado foi apresentada pelo “British Merchant”. Pudemos consultar apenas uma edição francesa intitulada “Le négociant anglois”. Vide vol. II, pp. 388-405 desta edição.

(71) — Nas considerações a respeito da Companhia do Mar do Sul era posta em evidência a oposição feita pelos mercantilistas entre o interesse público e o privado. Considerava-se que “certas formas de comércio podiam ser benéficas para o comerciante e prejudiciais para a nação”. Lipson, op. cit., vol. III, p. 5) O comércio feito pela Companhia do Mar do Sul era colocado neste caso.

ultrapassasse o comércio feito anteriormente pelos negociantes de Jamaica” (72).

O “British Merchant” (ed. cit., pp. 396-397) principal representante dessa corrente, duvidava, contudo, que isso acontecesse. Dizia êle que a Companhia nunca chegaria a alcançar um lucro igual ao que Jamaica auferia com o seu comércio, por causa das despesas necessárias para o estabelecimento de feitorias e das limitações, restrições e taxas impostas pelo govêrno espanhol, e acrescentava que o resultado do afastamento dos colonos jamaicanos do mercado colonial espanhol seria o despovoamento da ilha e a perda da colônia, que cairia provàvelmente nas mãos dos franceses.

Essas previsões não se realizaram e as críticas não se revelaram procedentes: Jamaica resistiu à concorrência da Companhia do Mar do Sul e as concessões recebidas em Utrecht foram altamente favoráveis à nação inglêsa.

(72) — “Le négociant anglois” vol. II, p. 395.

CAPÍTULO III

A COMPANHIA DO MAR DO SUL

1 — Formação e privilégios da Companhia.

A execução do *asiento* foi confiada pela rainha Ana à Companhia do Mar do Sul. Esta companhia, “meio comercial, meio financeira, meio independente, meio governamental” (73), era de criação recente: em 1710, um ato do Parlamento resolvera que os credores do Estado seriam incorporados em uma sociedade anônima, à qual seria outorgado o monopólio de comércio com o Mar do Sul; em 1711 fôra assinada a carta de incorporação da companhia.

Obra do ministério *tory*, e particularmente de Harley, ministro das Finanças e principal ministro, a criação da Companhia, embora criticada por alguns elementos *whigs*, foi, de maneira geral, bem recebida: a promessa de comércio no Mar do Sul dava aos credores do Estado esperanças de grandes ganhos. O Mar do Sul havia sempre exercido uma grande atração sôbre os ingleses: os aventureiros e piratas, com o relato de suas viagens e com a indicação dos proveitos obtidos naquelas paragens, “tinham criado no espírito do povo as mais altas idéias sôbre as vantagens de um comércio no Mar do Sul” (74). Essas idéias tornaram-se mais populares à medida que aumentava o conhecimento do Mar do Sul, o entusiasmo atingindo o auge durante a guerra de sucessão da Espanha com as notícias da atividade dos comerciantes franceses. Vários projetos para o estabelecimento no Mar do Sul foram publicados, propondo o envio de mercadorias européias para aquelas regiões, em troca de ouro, prata e drogas, que seriam obtidos em grande quantidade.

Esse entusiasmo foi aproveitado pelos ministros. Para levantar o crédito do Estado e solucionar as dificuldades financeiras criadas pela guerra, resolveram êles formar uma companhia com os portadores da dí-

(73) — Muret, “La prépondérance anglaise”, p. 26.

(74) — Anderson, “A historical and chronological deduction of the origin of commerce”, vol. III, p. 43.

vida pública (75), escolhendo como privilégio a lhe ser concedido, o comércio com o Mar do Sul. A Companhia seria assim de utilidade para os interesses financeiros e comerciais do país, e serviria, ao mesmo tempo, como arma na luta contra a França e a Espanha: êsses argumentos em favor da sociedade foram apresentados numa comunicação publicada para mostrar a atualidade e praticabilidade do projeto. Aliás, a idéia de formação de uma companhia para comerciar naquela região não era nova. Já no reinado de Jaime I (1624), uma proposta havia sido feita no Parlamento para a criação de uma companhia que comerciasse diretamente com as Índias Ocidentais Espanholas. Fracassando nessa ocasião, o projeto pôde ser retomado com êxito durante a guerra de sucessão da Espanha. Adotado em 1710, foi posto em execução. Em primeiro lugar, o Parlamento estabeleceu, por um ato, a relação total das dívidas por prover e fixou em 6 % o seu interêsse até ser pago o capital. Depois, incorporou a Companhia e determinou os seus privilégios (1711).

A partir de 1 de agôsto de 1711, o comércio entre a Inglaterra e o Mar do Sul seria feito exclusivamente pela companhia formada pelos proprietários da dívida pública. Ela devia exercer suas atividades na costa leste da América, do rio Orenoco até a Terra do Fogo, e no Mar do Sul, da Terra do Fogo até a parte mais setentrional do continente, até uma distância de 300 léguas da costa, podendo comerciar livremente “com tôdas as regiões, ilhas e praças que pertenciam à Espanha ou que seriam futuramente descobertas”; eram excluídos do seu limite de ação o “Brasil e outros lugares da costa oriental pertencentes a Portugal, e o Surinam, possessão das Províncias Unidas”, onde o comércio continuaria aberto para todos os súditos inglêses. Para que não penetrassem nos limites da Companhia das Índias Orientais, seus navios só podiam ir da Inglaterra para o Mar do Sul e dêle voltar, passando pelo estreito de Magalhães ou pelo sul da Terra do Fogo. E, do mesmo modo, era defendido seu direito exclusivo de comércio nas regiões indicadas: ninguém, a não ser seus membros, agentes ou representantes, podia nelas comerciar. A Companhia tinha o direito de apresar e confiscar, com suas cargas, cujo valor era cobrado em dobro, todos os navios de comerciantes inglêses não pertencentes ao seu

(75) — O mesmo princípio havia dirigido a formação do Banco da Inglaterra em 1694 e da Nova Companhia das Índias Orientais em 1698 (Lipson, op. cit., vol. II, p. 310, e vol. III, p. 240).

quadro, que penetrassem sem licença no seu “território”: 1/4 do valor pertencia à coroa, 1/4 ao perseguidor, e o 1/2 restante à Companhia, para quem ficavam também os navios. A Companhia seria a única proprietária de tôdas as ilhas, fortes, cidades e lugares descobertos ou construídos, mediante o pagamento de uma onça de ouro à Coroa. A Companhia cabia também trabalhar pelo desenvolvimento da pesca: como “nada melhor que a conservação e alargamento da pescaria podia contribuir para o aumento da fôrça e riqueza do reino, e a produção de hábeis marinheiros”, dizia o ato, a companhia devia reservar parte de seus fundos — 1 % — para o exercício dessa atividade (76).

Estas condições foram incluídas na carta de incorporação assinada pela rainha em 8 de setembro de 1711; a companhia recebeu então o nome de “Companhia Real do governador e comerciantes da Grã-Bretanha, para comerciar nos Mares do Sul e outras partes da América e encorajar a pesca”, seja, resumidamente, “Companhia do Mar do Sul”, como foi usado (77). E em 1712, novo ato do Parlamento determinou que a companhia continuaria a existir depois do término de suas funções financeiras, conservando seus privilégios para sempre (78).

De acôrdo, portanto, com os privilégios recebidos, a Companhia podia exercer sua atividade comercial em tôda a América Espanhola, exceto no mar dos Caraíbas e no golfo do México, ou seja na Terra Firme, América Central e México. Deixando livre a todos os ingleses o comércio nessa região, os ministros satisfaziam aos comerciantes de Jamaica e da Inglaterra, interessados de longa data, no comércio ilícito com os colonos hispano-americanos.

Mas com a assinatura da paz de Utrecht uma grande modificação foi introduzida nesses limites. A Inglaterra, que esperava conseguir a liberdade de comércio como Império Espanhol, e, portanto, obter a abertura do Mar do Sul, recebeu apenas o privilégio de fornecimento dos escravos negros, e a permissão de enviar

(76) — Anderson, op. cit., vol. III, pp. 44-45; “Naval History”, etc., vol. III, pp. 172-174; Scelle, op. cit., vol. II, pp. 501-502.

(77) — The Royal Company of the Governor and Merchants of the Great Britain trading to the South Seas and other parts of America and for encouraging the fishery — seja, The South Sea Company (Scelle, op. cit., vol. II, p. 502).

(78) — Anderson, op. cit., vol. III, p. 48.

anualmente um navio para comerciar no Mar do Norte. Estas concessões, julgadas, aliás, compensações pequenas para o comércio com o Mar do Sul, foram dadas à Companhia do Mar do Sul, segundo informou seu governador, Lord Oxford (Harley), em Assembléia geral, em 2 de junho de 1713. A Companhia adquiria, portanto, o direito de comerciar no mar das Antilhas e empregaria sua principal atividade na execução do asiento.

De acôrdo, entretanto, com o tratado de asiento S. M. Católica e S. M. Britânica participariam dos negócios da Companhia, na proporção de 1/4 cada uma; o rei da Espanha teria ainda uma parte dos lucros do navio de permissão (veja cap. II, pp. 47 e 54).

A participação do rei da Espanha foi decidida depois de muita discussão: o Conselho das Índias, primeiro opôs-se a essa associação, permitindo-a, depois, apenas porque ela possibilitaria a intervenção direta do govêrno espanhol nos negócios da Companhia. Essa intervenção seria permitida pela nomeação de representantes espanhóis junto da Companhia (2 em Londres, 2 nas Índias e 1 em Cadiz), e pela prestação obrigatória de contas pela Companhia de 5 em 5 anos (art. 28 e 29 do tratado de asiento). Essas contas, que seriam apresentadas também ao govêrno inglês, deviam indicar, provando com instrumentos autênticos, os preços de compra, transporte e venda de negros, e outros gastos havidos com o comércio (79).

O contrôle dos negócios da Companhia não seria, entretanto, eficiente: os representantes espanhóis deviam apenas informar seu govêrno, intervindo sem decidir, não podendo garantir a exatidão das contas.

Nessa associação S. M. Católica teria poucos lucros. A quota da Espanha, como vimos, seria avançada pela Companhia: ser-lhes-iam emprestados 1.000,000 de escudos de prata, a 8 % ao ano. O pagamento do intéresse — 80.000 escudos anualmente — e o reembolso do avanço, absorveriam os ganhos do rei, se houvesse lucro nas operações. E o proveito era ainda uma coisa duvidosa: os asientos anteriores em geral tinham dado prejuízo e era possível que o mesmo acontecesse então. Era provável que o rei espanhol, que não participaria dos lucros do comércio de contrabando, acabasse participando das perdas da Companhia sòmente. E ainda seriam exatas as contas sòbre os lucros do navio de permissão, cujo contrôle era difícil? A associação com S.

(79) — Para a última prestação de contas, os *asientistas* teriam 3 anos depois do término do tratado.

M. Católica era, portanto, valiosa e favorável para a Companhia do Mar do Sul.

A associação prevista com S.M. Britânica não se realizou. A rainha Ana havia conservado para si própria, ou para indivíduos indicados por ela, 1/4 do asiento. Além disso, ela concedeu 7,5 % dos proveitos líquidos do navio de permissão a M. Gilligan, um dos negociadores do asiento (80). Todavia, mais tarde, ela cedeu sua parte à Companhia sem nenhuma compensação (81); de modo que, quando foi feita no Parlamento, em junho de 1714, a proposta de se empregar essa parte para o alívio das dívidas nacionais, a rainha respondeu tê-la já cedido à própria Companhia do Mar do Sul. Essa transmissão não havia ainda sido feita formalmente quando a rainha morreu; foi, no entanto, confirmada por Jorge I, logo depois do seu advento. A Companhia ficava, assim, com 3/4 do asiento.

Além de sua parte no asiento, S. M. Britânica cedeu à Companhia as licenças para o envio de 2 navios de 600 toneladas às Índias Ocidentais. Essas licenças haviam sido concedidas por Filipe V à rainha Ana em 1712, quando eram discutidas as condições de paz entre a Inglaterra e a Espanha. Podendo dispor delas como desejasse, S. M. Britânica deu-as à Companhia do Mar do Sul, “como compensação”, segundo expressão dos negociadores ingleses, pela decepção que iria sofrer com a assinatura da paz. Essa concessão permitiria à Companhia enviar no primeiro ano, 3 navios com mercadorias em vez de um. E ainda a rainha Ana pôs à disposição da Companhia, em 1714, 2 navios de guerra para levarem “os comissários, empregados e materiais necessários ao estabelecimento das feitorias” (82). Esse ato foi confirmado, depois da morte de Ana, por Jorge I, e, no comêço de 1715, partiam os navios para os portos hispano-americanos.

2 — Organização da Companhia e do seu comércio.

a) — Dirigentes e representantes da Companhia.

Os negócios da Companhia, de que estrangeiros também poderiam participar, seriam dirigidos por um

(80) — Anderson, op. cit., vol. III, p. 55.

(81) — No comêço, ela havia pretendido uma compensação: deviam ser concedidos 21 1/4 % dos proveitos do navio de permissão a pessoas que designaria. Depois, mudou de idéia e deixou tudo para a Companhia (Anderson, idem, ibidem).

(82) — Anderson, op. cit., vol. III, p. 62.

governador e um conselho de diretores, segundo regras estabelecidas pelos atos de incorporação. Os primeiros membros da diretoria, um governador, um deputado-governador e 24 diretores, escolhidos entre os subscritores de mais de £ 3.000, foram, contudo, nomeados pela rainha (83). O primeiro governador foi o autor do projeto, conde de Oxford (Harley), e foi comum depois a escolha de um membro do govêrno para êsse cargo. Em 1719, ocupou o cargo o próprio rei Jorge I. O número de membros da diretoria foi mais tarde elevado para 3 governadores (um governador, um sub-governador e um deputado-governador) e 30 diretores (84). Eles não podiam desempenhar, ao mesmo tempo, iguais cargos, no Banco e na Companhia das Índias Orientais, conforme determinava o ato de 1711. Depois de estar a Companhia bem estabelecida, o preenchimento dos cargos passou a ser feito por eleição. Anualmente era reunida uma assembléia geral para eleição da diretoria: podiam votar todos os acionistas que possuíssem no mínimo £ 300 na Companhia e era permitida a reeleição dos membros dirigentes (85).

Os assuntos mais importantes referentes à direção e comércio da Companhia eram resolvidos em assembléias gerais, para as quais eram convocados todos os acionistas, embora só votassem os possuidores de £ 300 e mais. Nessas assembléias, eram propostas tôdas as inovações e modificações vantajosas para a Companhia, e eram feitos todos os pedidos de dinheiro necessário para o êxito dos negócios. O ato de incorporação estabelecia mesmo que os levantamentos de fundos para o exercício de qualquer atividade da Companhia só podiam ser feitos por ordem de uma assembléia geral devendo os interessados ter 15 dias para pensar e tomar uma decisão. Os acionistas forneciam as somas pedidas a um certo interêsse. Êsses fundos eram utilizados para o pagamento de tôdas as despesas feitas pela Companhia para a construção, compra e armamento

(83) — Encyclopédie Méthodique, vol. I, p. 692, titulo Cie. Anglaise du Sud.

(84) — Anderson, op. cit., vol. III, p. 290.

(85) — Para o cargo de governador podiam ser eleitos acionistas que tivessem ações no valor de, pelo menos, £ 5.000 (S. M. excetuada); o subgovernador devia ter £ 4.000, o deputado-governador £ 3.000 e os diretores £ 2.000 cada um. Os acionistas que possuíam £ 2.000 tinham direito a 2 votos; os que tinham em ações £ 3.000, a 3 votos, e £ 5.000 davam direito a 4 votos (Rolt, "A new dictionary of trade and commerce", titulo "South Sea Co.").

de navios, para a compra de mercadorias, para o estabelecimento de feitorias, etc.

Os acionistas que não pagavam a quota prometida e todos os outros devedores da Companhia não podiam transferir seu estoque ou receber seus dividendos sem o consentimento do conselho de diretores, segundo o determinado pela carta de incorporação.

A Companhia podia estabelecer regulamentos para o exercício de suas atividades e impôr penas aos contraventores, e “indicar côrtes de judicatura em seus fortes, feitorias e estabelecimentos para resolver as causas mercantis e marítimas, com direito de apêlo para a Coroa e Conselho”. Era-lhe permitido manter uma fôrça militar para a defesa de seus estabelecimentos e fortes e para a conquista de outras posições, dentro dos seus limites.

Fora da Inglaterra, os interêsses da Companhia eram defendidos por representantes (*factors*) nomeados pela diretoria, e organizados geralmente em feitorias. Seguindo o que estatua o tratado de asiento foram organizadas feitorias em Panamá, Vera Cruz, Cartagena, Buenos Aires, Havana, Portobelo e Caracas e algumas subfeitorias na Nova Espanha, Peru, etc. As quatro primeiras eram mais importante: havia em cada uma seis representantes inglêses; nas outras três feitorias subordinadas, eram quatro os representantes. Mais tarde, as feitorias de Vera Cruz e Portobelo foram abandonadas e os interêsses da Companhia passaram a ser cuidados por um agente residente (86). Todos êsses agentes estavam subordinados aos representantes da Companhia estabelecidos em Jamaica. Nesta ilha, residiam, desde 1713, três agentes da Companhia, dotados de grande autoridade: êles “deviam cuidar do desembarque e venda dos negros e controlar os representantes da Companhia nos portos espanhóis” (87). Dêles dependiam em grande parte o êxito dos negócios da Companhia na América Espanhola. Durante algum tempo, quando sérias dificuldades separavam a Companhia e a Assembléia de Jamaica, um agente foi enviado para Barbados, onde a feitoria foi sempre de menor importância. Completando a série de seus representantes, possuía a Companhia, agentes em Madrí e Cadiz. Em Madrí, os interêsses da Companhia eram geralmente defendidos pelos representantes do govêrno inglêso, como por exemplo, Bubb e Keene.

(86) — C.H.B.E., vol. I, p. 338.

(87) — Idem, *ibidem*.

Êsses agentes deviam defender os interesses da Companhia. Entretanto, ela nunca pôde controlá-los perfeitamente, os de Buenos Aires principalmente. Eles se habituaram a tratar mais de seus interesses particulares, dedicando-se a atividades ilícitas, do que dos interesses da Companhia. Foi o desejo de sanar êsse inconveniente que levou a Companhia a modificar a maneira de pagamento de seus agentes: a partir de 1729, êles passaram a ser pagos por comissão, em lugar de receberem um ordenado fixo. Essa modificação não teve os resultados desejados e a Companhia continuou a ter razões de queixas contra seus representantes.

b) — A organização das atividades da Companhia.

Para iniciar suas atividades, a Companhia, ao mesmo tempo que instalava suas feitorias, precisava de procurar um meio de se abastecer de negros e mercadorias. A questão da obtenção de escravos era mais ou menos difícil de resolver. A Companhia do Mar do Sul não tinha postos comerciais na África e, além disso, existia uma outra Companhia, a Companhia Real Africana, que possuía direitos de comércio na costa Ocidental africana. Com essa Companhia, já em decadência, e que parece ter esperado receber o *asiento*, a Companhia do Mar do Sul combinou o fornecimento de negros. Um contrato foi assinado entre elas em setembro de 1713: os escravos seriam fornecidos à Companhia do Mar do Sul unicamente pela Companhia Real Africana, que conservaria o monopólio, enquanto fornecesse o número necessário: à Companhia do Mar do Sul era reservado o direito de comprar escravos nas Antilhas, exceto os importados depois de uma certa data. Os negros fornecidos pela Companhia Africana seriam carregados em navios da Companhia do Mar do Sul; nem o tempo para carregar os navios, nem os lugares de origem dos negros eram determinados. Uma vez carregados os navios, os comandantes tomavam conhecimento das instruções indicando o local para onde deviam dirigir-se. Os navios que levavam cargas para os portos do Mar do Norte, dirigiam-se, geralmente, para uma ilha inglesa, onde deixavam seus escravos; daí eram os negros transportados em pequenas chalupas para os portos das colônias espanholas. Das ilhas inglesas, a preferida para entreposto, pela Companhia, foi Jamaica; para ela uma grande quantidade de negros foi levada, criando um difícil problema para o governo da ilha e provocando sérios conflitos entre a Assembléia

da colônia e a Companhia (88). Os navios que iam para Buenos Aires seguiam diretamente, porque não havia qualquer possessão inglêsa no caminho da África para o sul da América (89).

Mas êsse acôrdo entre as duas Companhias, não deu bons resultados. A Companhia Real Africana não conseguiu fornecer a quota inteira de escravos: a mortalidade era muito grande e os espanhóis muito exigentes na escolha dos escravos, de modo que era preciso obter um número muito maior que 4.800 por ano para que a quota fôsse preenchida. Além disso, ela era prejudicada pela luta constante que precisava de manter, nas costas africanas, com seus rivais franceses, holandeses e comerciantes inglêses.

Por isso foi feita uma revisão do contrato em 1721: a Companhia Real Africana encarregar-se-ia do fornecimento de uma parte apenas da quota, ficando a outra parte a cargo da própria Companhia do Mar do Sul e de comerciantes livres. Mesmo assim a Companhia não pôde obter o número necessário, e passou a comprar escravos nas ilhas inglêsas cada vez em maior quantidade. Esta solução não foi aprovada pela Espanha, que a considerava contrária ao *asiento*. Em 1724 (20 de outubro), uma real cédula proibiu a entrada de escravos trazidos das colônias inglêsas; mas, em vista da reclamação da Companhia, nova cédula, datada de 28-7-1725, permitiu que os negros fossem desembarcados e conservados em Jamaica durante quatro meses. Isso não resolveu a questão, continuando a Espanha a reclamar que a Companhia introduzia escravos comprados nas ilhas. Não sendo atendidas suas reclamações, ela as abandonou em 1729 e acabou por reconhecer à Companhia, em 1732, o direito de comprar escravos nas ilhas.

Também a Buenos Aires a Companhia não conseguia levar o número de negros estipulado. Como a solução acima indicada não podia servir para o caso de Buenos Aires, a Companhia procurou outro modo de preencher a quota prevista. Assim, em 1727, um ato do Parlamento habilitou a Companhia do Mar do Sul, com a licença e o consentimento da Companhia das Índias Orientais, a buscar negros em Madagascar, durante seis anos, para levá-los a Buenos Aires. A Companhia do Mar do Sul se comprometia a não comerciar nos territórios da Companhia das Índias Orientais, e a

(88) — Para as relações entre Jamaica e a Cia., vide cap. VIII.

(89) — C.H.B.E., vol. I, p. 336.

não navegar para qualquer “costa, ilha, pôrto ou praça” além de Madagascar, sob pena de ter seus navios confiscados com tóda a carga, com o valor pago em dôbro. A Companhia asientista só poderia enviar quatro navios a Madagascar anualmente, carregados unicamente com as mercadorias e provisões necessárias para a compra e transporte dos negros (90).

Apesar dessas facilidades, a Companhia nem sempre pôde fornecer os 4.800 negros indicados no tratado.

Para a compra de mercadorias, não havia nenhuma dificuldade. Eram adquiridas de acôrdo com as necessidades do comércio: eram mercadorias próprias para o comércio na África e mercadorias próprias para as colônias espanholas.

Para a América Espanhola, eram levadas pelo navio de permissão ou navio anual, como também é chamado. Este navio devia ter, de acôrdo com o tratado, 500 toneladas. Suas mercadorias deviam ser vendidas nas feiras que se realizavam nos portos americanos por ocasião da chegada das frotas e galeões. Se o navio inglês chegasse antes dos navios espanhóis, suas mercadorias seriam colocadas em armazens, sob duas chaves (uma ficava com o funcionário espanhol e a outra com o representante da Companhia), até a abertura da feira. Ora, isto era prejudicial à Companhia, porque, dada a irregularidade dos galeões e frotas, suas mercadorias poderiam ficar tempo enorme nos armazens e se estragariam. A demora diminuiria também os seus lucros. Para modificar essa cláusula e para esclarecer outros artigos do acôrdo de 1713, novo tratado foi assinado em Madri, em 26-5-1716. S. M. Católica prometia que as feiras se realizariam de maneira regular, todos os anos, na Nova Espanha e no Peru: a Companhia inglesa seria avisada da partida da frota e galeões e não recebendo aviso até junho, poderia enviar seu navio para a América, comunicando ao govêrno espanhol apenas a data da partida. O navio de permissão podia dirigir-se para um dos três portos de Cartagena, Portobelo ou Vera Cruz, e ali esperar os navios espanhóis durante quatro meses: findo êste prazo, os representantes da Companhia podiam vender as mercadorias. Em hipótese alguma, o navio podia passar para o Mar do Sul.

Pelo mesmo acôrdo, conseguiu também a Companhia que o tratado de asiento começasse a vigorar em 1-5-1714, devendo fazer o pagamento dos direitos

(90) — Anderson, op. cit., vol. III, p. 144.

de dois anos vencidos em 1716, e, fato mais importante, conseguiu o aumento da tonelagem do navio de permissão. Como nenhum navio de permissão tinha sido ainda enviado à América, para que a Companhia recuperasse o perdido, as 1.500 toneladas de mercadorias dos três anos atrasados, seriam divididas em 10 partes iguais e enviadas nos dez anos seguintes. Por isso, entre 1717 e 1727, o navio poderia levar 650 toneladas em lugar de 500.

O outro artigo dêsse acôrdo, respondendo a um pedido da Companhia, permitiu que ela vendesse em Buenos Aires mercadorias que porventura sobrassem das transações na África, proibindo, no entanto, a venda nos outros portos do Norte: no mar dos Caraíbas existiam colônias inglêsas, onde a Companhia podia desembarcar tais mercadorias, não sendo necessário levá-las a portos espanhóis, como em Buenos Aires (91).

Estabelecidos êsses pontos, pôde a Companhia desenvolver suas atividades.

3 — O fracasso da Companhia.

Entretanto, apesar das condições favoráveis de suas concessões, apesar do estado próspero da Inglaterra, favorável aos grandes empreendimentos comerciais, a Companhia do Mar do Sul não teve êxito nas suas emprêsas.

Vimos que a Companhia foi fundada com o fim de permitir o pagamento de parte da dívida pública. Visando justamente isso, ela alargou por entendimento com o govêrno, sua participação na amortização da dívida nacional.

Em 1717, com o Banco da Inglaterra, a Companhia participou de um plano para auxiliar o govêrno a saldar a dívida. Em 1719, propostas foram feitas para alargar o projeto de 1717. A proposta previa que os títulos da dívida pública seriam trocados por ações do Banco ou da Companhia. Os diretores da Companhia interessaram-se muito e propuseram por compra ou subscrição, absorver as duas espécies de dívidas (remíveis e irremíveis), e transformar os fundos irremíveis em fundos remíveis, por acôrdo com os seus proprietários, mediante o oferecimento de certas vantagens. Para que suas propostas fôsem aceitas, a Companhia ofereceu ao govêrno £ 7.500.000. Seus têrmos foram acei-

(91) — Savary des Bruslons, "Dictionnaire universel de Commerce", vol. I, Título: "Compagnie, Compagnie anglaise du Sud.", pp. 1425-1426.

tos e a lei passou em abril de 1720. A empresa foi bem recebida e despertou uma febre de especulação. Um rápido aumento do valor das ações foi o que se seguiu. De £ 129 (valor da ação de £100) em janeiro de 1720, o preço alcançou £ 1.050 em junho de 1720. Todas as subscrições abertas foram logo preenchidas. Homens e mulheres de todas as classes se interessavam pelo negócio e colocavam seus capitais na Companhia. O seu sucesso determinou o aparecimento de um número grande de companhias anônimas, que lhe faziam concorrência. Para desencorajar seus competidores, ela fez que fossem perseguidas as sociedades sem autorização legal para operar. A ação, entretanto, recaiu sobre ela própria: a perseguição às outras companhias provocou uma baixa na cotação das suas ações: de setembro a outubro elas passaram de £ 1.000 a £ 180. O conhecimento do malôgro do sistema de Law na França, ajudou a provocar o pânico. A crise que se seguiu foi, verdadeiramente, uma crise de regime: os interessados, indignados, atacavam os diretores, os ministros e a própria coroa. Da boa solução do problema dependia a estabilidade da nova dinastia e a conservação do poder pelo partido *whig*. Elementos da facção *whig*, que se separara do poder em 1717, encarregaram-se da solução da crise, e, entre eles, particularmente, Roberto Walpole. Uma depuração no ministério e na diretoria da Companhia; foi o primeiro resultado da ação para resolver a crise. Depois, as emissões da Companhia do Mar do Sul foram consideradas válidas e grande parte do seu estoque foi incorporado pelo Banco e pela Companhia das Índias Orientais em seus próprios capitais. O plano salvou a Companhia, mas não impediu grandes perdas pessoais. Ao mesmo tempo foram tomadas medidas para restaurar a autoridade governamental abalada e restabelecer a ordem. O restabelecimento da ordem financeira restabeleceu a firmeza da dinastia.

A Companhia do Mar do Sul sobreviveu à crise (92), mas perdeu todas as suas atribuições financeiras. Dedicou-se então somente à pescaria e ao comércio com o Império espanhol.

Mas, mesmo no exercício dessas atividades, a Companhia não teve o êxito que esperava.

Suas pescarias tiveram mau resultado. A Companhia se dedicou à pesca da baleia. Iniciando em 1725 essa atividade, realizou viagens aos mares da Groenlândia apenas durante oito anos, tendo sido a última

(92) — Uma lei (o "Bubble act") de 1720 declarou ilegal a existência de uma Companhia desprovida de carta,

feita em 1732. Em nenhuma dessas viagens, ela obteve lucros. Seus navios sempre apanhavam muito poucas baleias, de modo que a Companhia só tinha prejuízos (93). Além de precisar de manter muitos navios, ela precisava de contratar peritos em pesca no estrangeiro, pagando-lhes salários muito elevados. Por isso, depois de uma perda, segundo Anderson (94), de £ 237.142, 6 s. 2 d, a Companhia resolveu encerrar sua atividade nos mares da Groenlândia.

O comércio da Companhia com a América Espanhola também não produziu o que se esperava. Certas circunstâncias especiais, que estudaremos, como a falta de honestidade e interêsse dos seus representantes, a presença de entrelopos, a atitude hostil do govêrno espanhol, concorreram para a diminuição de seus lucros.

Na primeira metade do século XVIII, ela desempenhou um grande papel nas relações anglo-espanholas. Pretendendo exercer um comércio em extensão e direção diferentes das pretendidas pelo govêrno espanhol, criou muitas vêzes problemas para o govêrno inglês nas suas relações com a Espanha. Entre as questões que provocaram a guerra anglo-espanhola de 1739, a atitude da Companhia ocupa um lugar importante. Essa guerra interrompeu as relações da Companhia com as Índias Ocidentais espanholas.

Em 1750, por um acôrdo entre a Inglaterra e a Espanha teve fim o *asiento*. A Companhia perdeu nesse ano a possibilidade de comerciar na América Espanhola, mas conservou seus privilégios de comércio até 1807. Depois de 1753, por resolução de um ato do Parlamento, ela teve apenas 21 diretores (dos quais sòmente 15 podiam ser reeleitos), embora conservasse 3 governadores. A Companhia do Mar do Sul deixou de existir em 1856.

Embora não possa ser colocada entre as maiores companhias de comércio inglêsas, ela teve um papel importante na expansão comercial da Inglaterra, como veremos.

(93) — Para ter lucro nesse ramo de atividade cada navio precisava de obter pelo menos 3 baleias. Ora, os navios da Cia., não obtiveram em média nem uma baleia por ano.

(94) — Anderson, op. cit., vol. III, p. 84.

PARTE II
FORMAS E MEIOS DE PENETRAÇÃO ECONÔMICA

CAPÍTULO I

O COMÉRCIO INDIRETO DA INGLATERRA COM AS COLÔNIAS ESPANHOLAS (via Cadiz)

1 — Importância da Espanha como mercado inglês.

Antes de estudarmos as atividades da Companhia do Mar do Sul e o desenvolvimento do comércio direto da Inglaterra com a América Espanhola, desejamos considerar o comércio indireto feito via Cadiz.

A Inglaterra mantinha, desde o século XVI, um importante comércio com a Espanha. Esse comércio foi sempre muito considerado pelo govêrno e pelos negociantes ingleses por ser proveitoso para a nação: êle preenchia as condições estabelecidas pelos mercantilistas.

A Inglaterra podia, primeiro, exportar para a Espanha produtos manufaturados e produtos supérfluos. A Espanha, que teve sempre uma indústria pequena, inferior às suas necessidades, era obrigada a importar quase todos os produtos manufaturados, indispensáveis ou supérfluos, consumidos no seu território. A Inglaterra fornecia uma grande parte dêsses produtos, contribuindo com tôda espécie de artigos, quinquilharias, fazendas (de lã, principalmente), etc.

Ela podia ainda reexportar para a Espanha produtos obtidos em outras regiões do globo terrestre. Ao lado de uma indústria sem importância, a Espanha possuía uma marinha mercante deficiente e se dedicava pouco ao grande comércio marítimo. Era obrigada, então, a comprar certos produtos exóticos, asiáticos ou africanos, por exemplo, de outras nações européias. Mesmo produtos oriundos da pesca (bacalhau sêco, óleos, etc.) eram fornecidos por estrangeiros, cabendo grande parte do fornecimento aos ingleses.

Outra transação que favorecia a Inglaterra era o fretamento de navios à Espanha. A insuficiência de navios era tão grande na Espanha, que ela precisou de recorrer ao auxílio de outras nações, fretando seus navios, mesmo para o comércio de cabotagem: no século XVIII, a situação era tal que, excetuadas embarca-

ções catalãs e biscainhas, todos os navios que faziam o comércio de pôrto a pôrto eram estrangeiros e muitos eram inglêses (95). Essa operação dava muitos lucros: além de permitir ganhos materiais, favorecia o desenvolvimento da marinha das nações estrangeiras, da inglêsa, no nosso caso.

Depois, o comércio permitia à Inglaterra importar da Espanha, matérias primas necessárias para suas indústrias (lã em bruto, sêda, ferro, etc.), produtos naturais, alguns artigos preparados, muito apreciados ou necessários, como vinhos, óleos, passas, etc. (96).

Este comércio inglês tinha ainda uma grande vantagem: era favorável à Inglaterra, isto é, a balança se inclinava em seu favor. Os produtos importados da Espanha formavam quantidades menores e eram de menor valor que os exportados pelos inglêses para lá (97); a Espanha era, assim, obrigada a pagar a diferença com metais preciosos, amoedados ou não, empregando para isso, o ouro e a prata da América, como aliás, ela fazia ao comerciar também com outros países.

Finalmente, no interêsse pelo comércio com a Espanha, devemos considerar a atração exercida pelas Índias, o desejo de alcançar suas riquezas. Sendo proibido pelo govêrno espanhol. o comércio direto com a América, os inglêses, como os outros estrangeiros, procuravam comerciar indiretamente, fornecendo mercadorias para o carregamento de galeões e frotas. Essas mercadorias eram vendidas a preços muito elevados, dando lucros enormes aos negociantes, que recebiam por elas ouro, prata e produtos naturais do Império espanhol, apreciadíssimos na Europa.

Consideradas essas vantagens, era natural que o govêrno inglês procurasse encorajar seus comerciantes no exercício do comércio com a Espanha, seja concedendo-lhes certas facilidades, seja procurando obter

(95) — Bourgoing, "Tableau de l'Espagne Moderne", vol. II, p. 167.

(96) — Sôbre comércio proveitoso e ruinoso para uma nação, vide, "Le negociant anglois", vol. I, pp. 1-7 e Lipson, op. cit., vol. pp. 13-14.

(97) — Alguns dados sôbre o comércio entre os dois países, no século XVIII, servirão para mostrar a superioridade inglêsa:

Em 1719-20, a Inglaterra importou da Espanha produtos no valor de £ 251.984.19s.2 d. e lhe exportou mercadorias avaliadas em £ 499.234. 8s; em 1734-35, importou £ 659,602. 2s 1 p. e exportou £ 761.760, 1 s. 3d.; em 1762-63, a importação subiu a £ 590.506,5 s. 11 d.; e a exportação a £ 1.168.072. 1 s. e 3 d. (Anderson, op. cit., vol. IV, pp. 30 e seg.).

concessões que favorecessem suas relações com o mercado espanhol.

Exemplo da importância dada ao comércio com a Espanha pelo governo inglês aparece no ato de navegação de 1651. De acordo com esse ato, era proibida a importação na Inglaterra, em navios estrangeiros, de mercadorias que não viessem de seu lugar de origem ou produção. Ele excluía dessa proibição a Espanha (e Portugal também), de cujos portos podia ser “importada toda espécie de mercadoria vinda das suas colônias ou domínios ou pertencentes a elle”.

No século XVII, o governo espanhol se habituara a conceder a comerciantes estrangeiros certos privilégios, por meio de tratados. O primeiro desses tratados foi feito em 1647 com as Cidades Hanseáticas, e serviu depois de modelo a acordos concluídos mais tarde com outros estrangeiros. Segundo esses tratados, os comerciantes estrangeiros podiam “estabelecer casas de comércio nos portos da Espanha, formando colônias mais ou menos independentes, cujos interesses eram defendidos e protegidos por cônsules e tribunais especiais, etc.” (98). Concessões dessa espécie foram conseguidas pelos ingleses em 1667, pelo tratado assinado entre Carlos II da Inglaterra e o governo regente espanhol. Esse tratado, que regulava o comércio entre a Inglaterra e as dependências européias da coroa espanhola, teve uma grande importância; foi a base do tráfico anglo-espanhol durante muitos anos e foi defendido sempre arduamente pelos ingleses. Era um tratado recíproco, isto é, os comerciantes dos dois países recebiam as mesmas vantagens, uns no país dos outros. Na verdade, porém, elle favorecia os ingleses: os comerciantes ingleses que procuravam o território espanhol eram muito mais numerosos que os espanhóis que se dirigiam à Inglaterra, e seu comércio também era muito mais valioso e considerável.

O tratado de 1667, além das concessões já referidas acima, dava aos ingleses liberdade de comércio com todos os territórios espanhóis, exceto com as colônias americanas: seu comércio era permitido, portanto, em todas as províncias, cidades e portos da monarquia espanhola na Europa ou ilhas Canárias. Eles podiam fazer transações de toda espécie (compra, venda, permuta) com todo gênero de mercadoria, e no valor e quantidade que desejassem (art. 4). Era também estipulado que as mercadorias compradas pelos ingleses na Espanha ou em outros domínios do rei católico, “não esta-

(98) — Bourgoing, op. cit., vol. III, p. 140.

riam sujeitas de nenhuma maneira a outros direitos (portazgos, dízimos, subsídios, etc.), além daqueles pagos em caso igual pelos próprios naturais e demais estrangeiros que comerciavam nas mesmas paragens (art. 5) (99).

O tratado favoreceu consideravelmente o comércio dos dois países. Suas vantagens foram completadas por concessões feitas pelo governo espanhol durante o reinado de Carlos II. Foram então estabelecidas as tarifas alfandegárias que os produtos ingleses deveriam pagar ao entrarem nos territórios espanhóis; eram direitos pouco elevados e muito favoráveis, de modo que os comerciantes ingleses se batiam sempre pela sua conservação.

Nos tratados de comércio ou de paz feitos mais tarde, o governo inglês fazia questão de introduzir cláusulas que conservassem os privilégios obtidos pelo acôrdo de 1667 e as tarifas do reinado de Carlos II. Assim, os tratados assinados em Utrecht, seguidos pelo tratado de comércio de 1715, restabeleciam e revalidavam em favor da Inglaterra o acôrdo de 1667, interrompido com a guerra de sucessão da Espanha, e aprovavam as taxas pagas pelas mercadorias inglesas durante o governo de Carlos II. Nessa ocasião, a Inglaterra recebeu o direito ao tratamento de nação mais favorecida.

Êsses tratados deveriam reger tôdas as relações econômicas entre a Inglaterra e a Espanha. Entretanto, na primeira metade do século XVIII êles não foram perfeitamente observados, seja por causa da atitude de Felipe V, que desejava libertar-se de concessões em parte onerosas e procurava desenvolver o comércio e a indústria espanhóis, seja pela freqüência de guerra entre a Inglaterra e a Espanha. As reclamações dos negociantes ingleses prejudicados obrigavam o seu governo a tomar providências para que os privilégios fôsem sempre mantidos e observados.

Em 1750, com o término do asiento a questão do comércio anglo-espanhol foi novamente fixada. O tratado de comércio então assinado, estatuiu que as mercadorias inglesas não pagariam direitos mais elevados do que no tempo de Carlos II (art. 4); os negociantes ingleses, em nenhuma parte, pagariam impostos maiores ou diferentes dos pagos pelos espanhóis no mesmo lugar (art. 6); e a Inglaterra seria tratada como a nação mais favorecida (100).

(99) — Vide o tratado em Del Castillo, op. cit., pp. 128-130.

(100) — Vide o tratado na íntegra em Del Cantillo, op. cit. pp. 409-410, e em Anderson, op. cit., vol. III, pp. 277-279.

Como vemos, o tratado de 1667 e as tarifas de Carlos II constituíram a base das relações comerciais anglo-espanholas no século XVIII: eram sempre citados e revigorados.

2 — Métodos e agentes de comércio.

As vantagens obtidas do governo espanhol eram aproveitadas por todos os comerciantes ingleses: o comércio com a Espanha era livre. Todos os ingleses podiam d'ele participar, não existindo Companhia de comércio privilegiada (101).

Também na Espanha, os comerciantes ingleses podiam escolher o melhor lugar para o exercício de suas atividades; todos os portos estavam abertos para recebê-los. Mas para o comércio indireto com o Império espanhol da América, até 1765, apenas Cadiz devia ser procurado. Este porto era o único habilitado para o comércio das Índias: para êle deviam ser enviados todos os produtos destinados ao carregamento de frotas, galeões ou navios de registro, que mantinham a ligação entre a Espanha e suas colônias americanas. Êle devia ser o preferido pelos comerciantes ingleses. Em março de 1738, em uma carta dirigida a Newcastle (102), Keene dizia terem os ingleses “raramente menos de uma centena de navios na baía (de Cadiz), lá estando agora cêrca de 120”, número elevado, que indica bem a importância do comércio inglês. Existiam também em Cadiz numerosas casas inglesas: os autores falam na existência nesse porto, já em 1712, de 20 casas inglesas, que se interessaram particularmente pela obtenção de certos privilégios, quando se tratou da paz entre a Inglaterra e a Espanha. Depois de 1765, entretanto, Cadiz perdeu sua posição privilegiada: outros portos obtiveram a liberdade de comércio com as colônias e fo-

(101) — A única companhia inglesa dotada do privilégio de comércio com a Espanha foi fundada no século XVI e teve pouca duração. Incorporada em 1577 por Isabel, a Companhia devia proteger os navios mercantes contra os piratas, e defender os negociantes e seus interesses no país em que comerciavam. A Companhia não foi bem recebida e sua dissolução data de 1606. Desde esta data todos os ingleses puderam comerciar livremente com os territórios da monarquia espanhola, e tôdas as tentativas para organizar novamente a companhia da Espanha fracassaram.

(102) — Carta de 31 de março de 1738. P.R.O. Spain S.P.F., vol. 130, march, 1738, Keene to Newcastle, apud Temperley, “The causes of the war of Jenkins’ Ear”, p. 217, n. 1.

ram procurados pelos ingleses e pelos outros estrangeiros que desejavam enviar mercadorias para a América.

Os comerciantes ingleses, ao entrarem em relação com os espanhóis conheciam já as suas necessidades e podiam fornecer as mercadorias da qualidade e na quantidade necessárias. Conheciam também de antemão os preços e as possibilidades de ganho, o que lhes assegurava lucros e facilitava as transações. Esse conhecimento era adquirido por intermédio de agentes oficiais, os cônsules, e de agentes particulares dos comerciantes. Os cônsules eram oficiais designados pelo rei para cuidarem especialmente dos interesses comerciais do seu país, em certas regiões, onde deviam residir. Uma vez nomeado, o consul podia escolher e nomear auxiliares — vice-cônsules, — para representá-lo e agirem em seu nome em lugares do seu território, que exigiam sua presença constante e onde ele não podia estar.

Os cônsules ingleses tinham deveres de duas espécies: uns obrigavam-nos a manterem contato direto com o governo de seu país, outros faziam-nos cuidar dos interesses e das pessoas dos seus patrícios na região onde trabalhavam.

Eles deviam, primeiro, manter correspondência com o embaixador do seu país na corte da qual seu departamento dependia, fornecendo-lhe tôdas as informações sobre o estado do comércio inglês no território que estava sob seus cuidados. As informações deviam ser dirigidas ao secretário de Estado inglês diretamente, se não houvesse necessidade da intervenção do embaixador para melhorar a situação dos negócios. Os cônsules eram obrigados, cada seis meses, pelo menos, a convocar todos os comerciantes ingleses da feitoria onde residiam, para uma reunião em lugar conveniente. Reunidos, esses homens deviam elaborar um relatório sobre o estado do comércio inglês na região, indicando o acréscimo ou decréscimo havidos e suas causas, as dificuldades por acaso encontradas, e apresentando sugestões para remover os obstáculos e para melhorar e desenvolver o dito comércio. Esse relatório, feito em duas cópias, devia ser assinado pelo cônsul e pelos comerciantes e enviado ao secretário de Estado inglês e aos comissários de Comércio e Colônias. Se os comerciantes, por qualquer motivo justo, não comparecessem às reuniões e não desejassem colaborar na redação do relatório, o cônsul devia procurar as informações, elaborá-lo e assiná-lo sózinho.

Os cônsules deviam também dar notícia de tôdas as transações consideradas “prejudiciais aos negócios

do seu soberano e aos interesses do seu país”, realizadas nas localidades em que estavam estabelecidos ou dentro do território que deviam vigiar.

Dêsse modo, o govêrno inglês podia estar perfeitamente informado sôbre as condições do seu comércio e sôbre a situação de seus interesses, e agir adequadamente, e os comerciantes tinham oportunidades certas para lucros.

De acôrdo com o segundo tipo de deveres, os cônsules deviam proteger todos os comerciantes, viajantes e especialmente os comandantes de navios e marinheiros, que se achavam em lugares sob sua jurisdição. Não deviam permitir insultos ou abusos contra êles, imposição de direitos ilegais sôbre suas mercadorias ou detenção das mesmas. Em casos dessa natureza, os cônsules deviam pedir reparação às autoridades locais. Não sendo atendidos, deviam dirigir-se ao embaixador de seu país, ou, na sua falta, diretamente ao govêrno do país em que estavam. Não conseguindo a devida reparação em matéria importante, deviam apresentar a questão ao Secretário de Estado inglês.

Era também de sua obrigação indicar aos capitães dos navios as regras dos portos de sua região e as leis e usos que os estrangeiros deviam observar.

Em disputa entre ingleses e naturais de seu departamento, os cônsules deviam procurar resolver a questão entre as partes; e em caso de julgamento pelo magistrado do lugar, deviam, de acôrdo com os tratados existentes, decidir com êle. Sendo julgado um inglês, os cônsules deviam assistir a todos os interrogatórios e agir como advogados do prisioneiro. Deviam resolver tôdas as pendências surgidas entre capitães de navios ingleses e comerciantes naturais do país, quando sua intervenção fôsse pedida pelos ingleses.

Em resumo, deviam dar tôda a proteção legal, apoio e encorajamento aos súditos de S.M. Britânica, residentes ou de passagem nas regiões que lhes eram atribuídas; e mereciam dos súditos ingleses todo o respeito devido a um oficial real (103).

Na Espanha havia cônsules ingleses em Madri, Cadiz, Alicante, Barcelona, Sevilha, Sanlucar, Valência, etc.

O serviço prestado pelos cônsules era completado

(103) — Mortimer, “A new and complete Dictionary of Trade and Plantations”, vol. I, palavra “Consul”. As atribuições do Cônsul inglês em relação ao comércio eram muito maiores que as dos cônsules de outros países, da França, por exemplo.

pela colaboração dos representantes e empregados particulares dos comerciantes ingleses. Sua eficiência variava de acôrdo com os métodos de comércio empregados.

Vários eram os métodos empregados pelos comerciantes ingleses para os seus negócios no exterior (104) e os quatro principais parecem ter sido usados na Espanha: 1) o primeiro desses métodos consistia no emprego de viajantes, cujo encargo era vender as mercadorias carregadas pelo navio e comprar as mercadorias de retôrno; era contratado para uma viagem apenas; 2) podiam ao contrário ser empregados representantes (*factors*) residentes no país estrangeiro: êles deviam comprar e vender de acôrdo com as instruções do chefe da firma; 3) o comerciante podia adotar também o método de venda por meio de casa comissária (*commission house*): “uma firma completamente independente da casa estabelecida na Inglaterra” encarregava-se de vender as mercadorias a ela enviadas para isso; 4) enfim, outro meio de comerciar, era o estabelecimento de casas filiais em centros onde a firma inglesa tinha muitos negócios; eram dirigidas por empregados de confiança ou por sócios da firma. Este método desenvolveu-se mais no decorrer do século XVIII, à medida que o comércio se expandia e os capitais se acumulavam (105).

Representantes e membros das casas filiaes eram os agentes mais aptos para manter os seus patrões ao corrente da situação do comércio nos lugares onde residiam.

Para o comércio com Cadiz e, portanto, para as relações indiretas com as Índias, os comerciantes ingleses podiam empregar qualquer desses métodos.

Para que suas mercadorias seguissem nos navios que faziam a carreira das Índias, êles empregavam principalmente dois meios. O meio mais simples e menos lucrativo consistia na venda a negociantes, espanhóis das mercadorias destinadas à América. As transações eram feitas então seguindo qualquer dos métodos indicados acima, e o pagamento era feito imediatamente ou depois da volta dos navios das Índias. O outro meio consistia no envio das mercadorias diretamente para a América, sem vendê-las na Espanha. Faziam então o comércio por intermédio de um comerciante ou de uma firma, a quem era dada uma comissão. Combinada a transação, o comerciante inglês confiava suas merca-

(104) — Moffit, “England on the eve of the Industrial Revolution”, pp. 227-228.

(105) — Quando numerosos agentes se reuniram num mesmo lugar formavam uma *feitoria*.

dorias ao espanhol, que, em seu próprio nome, as collocava nas frotas, galeões ou navios de registro, e as vendia na América. Regressando, o espanhol prestava contas, dando os retornos ao seu amigo inglês e recebendo a comissão e a importância correspondente às despesas feitas. Este método não era empregado somente pelos ingleses; holandeses e franceses usavam-no também.

Esse meio de comércio dava oportunidade para fraudes. Às vezes era usado o nome de algum comerciante espanhol sem que elle tivesse conhecimento. Para isso entravam em entendimento com o commissário da firma espanhola, que se encarregava, particularmente, de tomar conta da mercadoria como se ella fôsse do seu chefe, e de vendê-la nas Índias. Ao voltar, elle prestava conta directamente aos donos da mercadoria e não à casa em nome da qual ella seguira.

Não contente com os ganhos proporcionados por um comércio lícito, os ingleses, como os outros estrangeiros, se dedicavam a um comércio de contrabando, em Cadiz. Passavam suas mercadorias dos seus navios directamente para as embarcações que se dirigiam para a América. Para isso, contavam com a cumplicidade de officiaes do porto e com o auxilio dos chamados *metedores*, espanhóis de boa família mesmo, que, recebendo em pagamento certa quantia encarregavam-se desse serviço. Na volta, os mesmos homens retiravam dos navios espanhóis, do mesmo modo, os retornos trazidos das colónias.

Os productos destinados à América espanhola pelos commerciantes ingleses chegavam aos navios espanhóis em Cadiz por dois meios ainda: eram introduzidos illicitamente em outros portos espanhóis e daí levados para Cadiz, ou penetravam por Portugal, de onde se introduzia importante contrabando na Espanha. Como os ingleses possuíam uma posição privilegiada em Portugal, parece provável que muitos productos ingleses, mesmo os destinados à América, fôsem introduzidos na Espanha por essa via.

3 — Valor do comércio indirecto entre a Inglaterra e o Império espanhol da América.

Apesar da existência de todos os privilégios e facilidades indicados, o comércio da Inglaterra com a Espanha, no século XVIII, não teve grande estabilidade. Todos os commerciantes, na primeira metade do século, constataavam uma diminuição no comércio com a Espanha, e naturalmente, no comércio indirecto com a

América Espanhola. Essa decadência foi motivada por várias circunstâncias, e alarmou os ingleses.

O governo espanhol, por exemplo, não mostrava muito boas disposições em relação aos comerciantes ingleses. Passado o perigo, Filipe V procurou tornar menos duras as condições de paz. Um meio de agir contra o aumento de influência dos comerciantes ingleses era aumentar as tarifas sobre seus produtos. Apesar da existência de tratados, comumente o governo espanhol usou desse expediente. Já em 1715, várias cartas dirigidas ao embaixador inglês notavam o levantamento dos direitos, desobedecendo o estabelecido pelos tratados. O cônsul de Valência, por exemplo, apresentava queixa sobre a matéria, ao Secretário de Estado da Grã-Bretanha, dizendo que no seu departamento, o governador, seguindo ordens da Côrte, obrigava todos os estrangeiros, desde 1714, a pagarem um direito chamado **quartal** no valor de 14 % sobre o preço da mercadoria; as mercadorias que já pagavam 15 % de seu valor em direitos passavam a pagar 29 %. Ele se queixava não só da exorbitância dos direitos, como também do prejuízo que teriam os negociantes ingleses que já haviam feito suas transações considerando apenas 15 % de taxa de entrada; e ainda, dizia ele, os negociantes que não queriam pagar a nova taxa, sofriam vexames (106). Uma outra carta desse mesmo ano, falava do aumento de tôdas as tarifas, e da revogação dos favores concedidos a comerciantes estrangeiros, de modo que algumas mercadorias chegavam a pagar de 25 a 28 % de seus valores (107).

O tratado de comércio concluído em dezembro de 1715, pôs fim a essas irregularidades, restabelecendo novamente as tarifas do reinado de Carlos II. Mas ele não foi, no decorrer dos anos, melhor observado que os tratados anteriores. Numerosas vezes, o governo inglês foi obrigado a intervir enèrgicamente para solucionar questões de tarifa.

Outros abusos do governo espanhol ou de seus funcionários, chamavam também a atenção dos oficiais ingleses, embaixador ou cônsules; entre êles, o confisco de mercadorias.

Só a energia e a ascendência do governo inglês impediram que os abusos fôsem mais freqüentes: sua ati-

(106) — Carta de Hern, cônsul inglês em Valência, a Stanhope, secretário de Estado da Grã-Bretanha. "Commerce d'Espagne", vol. II, pp. 209-210.

(107) — Carta de um dos cônsules ingleses, Russel, e de M. Westcomb a Methuen, 22 de maio de 1715. Idem, p. 211.

tude intransigente levou os comerciantes franceses de Cadiz, a escreverem em 1777 que, “de todos os estrangeiros, os inglêses estão menos expostos, porque sua nação usa poucas considerações para com a côrte de Madrid; e por isso os administradores e juizes temem mais prejudicá-los e são mais prudentes” (108).

Por outro lado, sob Filipe V, o govêrno espanhol procurava libertar a Espanha da dependência estrangeira. Por isso procurou favorecer o desenvolvimento da indústria espanhola, ora atraindo manufactureiros estrangeiros para reorganizá-la, ora dando privilégios aos fabricantes naturais e favorecendo o consumo de produtos nacionais, ora ainda proibindo a importação e exportação de certos produtos (veja cap. X). Algumas das novas indústrias produziam as mesmas mercadorias que os inglêses costumavam fornecer.

De mais a mais, os inglêses encontravam também a rivalidade de outras nações estrangeiras, Holanda e França especialmente. Os holandeses faziam um comércio considerável com a Espanha, fornecendo mercadorias necessárias e apropriadas para a América. Os franceses ocupavam lugar importante nesse comércio. O advento da dinastia dos Bourbons na Espanha, havia favorecido muito os negociantes franceses. Eles puderam desenvolver muito seu comércio e concorreram, às vêzes com vantagem, com os inglêses.

Mas o que explica melhor a diminuição da importância do comércio inglês com a Espanha é a existência nesse período de um comércio direto com as colônias hispano-americanas. Com a possibilidade de atingir diretamente essas regiões, dada pelo tratado de *asiento*, as exportações para a Espanha diminuíram: o navio de permissão, os navios negreiros e os entrelopos se encarregavam de suprir com vantagem as necessidades dos colonos espanhóis. Sentindo-se prejudicados, os comerciantes inglêses que faziam negócios na Espanha — em Cadiz mais pròpriamente — reclamavam. Suas reclamações baseavam-se em dois pontos principais: 1) o comércio direto com a América Espanhola diminuía as exportações para a Espanha, permitindo que holandeses e franceses se assenhorassem do mercado; 2) as importações da Espanha tendiam a aumentar à medida que as exportações inglêsas diminuían, ameaçando tornar-se a balança do comércio favorável à Espanha.

Depois de numerosas discussões, a questão foi so-

(108) — Ballesteros y Beretta, “Historia de España y su influencia en la História Universal”, vol. VI, p. 171.

lucionada em 1750 com a suspensão do comércio direto com o Império espanhol. A partir dessa data, o comércio anglo-espanhol cresceu novamente.

Alguns dados relativos à importação e exportação, permitir-nos-ão ilustrar essas afirmações (109).

Anos	Importação inglesa	Exportação inglesa
1714-15..	£ 302.807. 7s. 10d.	£ 395.868. 9s. 3d.
1719-20..	£ 251.984.19s. 2d.	£ 499.324. 8s.
1724-25..	£ 437.823.19s. 5d.	£ 636.192,17s. 5d.
1729-30..	£ 518.972. 6s. 8d.	£ 777.949. 6s. 11d.
1734-35..	£ 659.602. 2s. 1p.	£ 761.760. 1s. 3d.
1739-40..	£ 229.134.10s. 6d.	£ 101.635.18s 8d.
1744-45..	£ 168.352.15s. 2d.	£ 82.681. 3s. 8d.
1749-50..	£ 379.116. 1s. 6d.	£ 1.783.075.19s. 8d.
1754-55..	£ 368.464.17s. 3d.	£ 973.335. 4s. 5d.
1759-60..	£ 460.042.13s. 9d.	£ 1.048.222.18s. 1p.
1762-63..	£ 590.506. 5s. 11d.	£ 1.168.072. 1s. 3d.

As diminuições sofridas pelo comércio em 1739-40 e 1744-45 foram determinadas pelo estado de guerra entre a Inglaterra e a Espanha. Deixaremos de lado, portanto, êsses números.

Analisando êsses dados, que, infelizmente, não abrangem todo o período por nós estudado, notamos um aumento grande das exportações inglesas a partir de 1749-50; de £ 761.760 num dos últimos anos de comércio normal antes da guerra de 1739, o seu valor subiu a £ 1.783.075, logo depois de feita a paz. Isso pode significar que, terminada a guerra, os ingleses inundaram o mercado espanhol de produtos; mas se olharmos as cifras dos anos seguintes veremos que se mantêm elevadas, e bastante mais altas que as cifras anteriores a 1750. Se considerarmos que, nessa época, a indústria espanhola estava mais desenvolvida e a política do govêrno se tornava mais rigorosamente nacional, poderemos explicar êsse aumento, senão totalmente, pelo menos em grande parte, pelo fim do comércio da Companhia do Mar do Sul.

Por outro lado, antes de 1750, as diferenças entre as importações e as exportações foram muito menores que no período posterior. Em 1729-30, por exemplo, a diferença foi de £ 259.917.3d. e em 1759-60, foi de .. £ 588. 180.4s. 12d., e sempre depois de 1750, a diferença foi superior a £ 500.000. E' verdade que as importações acusam uma queda depois de 1750, cuja causa

(109) — Dados fornecidos por Anderson, op. cit., vol. IV, p. 30 e seg.

não conseguimos apurar (110). Mas, levando em conta os dados estatísticos, as diferenças pequenas antes de 1750 e maiores depois, poderão talvez ser explicadas pela existência ou desaparecimento de um comércio direto lícito com a América Espanhola.

Esse prejuízo que o comércio direto com a América Espanhola deu ao comércio indireto foi, entretanto, largamente compensado, como veremos, pelos lucros que êle deu à nação inglesa.

(110) — Ela pode ter sido determinada pela importação direta das colônias espanholas, pelos entrelopos, das mercadorias americanas consumidas na Inglaterra.

CAPÍTULO II

O COMÉRCIO DIRETO COM A AMÉRICA ESPAÑHOLA

COMÉRCIO LÍCITO

Em 1714 começou o comércio direto da Inglaterra com a América Espanhola, de acôrdo com as normas estabelecidas pelos tratados do ano anterior :a Companhia do Mar do Sul, que recebera o monopólio do limitado comércio permitido pela Espanha, deu então início às suas atividades. O comércio lícito entre a Inglaterra e a América Espanhola seria, pois, feito por número reduzido de negociantes que tinham o direito de perseguir e castigar todo aquele que se atrevesse a entrar no território da sua Companhia.

1 — O fornecimento de negros.

O fornecimento de negros aos colonos hispano-americanos devia ser a principal atividade da Companhia.

Retirados da costa ocidental da África — da Gâmbia, da Costa do Ouro, do Congo, etc. — os escravos eram transportados para os portos habilitados das colônias espanholas, em navios pertencentes à Companhia, ou fretados por ela. Da África (da costa ocidental ou de Madagascar) para Buenos Aires, os navios faziam viagem direta. Da África para os portos do Norte, êles faziam geralmente, como vimos, escala nas ilhas inglêsas, Jamaica, sobretudo, onde os escravos eram desembarcados e colocados em embarcações menores para o transporte para as terras espanholas.

Os navios negreiros não precisavam de registro da Casa de Contratação; bastava que provassem ser navios da Companhia asientista para entrarem nos portos.

Chegados, os navios eram visitados pelo médico e pelo governador do pôrto e oficiais reais. Com essas visitas procurava-se conhecer o estado sanitário do navio e dos negros (111), e evitar o contrabando. Todo

(111) — Navios com moléstia contagiosa a bordo não eram admitidos nos portos. A verificação do estado de saúde dos negros era feita antes de se proceder à avaliação do carregamento.

contrabando encontrado era confiscado e destruído e os responsáveis pelo seu carregamento castigados (112). A visita dos oficiais reais devia ser feita logo, nas 48 horas depois da chegada do navio. Se não fôsse feita nesse prazo, os representantes da Companhia podiam fazer o desembarque e começar as vendas.

Visitados e admitidos no pôrto, os navios podiam desembarcar sua carga. Eram, então, avaliados os negros para o pagamento dos direitos previstos. Os oficiais espanhóis, de acôrdo com os comissários da Companhia, procediam à divisão dos negros chegados em quatro classes:

1) negros dos dois sexos, de boa saúde e bom físico, de 15 a 30 anos; cada um valia uma peça da Índia.

2) negros de mais de 30 anos, velhos e doentes, valendo cada um $\frac{3}{4}$ de peça da Índia.

3) meninos e meninas de bom aspecto, de 10 a 15 anos; nesta classe cada três pessoas valiam duas peças da Índia.

4) crianças de 5 a 10 anos; duas valiam uma peça da Índia (113).

No caso dos negros chegados muito doentes, os direitos só eram consignados depois de 15 dias do desembarque, se êles não morressem. Ao contrário, os negros que adoecessem depois do desembarque, antes da venda, deviam pagar os direitos devidos. Esta decisão estava contida, como vimos, no próprio tratado de asiento: os inglêses tinham aproveitado a experiência dos franceses que, por não conter o seu contrato, qualquer indicação a êsse respeito, se viram obrigados, no comêço, a pagar os direitos dos próprios negros moribundos ou muito doentes.

O pagamento dos direitos era feito de seis em seis meses, em Madri.

Feita a medida dos negros, os representantes da Companhia podiam iniciar a venda. Os escravos podiam ser adquiridos logo depois de avaliados pelos oficiais reais, ou podiam ser procurados mais tarde nos depósitos das feitorias. Êsses depósitos estavam situados nos terrenos arrendados pela Companhia, como permitia o tratado.

Nessas terras eram feitas pequenas plantações agrícolas, onde os próprios escravos, enquanto espera-

(112) — Vide p. 49, art. 22 do tratado.

(113) — Savary des Bruslons, op. cit., vol. I, Título "Asiento" pp. 174-175. "Assim" diz o autor, "de um carregamento de 565 negros, em que havia 250 sãos, 60 doentes ou velhos, 150 meninos até 15 anos e 150 crianças de 5 a 10 anos, o rei recebia direitos de 440".

vam compradores, trabalhavam: era um meio de aclimação. Os produtos dessas culturas eram consumidos nas feitorias e serviam para o abastecimento dos navios da Companhia. Dêses terrenos, merece especial menção, pela importância que lhe foi dada no tratado, o terreno no Rio da Prata. Vimos que os negociadores ingleses fizeram questão absoluta da concessão desse terreno. Os asientistas pretendiam alí manter seus escravos, cultivar os produtos necessários à subsistência da feitoria e criar gado. O terreno deveria ser, portanto, grande.

O rei deveria designar a extensão de terra a ser ocupada, depois da entrada em vigor do tratado. Foi esse o fim da Real Cédula de 9 de outubro de 1716 (114). Filipe V, de acôrdo com o Consêlho das Índias, mandava que fôsse concedida aos ingleses uma das casas ocupadas anteriormente pelos asientistas franceses, situadas a “um tiro de fusil do pôrto”. Essa casa seria arrendada ou comprada pela Fazenda real, com tôdas as instalações necessárias para o comércio e venda de escravos. Se ela não fôsse do agrado dos representantes da Companhia, o governador devia escolher outro lugar mais ou menos próximo, e cumprir o estipulado no tratado. Tratando da criação de gado, dizia S.M. Católica que, sendo abundante e barata a carne na cidade (uma vaca custava 3 ou 4 reais de prata), não tinham os ingleses necessidade de terras para criar gado. Eles podiam apresar o gado sem dono que vagava pelas cercanias ou comprá-lo dos criadores. As cabeças de gado obtidas, podiam ser mantidas em cercados próximos, para o consumo da Companhia. Os couros, sendo moeda de troca no comércio de negros, e tendo muito valor, não podiam ser conservados. Para o plantio de “trigo, milho e legumes”, devia o governador arrendar ou comprar terras nas vizinhanças da cidade (uma vez que as terras reais ficavam no interior), e entregá-las aos ingleses, para que eles obtivessem os alimentos necessários para o consumo da feitoria e retôrno dos navios.

A concessão do terreno nessas condições não correspondia exatamente ao estabelecido pelo tratado. A Companhia não reclamou, entretanto, enèrgicamente; limitou-se a indicar numa lista de reclamações contra

(114) — Documentos V, n.º 5 pp. 11-13 — Real Cédula. Al Governador de Buenos Ayres diciendole la forma enque a dehacer la asignazon de Tierras para que la Compañia de Inglaterra pueda sembrar y fabricar Casas para la conserbacion delos factores y de mas dependencias del Asiento de Negros (9-X-1716).

a Espanha, apresentada a S.M. Britânica, em 1718 (115), a recusa dos espanhóis em indicar o terreno estipulado (116).

Havia regras determinadas para as transações. Em Buenos Aires, por exemplo, a compra dos negros, feita nos depósitos da Companhia, obedecia a certas determinações. Os depósitos não tinham comunicação com a cidade, afim de que não houvesse contato entre os habitantes e os negros herejes, e principalmente para impedir a introdução do contrabando pelos navios negreiros. Feitos os negócios, os colonos interessados deviam obter permissões do governador, controladas pelo Cabildo, para retirar do depósito o número adquirido. Os escravos eram entregues aos compradores no exterior do recinto; daí eram levados pelos novos donos para os lugares onde deviam trabalhar (117).

Os negros podiam ser vendidos pelo preço que alcançassem, exceto em Sta. Marta, Cumaná, Maracaibo e Costa de Barlavento, onde o preço não podia, como vimos, ultrapassar 300 pesos. Em certos pontos, os negros atingiam até 400, 450 ou mais pesos. Em Buenos Aires, contudo, segundo Ravignani (118), o preço de um negro era em média correspondente a 100 couros, ou seja 200 pesos fortes, pois cada couro valia 2 pesos fortes. O couro era ali moeda corrente: como, porém, os barcos negreiros não podiam carregar todos os couros provenientes da venda dos escravos, o ouro e a prata substituíam, quando necessário, aquêlê produto.

O tratado não garantia a Companhia contra reclamações por parte dos compradores. Como, pelo artigo 39 do acôrdo, eram conservadas as disposições dos *asientos* anteriores, não contrárias a êle, e as cédulas despachadas para resolver problemas surgidos, julgamos provável que tenha sido conservado para reclamações, o prazo concedido aos *asientistas* franceses:

(115) — Anderson, op. cit., vol. III, p. 79-80.

(116) — Não conseguimos obter indicação da localização exata do terreno em Buenos Aires. A única indicação precisa que possuímos é a de que êle estava situado ao sul do pôrto. Ravignani, em sua obra "El virreinato del Rio de la Plata", p. 36, diz que a casa dos *asientistas* franceses estava localizada perto do local onde é hoje o Parque Lezama. V. Fidel Lopez em seu "Manual de História Argentina", p. 139, localiza o "depósito incomunicado do asiento" ao norte da atual praça S. Martin, antes praça do Retiro (nome tirado de barraca Retiro — depósito de negros construído no sec. XVIII?), entre as ruas Arenales, Barrancas ou av. de Julho e Suipachá.

(117) — Lopez, "Manual de História Argentina", pp. 139-140.

(118) — Ravignani, "El virreinato del Rio de la Plata", p. 37.

dois meses, para o caso dos negros que sofressem de doenças difíceis de se conhecer, como moléstias do coração, gota-cardíaca, etc.; um mês para doenças comuns, que se manifestassem, e oito dias para os defeitos aparentes.

Os asientistas inglêses, não podendo vender todos os escravos introduzidos num pôrto, podiam levar as sobras para outros portos, sem necessidade de pagar direitos novamente. Não tinham, entretanto licença para levá-los “terra a dentro”, a não ser em Buenos Aires. O asiento permitia aos inglêses introduzir em Buenos Aires, como vimos, 1.200 negros, dos quais 800 deviam ser vendidos no pôrto e 400 podiam ser levados para as “provincias de arriba”, isto é, Tucumán e Paraguai, e para o Chile. Sendo grande o número de 800 escravos para Buenos Aires, sobravam sempre muitos na feitoria. Considerando o prejuízo que sofria com a falta de compradores e com a grande mortalidade entre os negros, a Companhia pediu ao rei licença para vender nas províncias do interior o excedente das vendas em Buenos Aires. Por cédula de 5-8-1725 (119), Filipe V concedeu à Companhia a permissão pedida. Se não conseguisse vender os 800 negros em Buenos Aires, passados seis meses da chegada do carregamento e de espera de compradores, a Companhia podia introduzir os que sobrassem nas províncias do interior, até o Chile. Os negros, levados em carretas seriam acompanhados por duas ou três pessoas da feitoria, que podiam ficar no interior apenas o tempo necessário para vender os escravos e receber o pagamento, sem para isso poderem estabelecer feitorias. O prazo máximo para sua permanência no interior era um ano: ao fim desse tempo, êles deviam apresentar-se ao governador e oficiais reais de Buenos Aires.

A Companhia fazia grande movimento: depois de 1721, ela empregava mais de 30 embarcações no transporte de negros (120).

Ela não teve, entretanto, os lucros esperados com o comércio negreiro e correspondentes ao movimento feito. A dificuldade em encontrar na África os negros na

(119) — Documentos, V, n. 19, pp. 96-97. Real Cédula. Para que la Compañia Real de Inglaterra pueda introducir tierra adentro los negros que les sobrarem y no pudiere bender em Buenos Aires en la forma que se expresa (5 de agosto de 1725).

(120) — Saco “História de la esclavitud de la raza africana en el Nuevo Mundo”, vol. II, p. 187. Anderson, op. cit., vol. III, p. 144. Anderson dá o numero de mais de 30 navios e chalupas para o ano de 1727.

quantidade necessária e a baixo preço, contribuiu para que ela não obtivesse os lucros necessários para cobrirem e ultrapassarem as despesas. E' verdade que os escravos alcançavam um alto preço na América. Entretanto, as quantias obtidas não chegavam para compensar os preços pagos na África, as grandes perdas sofridas na travessia ou na América, e os outros numerosos gastos feitos. Os colonos hispano-americanos eram muito exigentes na escolha dos escravos, de modo que os **asientistas** encontravam dificuldade em vender negros de qualidade inferior. Além disso, as condições do **asiento** não foram sempre observadas pelos oficiais reais: o número de negros era erradamente avaliado; taxas adicionais, às vezes exorbitantes e injustas, eram cobradas: por exemplo, imposição de taxas aos compradores de escravos, obrigação de pagar, em Panamá e Havana, 6 peças de ouro pelo enterro de um negro, cobrança de taxas ilegais sôbre os negros importados, etc. A Companhia reclamava constantemente contra êsses abusos, sem resultado muito satisfatório.

Muito mais prejudicial para os negócios da Companhia, foi entretanto, a ação dos entrelopos. Embora o tratado o proibisse, negros foram introduzidos em grande quantidade por traficantes inglêses não pertencentes à Companhia, e por estrangeiros, sobretudo holandeses.

Ela empregou várias armas para lutar contra o contrabando.

Uma delas era a marca: os negros introduzidos pela Companhia eram marcados com um sinal especial para poderem ser fâcilmente distinguidos dos introduzidos ilicitamente. A marca não era muito eficiente como meio de contrôle: para conhecer os negros introduzidos pelos entrelopos, era preciso fazer visitas constantes às casas dos colonos para procurar os escravos não marcados, e isso era impossível.

Outra arma de que dispunha a Companhia era a apreensão dos escravos ilicitamente entrados. De acôrdo com o artigo 18 do tratado, era proibida a introdução de negros por pescas estranhas à Companhia do Mar do Sul. Descobrendo negros introduzidos clandestinamente, a Companhia tinha o direito de confiscá-los e vendê-los em seu proveito, depois de pagar os direitos devidos (33 pesos $\frac{1}{3}$ cada escravo), como no caso de introdução pela própria Companhia. Para facilitar a ação da Companhia contra os entrelopos, o mesmo artigo do tratado permitia que os seus representantes, ao terem conhecimento da chegada de algum navio carregado de negros, aprestassem e enviassem navios arma-

dos para tomá-los e confiscar sua carga. Era-lhes também permitido visitar todos os navios que chegassem aos portos e costas das Índias, para verificar se não havia negros no seu carregamento. Para realizar essas operações, êles precisavam somente da permissão do governador, sob cuja autoridade deviam ser feitas as visitas e apreensões. Era, contudo, muito difícil a apreensão das cargas, porque a introdução se fazia geralmente por lugares desertos, com a proteção dos colonos; os negros eram comprados diretamente dos entrelopos e depois de levados para as propriedades onde deviam trabalhar, difficilmente podiam ser encontrados. Para poder apreender o maior número possível, a Companhia encorajava a denúncia, pagando prémios aos que indicassem a existência de negros de contrabando na região. No caso de apreensão, o possuidor dos escravos não recebia nenhuma compensação.

Havia um caso em que o proprietário de negros entrados clandestinamente não perdia tudo: era quando êle mesmo declarava possuir escravos não comprados da Companhia. Essa declaração devia seguir-se à publicação do indulto: em lugar de apreender os negros, o asientista permitia que os colonos os conservassem, mediante o pagamento de uma certa multa. Os representantes da Companhia do Mar do Sul podiam determinar o prazo dentro do qual os negros deviam ser declarados, e indicar o preço do indulto. A importância obtida pertencia à Companhia, deduzidos apenas os direitos de S. M. Católica (artigo 37 do tratado). O prazo para o indulto era variável, sendo maior ou menor conforme a região e a quantidade de negros introduzidos por vias ilícitas. Findo o prazo concedido, os negros encontrados sem a marca da Companhia, podiam ser confiscados. Essa medida não produziu os efeitos desejados: geralmente os colonos preferiam correr o risco da apreensão (que não era muito grande, na verdade) a pagar o indulto.

A Companhia não conseguiu vencer os entrelopos, que realizavam muitos negócios com os colonos; os preços que êles pediam eram muito mais baixos que os da Companhia, de modo que seus negros eram facilmente vendidos. Na província de Sta. Maria, por exemplo, os jamaicanos costumavam trocar um homem por 4 ou 6 novilhos, no valor de 5 ou 6 pesos cada um, ou por 3 mulas, de 25 pesos cada, ou por certa quantidade de "pau de tinta".

Assim, apesar das precauções tomadas pelos ingleses na elaboração do tratado de asiento a Companhia não teve êxito no comércio negreiro. Um dos

resultados do exercício do *asiento* pela Companhia foi o encarecimento dos negros nas ilhas inglêsas, resultado que contribuiu para os ataques contra ela.

2 — O comércio do navio de permissão.

O comércio de mercadorias permitido, embora de pequena extensão, tinha grande importância para a Companhia: graças à procura na América de mercadorias européias e aos preços elevados que alcançavam, ela esperava obter com êsse comércio lucros que compensassem ou ultrapassassem as perdas porventura sofridas com o fornecimento de negros. A certeza de colocar uma determinada quantidade de produtos nas colônias espanholas, levava negociantes inglêsas a participarem da Companhia e apoiarem suas atividades.

O navio de permissão ou navio anual, como o chamam os autores inglêsas, era o veículo dêsse comércio: 500 ou 650 toneladas de mercadorias, como vinhos, eram levadas por êle para competir com frotas e galeões nas feiras hispano-americanas.

Mas além do navio de permissão, pôde a Companhia enviar três outros para os portos do mar do Norte.

Um foi o chamado navio das Canárias: a Companhia tinha a permissão de enviar para as Índias, durante a vigência do *asiento*, e em época escolhida por seus diretores, um navio com frutos das Canárias; êsses produtos não pagariam direitos. Antes de 1718 (121), foi mandado êsse navio, e a pressa da Companhia, que dispunha de 30 anos para enviá-lo, pode ser explicada pelo desejo de obter grandes benefícios no início das operações para despertar entusiasmo na Inglaterra e atrair novos acionistas. A imposição de taxas ao carregamento, nas Índias Ocidentais, ao contrário do que era estipulado no tratado, descontentou a Companhia porque, além de ser ilegal, fêz naturalmente diminuir os seus proveitos.

Os dois outros navios foram enviados para aproveitar as licenças concedidas por Filipe V a S. M. Britânica, em 1712 (vide pág. 63). Partiram em 1715: um, o "Bedford", para Cartagena, e o outro, o "Elizabeth", para Vera Cruz. As atividades dos dois foram embaraçadas pelos oficiais espanhóis: o "Elizabeth",

(121) — Não pudemos encontrar a data exata. Sabemos apenas ter êle sido enviado antes de 1718, porque numa lista de reclamações da Companhia do Mar do Sul contra a Espanha, apresentada a S. M. Britânica nessa data, o navio das Canárias aparece. (Anderson, op. cit., vol. III, p. 79).

segundo as reclamações da Companhia já citadas, foi obrigado a pagar um direito elevado de alcavala. O “Bedford” teve sua carga confiscada por excesso de tonelagem, mas uma segunda medida indicou estar o carregamento abaixo das 600 toneladas; entretanto, para poder vender as mercadorias, a Companhia precisou de pagar elevadas somas aos oficiais reais (122). Segundo declarações de um empregado da Companhia, existente nos arquivos espanhóis de Simancas, foi dispendida em prêmios ao governador e outros oficiais reais a soma de 75.000 peças de oito (123).

O comércio desses dois navios foi uma espécie de experiência para a Companhia do Mar do Sul, antes do envio do primeiro navio de permissão, que partiu somente em 1717. A partida deste navio devia ser anual (o acôrdo de 1716 prometia o envio anual de frotas e galeões): no momento em que estivessem prontos os galeões e as frotas, a Companhia receberia aviso para que fizesse partir também seu navio, já preparado e munido da licença do rei da Espanha. Sendo seguidas as condições estipuladas, a Companhia deveria enviar 30 navios durante a vigência do tratado. Entretanto, ela só enviou sete embarcações carregadas para as feiras americanas, assim distribuídas:

- 1 — 1717 — navio “Royal Prince” para Vera Cruz;
- 2 — 1721 — navio “Royal George” para Portobelo;
- 3 — 1723 — navio “Royal Prince” para Vera Cruz;
- 4 — 1724 — navio “Royal George” para Portobelo;
- 5 — 1725 — navio “Prince Frederick” para Vera Cruz;
- 6 — 1730 — navio “Royal Caroline” para Portobelo;
- 7 — 1732 — navio “Royal Caroline” para Vera Cruz (124).

As interrupções, a irregularidade na saída dos navios, a realização da última viagem em 1732, muito antes do termo previsto pelo tratado, tinham uma razão

(122) — Anderson, *idem*, *ibidem*.

(123) — V. L. Brown, p.668. Outro funcionário da Companhia chamado Burnet, dava como total gasto 80 a 85.000 peças de oito (*idem*, *ibidem*, n. 17).

(124) — Liliam A. Penson, no cap. XI, “The West-Indies and the Spanish American Trade — 1713-1749”, da C. H.B.E., vol. I, pp. 330-345, indica 8 navios. Parece-nos, entretanto que a autora menciona duas vezes a mesma viagem; “a quinta viagem”, diz ela, “foi iniciada em 1725 e o navio foi o *último* a alcançar seu destino antes de começar uma nova guerra anglo-espanhola. A sexta viagem foi precipitadamente começada pelo “Prince Frederick”, que se dirigiu para Vera Cruz e onde foi obrigado a ficar até

muito simples: a falta de entendimento entre a Inglaterra e a Espanha. A concessão, proveitosa para a Inglaterra, era prejudicial para a Espanha. Daí a diferença de atitude das duas nações: uma, a Inglaterra, procurava aumentar os privilégios recebidos; a outra, a Espanha, procurava restringir, e, se possível, anular as concessões feitas. Isso deveria criar malentendidos e tornar precária a existência de privilégios como o do navio de permissão, cuja viagem estava submetida a certas condições aprovadas pelas duas partes.

Para a saída do navio da Inglaterra a Companhia deveria receber uma licença do govêrno espanhol, com tempo de acompanhar os galeões e frotas. Essa licença só seria fornecida depois de terem sido verificadas as dimensões e tonelagem da embarcação pelo representante dos interesses de S. M. Católica em Londres. Era possível, assim, ao govêrno espanhol, retardar ou impedir a saída do navio, retardando ou negando a emissão da licença. Para isso, era suficiente qualquer pretexto; excesso de tonelagem do navio (neste caso o govêrno espanhol estava no seu direito), dúvidas sôbre a legalidade do carregamento, etc. Em 1730, por exemplo, a cédula para a partida do navio foi emitida muito tarde (uma primeira emissão fôra considerada inaceitavel pelo enciado inglês Keene, e a segunda emissão só foi entregue em 18 de agosto), de modo que êle chegou a Portobelo depois da abertura da feira. Em 1735 uma discussão sôbre o carregamento do navio, que o representante espanhol desejava fôsse composto sômente de

1729". O *último* navio a fazer a viagem antes da guerra foi o "Prince Frederick" que partiu da Inglaterra em julho de 1725 e chegou a Vera Cruz em 25 de outubro de 1725. Outro navio não poderia ter saído nesse ano e nenhuma menção se faz a navio partido em 1726; portanto, se o navio de 1725, e o último a sair para a América, foi o "Prince Frederick", não houve a quinta viagem indicada pela autora acima citada. Preferimos concordar com Anderson (op. cit., pp. 75, 78, 136, 138 e 162) e com V. L. Brown (pp. 665 e 675) que indicam apenas 5 navios para o período 1717-1729.

Outra questão que precisaria de ser esclarecida é a do nome do navio de 1730. No capítulo da C.H.B.E. acima citado e na obra de Vaucher, "Robert Walpole et la politique de Fleury" (p. 235), o navio de 1730 é chamado "Prince William" enquanto Anderson (op. cit., p. 165) e Saco (op. cit., p. 202) chamam-no "Royal Caroline". Não pudemos resolver o caso. Preferimos usar o nome dado por Anderson por estarmos de acôrdo com o que êle diz sôbre os lucros dêsse navio.

mercadorias inglêsas, impediu sua partida, pois quando foi resolvida a questão por Patiño, em favor da Companhia, o ano estava findo (125).

Outras vêzes, a interrupção das viagens foi determinada pelo rompimento de relações entre a Inglaterra e a Espanha; essa é a causa da ausência de navios nos períodos compreendidos entre 1717 e 1721 e entre 1727 e 1730. Em 1718, por exemplo, depois de já estar carregado com mercadorias no valor aproximado de £ 300.000 (126), o navio "Royal George" não pôde partir para as Índias por causa do início da guerra entre a Inglaterra e a Espanha.

A partir de 1733, as relações entre os dois países, tensas justamente por causa de problemas relativos ao comércio nas Índias, tornaram impossível a partida de outros navios. Assim, em 1736, o govêrno espanhol se recusou a emitir a cédula para a viagem do navio de permissão, enquanto não fôsse resolvida a disputa sobre o pagamento dos direitos dos negros em moeda forte, e não fôsse apresentado pela Companhia inglêsa o resultado da viagem do "Royal Caroline". Depois, a violência da disputa tornou impossível pensar-se no envio de nova embarcação, até que, em 1739, uma nova guerra anglo-espanhola, interrompeu definitivamente as viagens, com a suspensão do tratado.

Os navios de permissão, legalizada sua situação perante o govêrno espanhol, saíam de Londres dirigindo-se para Vera Cruz ou Portobelo.

Vera Cruz era o pôrto da Nova Espanha habilitado para o comércio com a Espanha. A frota anual ali levava os gêneros europeus; desembarcadas, as mercadorias eram levadas para Jalapa, povoação mais salubre, onde se realizava a grande feira com a participação dos negociantes do rico vice-reino da Nova Espanha.

Portobelo era o ponto terminal da viagem dos galeões. Ali se reuniam os negociantes do enorme vice-reino do Peru para venderem seus produtos e comprarem as mercadorias da Europa, na feira que se realizava logo depois da chegada dos galeões. Nessas ocasiões, a cidade, sempre quase deserta, habitada usualmente por algumas dezenas de pessoas, adquiria uma fisionomia diferente: enchia-se de pessoas e movimentava-se. Grandes negócios eram realizados nessa feira

(125)— Vaucher, "Robert Walpole et la politique de Fleury", p. 235. A discussão sobre a questão se prolongou de maio a dezembro de 1735.

(126) — Anderson, op. cit., vol. III, p. 79.

(127). As mercadorias eram vendidas por preços muito elevados: os muitos direitos que elas deviam pagar e a sua escassez nas colônias encareciam seu valor.

Nessas duas feiras tomavam parte os ingleses, por intermédio do navio de permissão. Depois de medido novamente, esse navio podia iniciar sua venda. As mercadorias inglesas vendidas ao mesmo tempo que a dos galeões e frotas, tinham sobre estas uma grande vantagem: o menor preço de importação na América. Trazidas diretamente da Inglaterra, não estavam sujeitas, como as outras mercadorias estrangeiras, a impostos de importação na Espanha, e a despesas de transporte do lugar de origem até Cadiz.

Isentas de quaisquer impostos, elas tinham uma superioridade sobre todas as outras mercadorias, mesmo espanholas; estas estavam sujeitas a grande número de taxas de exportação na Espanha e de importação na América. Elas podiam ser assim vendidas por um preço muito mais baixo que as dos galeões ou frotas: 30 % em Portobelo, segundo diz Alsedo y Herrera (128).

Nessas condições, como era natural, os negociantes americanos davam preferência às mercadorias inglesas, prejudicando as frotas e galeões: enquanto o navio de permissão vendia rápida e facilmente suas mercadorias, os navios espanhóis deviam esperar muito tempo para vender as suas. Esta situação se tornava ainda mais grave para os negociantes espanhóis, se considerarmos que os ingleses não se limitavam a vender as 500 ou 650 toneladas permitidas. Introduzindo quantidades maiores, às vezes as necessidades dos negociantes das feiras eram quase inteiramente providas com essas mercadorias. Ficavam então grandes porções dos carregamentos espanhóis sem colocação. Resultados disso eram a paralização das embarcações espanholas carregadas nos portos americanos por muito tempo, e as grandes perdas sofridas pela demora no escoamento das mercadorias, muitas das quais se deterioravam sob

(127) — As residências, péssimas aliás, alugadas pelos interessados durante o tempo da feira eram pagas a peso de ouro. O clima insalubre da região, a falta de higiene, causavam uma grande mortalidade entre os que ali temporariamente se estabeleciam. São fatos bem conhecidos sobre a feira de Portobelo. Segundo Scelle (op. cit., vol. I, p. 65), o valor dos negócios efetuados subia, no começo do século XVIII, a 30 ou 40 milhões de libras esterlinas.

(128) — Alsedo y Herrera, op. e ed. cit., pp. 205 e 223.

a influência de um clima insalubre, sem considerar os gastos com a conservação dos navios e suas equipagens. Alcedo y Herrera (129) refere o caso acontecido com os galeões de 1730: tendo, nesse ano, o navio anual "Royal Caroline" (que êle errôneamente diz chamar-se "Royal George": — êste navio havia sido julgado incapaz de viajar em 1724 e havia sido condenado) disposto de seu carregamento, os galeões se viram impossibilitados de colocar sua mercadoria, pois os negociantes do Peru, já providos, talvez em parte pelo contrabando, não puderam, por falta de recursos, adquirir todos os produtos europeus postos à sua disposição.

Os navios mercantes espanhóis não puderam voltar à Espanha na época determinada, tendo apenas partido os navios de guerra que os haviam comboiando. Os negociantes, sem possibilidade de vender seus produtos, estavam expostos a perdê-los. Para socorrê-los em tão difícil situação e, naturalmente, para impedir grandes perdas ao tesouro espanhol, S. M. Católica tomou certas medidas. Por meio da real cédula de 9-12-1731 (130), resolveu quebrar o costume antigo de fechar os portos durante seis meses depois de acabada a feira de Portobelo, ordenando que "êles fossem mantidos abertos em benefício daquele infeliz e aflito comércio para venda de suas mercadorias e alívio de seus registros". Mas a medida não teve grandes resultados, porque, segundo os autores citados, os ingleses aproveitaram a ocasião para introduzir ilícitamente maior número de mercadorias. Os interessados foram obrigados a viajar até Lima para negociar, e tiveram seu regresso para a Espanha bastante retardado: voltaram em várias turmas, em 1732, 1733, 1735 e ainda em 1737. Em seu despacho de 21 de janeiro de 1735 (131) Filipe V falava da existência ainda na América dos resíduos dos galeões de junho de 1730. Não é difícil avaliar o pequeno ganho dêsses comerciantes, enquanto o navio inglês conseguiu grandes lucros.

Esse navio de 1730 foi mesmo o único que deu grande lucro à Companhia. Apesar das vantagens de que gozava, o navio de permissão não representou, por seu comércio lícito, uma grande fonte de renda para os

(129) — Idem, ibidem, pp. 230, 231.

(130) — Idem, ibidem, p. 231; Mendiburu. "Diccionario Historico-biografico del Peru", vol. I, título Armendaris, p. 347.

(131) — Documentos, V, n.º 29, p. 115. "Real despacho de 21 de Enero de 1735 sobre flotas e galeones", art. 1.

acionistas da Companhia do Mar do Sul (132). Pelo navio "Royal Caroline", de 1730, que partiu ricamente carregado de Londres, a Companhia teve, no entanto, um grande ganho: £ 70.000 de lucro líquido (133).

Os outros navios não deram, apesar do grande comércio feito nos portos americanos, grandes lucros à Companhia. O "Prince Frederick", por exemplo, voltou para a Inglaterra com um carregamento composto de "400.000 peças de oito em espécie e 190.000 libras (pêso) de cochonilha, 47.000 libras de anil e 167 toneladas de pau campeche, além do que levava para particulares", num valor total de £ 350.000 (134). Mas a longa retenção do navio em Vera Cruz, destruiu o lucro. As retenções como essa na América, eram uma das causas da pequena renda dos navios; os presentes aos oficiais espanhóis, o atraso na saída da Inglaterra, a atitude dos funcionários da Companhia, geralmente mais preocupados em fazer sua própria fortuna do que em zelar pelos interesses de seus patrões, eram outras causas da falta de lucro.

Uma prova de que o navio não representava para a Companhia uma fonte de grandes lucros, nos é dada pelo fato de ter ela concordado em abandonar esse privilégio em troca de um equivalente. Esse equivalente,

(132) — Vários autores estão de acôrdo sôbre esse ponto; Muret, op. cit., p. 384; Lipson, op. cit., p. 370; Vaucher, op. cit., p. 235; Anderson, op. cit., vol. III, pp. 165 e 175.

(133) — Vaucher em op. cit., p. 235, indica como a mais rendosa viagem a do "Royal Caroline", em 1732, enquanto Anderson (op. cit., vol. III, p. 175) considera mais lucrativa a de 1730. Preferimos aceitar o que diz Anderson: o que referimos acima sôbre o comércio dos galeões em 1730 parece provar que o navio inglês desse ano teve lucros enormes. Segundo diz Anderson, o navio de 1732 foi longamente detido em Vera Cruz, não tendo dado lucro por causa dessa detenção. Hidner, "The rôle of South Sea Co. in the diplomacy leading to the war of Jenkins'Ear", pp. 325-326, confirma essa afirmação. Diz êle que no meio do verão de 1732, foi apresado por um navio inglês, o navio de registro espanhol "Dichosa"; em represália, o vice-rei da Nova Espanha tomou "um navio e todos os bens da Companhia em Vera Cruz". O navio mencionado só pode ser o "Royal Caroline" que lá se achava na ocasião. Sômente em novembro foi suspenso o embargo sôbre o navio, depois de ter sido sôlto o "Dichosa". A detenção, apesar do rico carregamento do navio "Royal Caroline", anulou seus lucros. Em favor da opinião de Anderson, que adotamos, há ainda a reclamação dos lucros do navio pelo govêrno espanhol.

(134) — Anderson, op. cit., vol. III, p. 162.

proposto pelo govêrno espanhol, era a concessão de 2 % sôbre os retornos das frotas e galeões. Analisadas as possibilidades de lucro do navio e da nova concessão, decidiu-se a assembléia da Companhia pela aceitação da proposta: o ganho seria mais certo, pois, sem gasto e risco, a Companhia receberia os 2 % do carregamento das embarcações espanholas, que corresponderiam geralmente a 300.000 peças de oito, mais ou menos £ 70.000 (considerando o carregamento dos navios espanhóis no valor de 15.000.000 de peças de oito) (135). Esse ganho igual no total ao que podia ser obtido com um navio anual, era, na realidade, muito mais interessante para a Companhia, porque era seguro e fácil.

Mas a solução não foi aceita pelo govêrno inglês por ter sido considerado prejudicial aos interêsses da nação; a nova concessão diminuiria a possibilidade de participação dos negociantes no comércio americano por meio do contrabando, e assim, embora ela fosse favorável à Companhia, não estava de acôrdo com os interêsses gerais da nação.

Conservou-se pois, o comércio da Companhia inalterado até 1739.

3 — Discussões sôbre o valor do comércio lícito com a América Espanhola e o fim do asiento.

Nesse ano, tendo rompido a guerra entre a Espanha e a Inglaterra (veja capítulo XII), foi suspenso o tratado, como era previsto, e interrompido o comércio da Companhia, cujo têrmo se aproximava (1744 seria o último ano da concessão). Logo depois de iniciadas as hostilidades, o govêrno espanhol concedeu permissão a outras pessoas para introduzirem negros em certas partes do seu Império; assim, em 1740, a Companhia Real de Havana recebeu o privilégio de introduzir escravos em Cuba, e em 1741 uma cédula real concedeu a um negociante licença para levar a Buenos Aires dois navios, de 300 toneladas cada um, carregados com negros.

Terminada a guerra em 1748, o tratado de Aix-la-Chapelle prolongou a duração do asiento inglês por mais quatro anos, até 1753, sem contudo solucionar as questões comerciais existentes entre os dois países, e que haviam provocado a guerra de 1739.,

Para a resolução dêsses problemas, foram entabo-

(135) — Anderson, op. cit., vol. III, pp. 197-198.

ladas negociações entre representantes ingleses e espanhóis em Madri.

Ao mesmo tempo, na Inglaterra, duas correntes exprimiam suas opiniões sobre o comércio com a América Espanhola: uma era favorável à conservação do privilégio da Companhia do Mar do Sul, a outra, ao comércio indireto, via Cadiz. Era um conflito latente desde 1714 que se manifestava: o conflito entre os negociantes que comerciavam com Cadiz, e os negociantes ligados à Companhia que comerciavam diretamente com a América, o conflito entre os interesses ligados ao comércio indireto com a América Espanhola, e os interesses ligados ao comércio direto.

Contra a Companhia, alegavam os comerciantes de Cadiz que seu comércio direto com os portos habilitados da América, havia diminuído grandemente a exportação para a Espanha, dando aos franceses e holandeses oportunidade para dominarem no mercado de Cadiz. Ao mesmo tempo, as importações da Espanha cresciam, o que era mau pois a balança do comércio podia se tornar favorável a este país. Além disso não carregava o navio de permissão somente mercadorias inglesas, mas levava também produtos franceses e holandeses próprios para os consumidores da América Espanhola. Mesmo o fornecimento de negros aos colonos espanhóis era condenado: as colônias espanholas bem providas de mão de obra podiam competir perigosamente na fabricação do açúcar com as colônias inglesas, prejudicadas ainda com o encarecimento do preço dos negros. E ainda, a Companhia não tinha ganhos com seu comércio e estava sempre sujeita a ver seus bens confiscados pelo governo espanhol.

Os negociantes de Londres interessados no comércio com Cadiz apresentaram uma memória em defesa de seis interesses, que merece ser mencionada. Segundo essa memória, os proveitos com o comércio via Cadiz eram muito grandes; as mercadorias enviadas por vários navios de registro davam um lucro de 90 a 107 %. Além disso, num carregamento de 270.150 peças de ouro, valor comum de um navio espanhol, 115.500 constituíam a parte das mercadorias inglesas. Desaparecia o privilégio da Companhia, o valor das mercadorias inglesas enviadas para as Índias Ocidentais por Cadiz cresceria, aumentando os ganhos da nação inglesa.

Em favor da Companhia dizia-se que o navio levava geralmente cerca de £ 250.000 em mercadorias da Companhia, além de £ 50.000 de particulares; um proveito de cerca de 100 % era sempre obtido. A nação

lucrava muito com êsse comércio: embora a Companhia não fôsse favorecida, seus funcionários estabelecidos nas Índias levavam para a Inglaterra grandes fortunas em pequeno espaço de tempo. Além disso, sua atividade havia permitido que os comerciantes ingleses suplantassem franceses e holandeses no suprimento direto das colônias espanholas (136).

Sendo a atividade da Companhia do Mar do Sul prejudicial para a Espanha foram feitos, também naquele país projetos para a extinção imediata do *asiento*, no momento das negociações de 1748. D. Guilherme Eon, por ex., propôs que se dessem certas compensações à Companhia em troca do abandono dos seus direitos. Propunha êle que tôdas as instalações e bens da Companhia na América, fôsem comprados depois de avaliação, pelos *asientistas* que a substituíssem; que os novos *asientistas* adquirissem da Companhia inglesa os escravos de que necessitassem; que, no caso do navio de permissão, S.M. Católica concedesse à Inglaterra, em troca do seu abandono, licença para enviar nas frotas e galeões, anualmente, a mesma quantidade de mercadoria que o navio levava, pagando apenas os fretes para o transporte, ou, então, que fôsse dado à Companhia à volta dos navios espanhóis das Índias, um donativo a ser fixado (137).

Êsse plano, assim como outros apresentados não foi adotado.

O resultado das negociações feitas deu razão aos interesses ingleses de Cadiz. Pelo tratado de 1750, em troca de uma indenização de £ 100.000, que a Espanha pagaria dentro de três meses no máximo, S.M. Britânica abandonava tôdas as pretensões e reclamações sôbre a execução do tratado de *asiento*.

Nêsse ano cessava o comércio da Companhia do Mar do Sul, terminando, dêsse modo, o comércio lícito da Inglaterra diretamente com a América Espanhola.

A Companhia não teve ganhos. Em 1734, por exemplo, a apresentação dos seus lucros decepcionou em 10 anos, a partir do comêço, o lucro total foi de 32.260.18 s. ou seja £ 3,226 cada ano, proveito considerado muito pequeno pelos possuidores de ações (138). De fato, dividido entre os acionistas, quanto reeberia cada um? E êsse lucro não chegaria para contrapor as perdas posteriores.

Entretanto, a Companhia proporcionou à nação

(136) — Anderson, op. cit., vol. III, pp. 267-270.

(137) — Sac. op. cit. vol. II, pp. 203-205.

(138) — Anderson, op. cit., vol. III, p. 204).

inglês grandes vantagens: seus funcionários levaram para a pátria enormes fortunas (adquiridas muitas vezes às suas expensas); seus agentes, colocados nas feitorias, adquiriram um perfeito conhecimento dos mercados hispano-americanos e o transmitiram aos manufatureiros e comerciantes ingleses; ela permitiu ainda que os ingleses conquistassem dos franceses e holandeses o mercado espanhol caraíbano; e, sobretudo, por seu comércio lícito, ela permitiu o exercício de um grande comércio ilícito, muito mais rendoso, muito mais extenso.

CAPÍTULO III

O COMÉRCIO DIRETO COM A AMÉRICA ESPAÑHOLA

O COMÉRCIO ILÍCITO OU DE CONTRABANDO

O comércio ilícito teve uma importância e uma extensão muito maiores que o comércio permitido que acabamos de estudar. Tanto os autores espanhóis como os ingleses, da época ou não, estão de acordo no julgamento desse comércio. Feito de diversas formas, o contrabando inglês no século XVIII penetrou em toda a América Espanhola. Essa penetração foi facilitada por quatro fatores principalmente: 1) pela concessão recebida em Utrecht pelos ingleses: permitindo o estabelecimento de feitorias nos portos onde chegavam os escravos, o tratado de *asiento* forneceu aos ingleses meios de entrarem em contato direto e constante com os colonos hispano-americanos, e de conhecerem suas necessidades e possibilidades de compra; 2) pelo desejo de ganho, natural entre os comerciantes ingleses, e pela necessidade de matérias primas e produtos tropicais na Inglaterra. Uma região imensa, rica, desprovida dos necessários produtos manufaturados, podendo pagar altos preços, devia naturalmente atrair a atenção de negociantes ávidos de ganho e desejosos de alargar seus mercados. Depois, as mercadorias de retorno, muito procuradas, davam um ganho suplementar na Europa; 3) pela necessidade dos colonos americanos; habituados a consumir produtos manufaturados europeus, e recebendo-os da Espanha em quantidade pequena e a preços muito elevados, os súditos espanhóis da América aceitavam as ofertas que lhes eram feitas em condições mais favoráveis. Ao trazerem suas mercadorias para o Império espanhol, os comerciantes ingleses tinham a certeza de que as venderiam. A necessidade dos colonos, mais ou menos a mesma em toda a extensão do Império espanhol da América, com pequenas variações locais, permitiu que o contrabando inglês penetrasse em toda parte; 4) pela disposição de bases bem situadas nas proximidades da América Espanhola.

Na introdução ilícita das mercadorias, feita, como veremos, de vários modos, devemos considerar de um la-

do a ação da Companhia do Mar do Sul e de outro a ação dos entrelopos (139).

1 — O comércio da Companhia do Mar do Sul

O tratado de *asiento* permitiu o exercício de um largo comércio de contrabando; a Companhia e seus funcionários não se contentaram com as facilidades obtidas; alargaram-nas visando aumentar o lucro. Aliás, não era a primeira vez que os *asientistas* utilizavam a concessão recebida para exercer um comércio proibido pelas leis espanholas, mas altamente remunerativo. Já vimos que o *asiento* de negros era desejado justamente por ser um meio de burlar o exclusivismo espanhol, servindo de cobertura para a introdução de mercadorias.

No caso da Companhia inglesa, as grandes facilidades e privilégios recebidos, alguns dos quais concedidos pela primeira vez, aumentaram as possibilidades de fraudes. As concessões do govêrno espanhol, algumas feitas exatamente para impedir ou diminuir o contrabando, foram sàbiamente utilizadas pela Companhia e seus funcionários para o exercício de atividades ilegais.

a) — Diferentes modalidades de comércio ilícito feito sob a cobertura do comércio negroiro.

Os primeiros navios enviados em 1714, com os agentes e os objetos necessários para a instalação das feitorias, inaugurando as vias novas de comércio, inauguraram também o comércio não autorizado: ao contrário do que havia sido prometido, mercadorias de contrabando foram introduzidas pelas tripulações.

O exemplo dado por êstes navios foi seguido: as tripulações dos navios negroiros ou outros (marinhei-

(139) — Entrelopos eram os navios mercantes que levavam mercadorias permitidas a lugares onde os estrangeiros não podiam comerciar, e os navios particulares que faziam seus negócios no território de concessão de uma companhia privilegiada, sem licença dos seus membros (Savary des Bruslons, op. cit., vol. II, pp. 431-432: Rolt — “A new dictionary of trade and commerce”). No segundo sentido, (de navios comerciando no território de uma Companhia) a palavra era usada sòmente na Inglaterra. Empregamos em nosso trabalho, a palavra nesses dois sentidos, considerando entrelopos os comerciantes que negociavam no território da Companhia do Mar do Sul até 1750, e os comerciantes que mantinham relações com a América Espanhola, mesmo depois do término do *asiento*.

ros e oficiais sem distinção) dedicaram-se a um comércio particular importante. Essa atividade era considerada de tal importância e adquiriu tal intensidade, que, segundo afirmação de um agente da Companhia (140), os marinheiros se recusavam a embarcar em navios cujos capitães não a permitiam ou a restringiam. Os marinheiros não se limitavam a levar mercadorias por conta própria; muitas vezes introduziam e vendiam mercadorias de terceiros, recebendo pelo trabalho uma certa comissão. Era comum o fato de levarem mercadorias no valor de 2 a 3.000 pesos, pertencentes a algum judeu de Jamaica (141). Neste caso, as mercadorias, pertencendo a pessoas de mais posses, deviam ser de maior valor que as adquiridas pelos próprios marinheiros na Europa ou nas colônias inglesas para serem revendidas na América. Se considerarmos o número de viagens feitas anualmente, teremos uma idéia de quão elevados deviam ser o valor e a quantidade de mercadorias introduzidas dêsse modo. Transportando escravos em embarcações de pequeno porte, as viagens entre as estações negreiras, Jamaica sobretudo, e as possessões espanholas, mais numerosas que nos

(140) — Esse agente é John Burnet, antigo representanté da Companhia em Portobelo e Cartagena. Seu testemunho, assim como o de um outro funcionário, Matthew Plowes, secretário e contador da Companhia inglesa, é indicado por Vera L. Brown em seu trabalho "The South Sea Company and Contraband trade". Neste trabalho a autora apresenta alguns documentos sôbre as atividades da Companhia do Mar do Sul na América Espanhola, existentes nos arquivos espanhóis de Simancas (Simancas — Est. 2370 — antigo 7017). As informações constantes dêsses documentos foram fornecidas pelos dois funcionários da Companhia, já indicados, ao plenipotenciário espanhol no Congresso de Soissons, Barrenechea, em troca de promessas de proteção e pensões. Burnet e Prowes, que haviam sido enviados a Soissons para esclarecer os representantes ingleses nas questões referentes ao comércio da Companhia, não hesitaram em pôr nas mãos do enviado espanhol, informações pormenorizadas sôbre as atividades da Companhia na América Espanhola. Essas informações contêm numerosas referências ao comércio ilícito feito pela Companhia. As declarações de Burnet, por exemplo, são divididas nos seis parágrafos seguintes: "sôbre comércio ilícito; sôbre extrações e sôbre passageiros; sôbre navios de permissão; das hostilidades; das contravenções; dos jamaicanos". (V. L. Brown, p. 671). Tôdas as vezes que nos referirmos à obra de V. L. Brown estaremos, portanto, utilizando as informações dêsses funcionários.

(141) — V. L. Brown, p. 671.

períodos anteriores a 1713, tornavam mais freqüentes para as tripulações as oportunidades de comércio.

Essas mercadorias eram vendidas a bordo do próprio navio, conforme se apresentava a oportunidade, ou eram negociadas durante a noite em terra. Muitas mercadorias, entretanto, não precisavam de ser postas à venda; eram levadas pelos oficiais ou marinheiros a certas pessoas que as haviam encomendado. Assim, por exemplo, o capitão Opie, do serviço da Companhia, se comprometeu, por contrato, com um oficial espanhol de Buenos Aires, a levar certa quantidade de mercadorias, fazendo-a passar como pertencente à Companhia. Do mesmo modo que os oficiais e marinheiros dos navios da Companhia, comerciavam por sua conta os agentes residentes nas várias feitorias. Interessados em seus negócios particulares, êsses funcionários descuidavam dos negócios da Companhia. Ela teve, até certo ponto, a culpa dêsses descuidos, por não ter proibido o exercício do comércio pelos seus empregados, fôsem tripulantes de seus navios ou membros de suas feitorias.

Para obter os objetos negociáveis, os representantes da Companhia compravam as cargas ilícitas transportadas por barcos inglêses, ou mandavam comprá-los especialmente, em Jamaica ou na Inglaterra; faziam às vêzes as compras, por encomenda de pessoas interessadas. Êles procuravam tomar as providências necessárias para facilitar suas atividades. Assim, por exemplo, para facilitar as entradas clandestinas, os representantes de Panamá e Portobelo, em 1722-1724, mantiveram casas fora das feitorias, em lugares convenientes, como indica Alsedo y Herrera (142): a estância de "Aguadilla" em Portobelo, perto de Porto Leones e Bastimentos, lugares muito procurados pelos contrabandistas, e em Panamá, a "Casa de Toqué" (143).

Certas condições e facilidades do comércio negreiro davam lugar a certos tipos especiais de introdução ilícita.

Para suprir de escravos as partes das costas onde não possuía feitorias, a Companhia concedia licenças a certos indivíduos, que aproveitavam para comerciar intensamente. Eis o que diz a respeito o já citado (nota 141) empregado da Companhia, Burnet:

(142) — Alsedo y Herrera, op. e ed. cit., pp. 210-211.

(143) — A casa de Portobelo, onde foram encontradas mercadorias, foi demolida por ordem do governador.

“A própria Companhia indiretamente abre um caminho admirável para o comércio ilícito, concedendo licença ou arrendando a costa onde não tem feitorias a particulares, à razão de 80 pesos de indulto cada peça da Índia introduzida na costa de Barlavento, Sta. Marta, Cumaná e Maracaibo; a operação não lhes daria lucro se não aproveitassem o pretexto para a introdução de roupas, pois não levavam mais de 50 negros em cada viagem, levando menos, muitas vezes, sendo tudo o mais mercadorias, como mostram dois exemplares descobertos em Santa Marta e Guatemala” (144).

O aprovisionamento das feitorias por navios da Companhia (navios negreiros ou pequenas embarcações de 150 ton.) deu lugar também à introdução de mercadorias próprias para o comércio com os colonos hispano-americanos; os navios de 150 ton., sobretudo, serviam mais para êsse fim do que para o transporte de provisões para as feitorias ou para os navios empregados no tráfico. Assim, em 1727-1728, a permissão para enviar um ou dois navios a Vera Cruz para prover o “Prince Frederick” com o necessário para a viagem de regresso, era desejada, segundo Plowes (o outro empregado da Companhia mencionado acima), mais para a introdução de contrabando.

Eram também constantemente levados móveis e outros objetos para o uso das feitorias, cuja entrada era permitida facilmente pelos funcionários reais espanhóis. Mas êsses móveis e objetos nem sempre eram conservados nas feitorias, e geralmente encobriam a entrada de mercadorias numerosas negociáveis. Disso nos dá um exemplo Alsedo y Herrera, em seu “Aviso histórico” (145). Diz êle que em Cartagena, em março de 1739, foram desembarcadas, com licença do governador, em atenção a um pedido dos agentes da feitoria, várias peças de mobiliário, entre as quais algumas poltronas. Ao serem estas poltronas tiradas da embarcação, descobriu-se que os seus espaldares eram acolchados com fios de ouro e prata e não com palha ou lã como seria natural. Faltando tais gêneros na praça, naquela ocasião, seu valor era muito grande alcançando

(144) — V. L. Brown, p. 671, n. 25.

(145) — Alsedo y Herrera, “Aviso histórico”, ed. cit. p. 252.

a onça 4 ou 5 pesos. Os introdutores, descobertos, perderam todo o carregamento (146).

Teve, enfim, particular importância o caso de Buenos Aires, onde as introduções ilegais foram facilitadas por dois fatos sobretudo. Primeiro, pela concessão aos asientistas ingleses da faculdade de venderem no pôrto de Buenos Aires os artigos sobrados nas transações para a compra de escravos nas costas africanas; apresentadas como sobras do comércio na África, mercadorias numerosas devem ter sido introduzidas. Depois, pela permissão dada aos ingleses de levarem, com os negros a serem vendidos no interior, certa quantidade de roupas para vesti-los. Estabelecida a quantia de 50 toneladas de baeta (147), os ingleses, desde o começo, a ultrapassaram, carregando quantidades enormes de fazendas. Diz Ravignani (148) que cada negro levava um “enxoval completo e abundante”, e Alsedo y Herrera (149), que exagera um pouco, afirma ter “esta faculdade permitido uma introdução tão abundante como a do navio de permissão em Portobelo”. Levadas pelos ingleses com os negros, em carros de diferentes tamanhos, conforme a região para a qual se destinavam (grandes e cobertos para o Chile, pequenos e abertos para o Paraguai), as mercadorias penetraram até o Paraguai e mais além até o Chile, e cremos mesmo que elas chegaram ao Peru por essa via.

Aliás, independentemente dessa concessão, se fêz introdução de roupas em Buenos Aires. Já em 1716, roupas eram vendidas ilícitamente pelos ingleses como mostram as resoluções do Cabildo em 2 e em 21 de março (150). Na primeira reunião foi dada notícia da introdução de roupas de “Castela e da Terra”, que os

(146) — Segundo diz o autor citado, o mesmo navio procurou ainda desembarcar chapas de estanho e de chumbo, buscando para isso o auxilio dos possuidores de terras. Sendo as peças muito grandes e pesadas, não podiam passar despercebidas; entraram então os agentes em relação com aquêles manufactureiros para que pedissem ao comandante dos guarda-costas licença para o desembarque; a diligência, no entanto, não teve resultado satisfatório. É possível que êsse método tenha sido empregado em outras ocasiões; não conseguimos, entretanto, verificar se foi utilizado o interesse de outros individuos para a introdução mais ou menos legalizada de mercadorias.

(147) — Alsedo y Herrera, op. e ed. cit., p. 208.

(148) — Ravignani, op. cit., p. 38.

(149) — Alsedo y Herrera, op. e ed. cit., p. 208.

(150) — Acuerdos del Extinguido Cabildo de Buenos Aires, série II, t. III, 1714-1718, pp. 282-283 e 291-292.

representantes dos asientistas inglêses trocavam por couros com os portenhos; a transação foi considerada prejudicial aos interêsses da cidade. Na segunda, considerando ser a operação contrária ao tratado de asiento, resolveu-se fazer uma representação ao governador, para que, “como juiz protetor e conservador do dito asiento, proibisse os inglêses de comerciarem com tais gêneros por causa do prejuizo decorrente para o comércio da cidade.”

Ação de caráter um pouco diferente, mas que pode ser incluída entre as atividades de comércio ilícitas, foi o transporte, pelos navios da Companhia, de passageiros, e de ouro e mercadorias dos colonos. Essa atividade dava um ganho suplementar à Companhia ou aos seus empregados.

b) — O comércio ilícito do navio de permissão.

Para completar o estudo dessa série de operações comerciais feitas ilegalmente sob a cobertura dos tratados de 1713, devemos considerar as atividades do navio de permissão.

Esse navio, como vimos, devia transportar 500 ou 650 toneladas de mercadorias; êle vendia, no entanto, muito mais nas feiras de que participava, usando vários métodos para quebrar o estabelecido pelo tratado.

O emprego de barcos de tonelagem superior à permitida, o carregamento excessivo dos navios, o uso de embarcações menores como verdadeiros suplementos dos navios eram métodos praticados.

O envio de navios de tonelagem superior à estabelecida, era o método menos empregado: devendo o navio ser medido em Londres, antes da partida, e, na América, depois da chegada, era difícil não serem preenchidas as condições exigidas. A Companhia, no seu próprio interêsse, devia manter a tonelagem indicada, porque qualquer excesso atrapava a venda das mercadorias nas feiras. Para impedir o atraso ou talvez para poder agir com maior liberdade, a Companhia, pelo seu representante em Madrí, pediu, mais ou menos em 1721, que o navio de permissão fôsse isento de remedição nas Índias, sem contudo ter obtido satisfação.

Dos navios enviados, entretanto, dois, pelo menos, segundo diz o representante da Companhia, Burnet (151), possuíam um tamanho maior que o estatuído embora fôsse pequeno o excesso: o “Royal George” (1721), com 17 toneladas acima das 650 e o “Prince

(151) — V. L. Brown, p. 674.

Frederick”, cujo tamanho não foi averiguado pelas autoridades espanholas no pôrto do destino.

Os outros dois métodos eram mais freqüentemente empregados: foram utilizados em tôdas as viagens, às vêzes os dois ao mesmo tempo.

Embora o navio não medisse mais de 650 toneladas, a carga transportada corespondia geralmente a mais de 900 toneladas ou mais exatamente a $974 \frac{2}{3}$ toneladas, segundo diz Alsedo y Herrera (152). Esta cifra era obtida carregando-se o menor número possível de provisões, e colocando no convês, quando não se estragavam sob a ação do tempo, ou nas entrepontes e camarote (“camara principal”) as mercadorias que não cabiam no porão. De acôrdo com Alsedo y Herrera, a entreponte corespondia a $\frac{1}{3}$, e o camarote a $\frac{1}{6}$ do porão; cheios igualmente, o navio de 650 toneladas passaria a ter $974 \frac{2}{3}$ toneladas. O exceso era embarcado antes da partida do navio, durante a viagem, ou nas Antilhas. Ao ser verificado o carregamento do navio, apareciam as 650 toneladas lícitas no porão. Segundo o mesmo Alsedo y Herrera, no porão eram levados os fardos, na entreponte, os caixões, e no camarote as caixas. Dizia-se aos oficiais que caixões e caixas estavam cheios de móveis, roupas, remédios, etc., destinados às feitorias. Começada, entretanto, a feira tudo era vendido.

Sendo exatas as cifras indicadas por Alsedo y Herrera, o navio carregava dessa maneira, um excesso equivalente à metade da carga normal.

Esse excesso era ultrapassado, atingindo o dôbro e mais da carga permitida, quando o navio anual era suprido por outros barcos. Esses barcos, que o acompanhavam durante a totalidade ou parte do percurso, serviam-lhe de verdadeiros suplementos. Eram de tonelagem variável, pequena ou média, e transportavam mercadorias em quantidades variáveis: às vêzes eles carregavam apenas mercadorias, outras vêzes, levavam também provisões para os navios de permissão supercarregados. Suas cargas eram transferidas para o navio que seguiam, às vêzes logo depois da chegada nas Índias Ocidentais, em Jamaica ou outra possessão inglesa, às vêzes mesmo em alto mar. Ao chegar a estas latitudes, o navio de permissão já tinha gasto a maior parte de suas provisões ou se possuía ainda muitos víveres, podia desembarcá-los, como fazia com freqüência, ficando vazio um largo espaço, que era então enchido com os artigos carregados pelo navio suplemen-

(152) — Alsedo y Herrera, op. e ed. cit., pp. 204, 222 e 230.

tar. Outras vêzes, a carga era transferida aos poucos, à medida que os negócios eram feitos pelo navio na feira. Neste caso, o navio ou navios suplementares ancoravam em algum pôrto deserto próximo de Portobelo ou Vera Cruz, transportando as mercadorias para o navio principal durante a noite ou quando se apresentava uma oportunidade. Em certas ocasiões, navios faziam a viagem diretamente de Jamaica para praticar a operação indicada. A transferência das mercadorias para o navio de permissão antes de sua chegada aos portos hispano-americanos não impedia que êle fôsse suprido também durante a realização da feira.

O número de pequenas embarcações empregadas nessas operações era variável: uma, duas, três ou mais proviam o navio anual dêsse modo.

Dois exemplos ilustrarão bem o que foi dito acima. Em 1724, o navio "Royal George", depois de receber na ilha São Cristovão uma carga de fardos de fazenda levados por uma chalupa de 180 toneladas, em três viagens (60 a 70 fardos em cada viagem), foi seguido por um navio suplementar até Portobelo (153). Em 1725, o navio "Prince Frederick" foi acompanhado até às Índias Ocidentais pelo barco "Spotswood", cujas 300 toneladas de mercadorias lhe foram transferidas; além disso, o navio foi seguido até Vera Cruz pelo "Prince of Asturias" carregado de mercadorias (154). E, enquanto o navio esteve detido em Vera Cruz, alguns barcos, partidos de Jamaica sob o pretexto de levar-lhe víveres, mantinham-no constantemente provido de mercadorias. Êsse fato foi confirmado por autoridades espanholas. Em um documento do Secretário de Estado espanhol ao embaixador da França em Madrí, lê-se o seguinte:

(153) — V. L. Brown, p. 668. As informações dadas por Plowes sôbre o navio citado foram completadas pelas declarações feitas diante de uma junta da Companhia do Mar do Sul, em 1727, pelo segundo piloto do navio "Royal George", J. Utbar. Uma cópia do relatório dêste funcionário foi fornecida por Plowes a Barrechea.

(154) — V. L. Brown, p. 668. Hildner, "The rôle of the South Sea Company in the diplomacy leading to the war of Jenkins'Ear, p. 327, n. 12; o autor cita nessa nota o artigo 19 das reclamações e pretensões apresentadas pelos comissários espanhóis à Comissão reunida em 1732 para resolver as questões pendentes entre a Espanha e a Inglaterra. No artigo em questão era mencionado o fato de ter sido o "Prince Frederick" seguido pelos dois navios já indicados. É provável que essa informação, tenha sido tirada pelo governo espanhol dos documentos fornecidos por Plowes e Burnet.

“consta que sob o pretexto de conduzir víveres ao mencionado navio (“Prince Frederick”) durante o tempo de sua demora no Pôrto, outras embarcações introduziam à medida que êle descarregava, quantidade de gêneros igual à que levará” (155).

Burnet, por sua vez, em seu depoimento, afirmou “ter deixado em Jamaica, ao passar por ali, mercadorias para serem levadas para Vera Cruz, e não tinha dúvida de que elas iriam ter lá no barco que levaria provisões para o “Prince Frederick” (156).

Considerando essas operações ilícitas, compreendemos melhor o que foi dito no capítulo anterior sôbre o prejuízo causado ao comércio espanhol: a quantidade de mercadorias introduzidas e vendidas a baixo preço era muito grande e podia satisfazer grande parte das necessidades dos participantes das feiras.

Não contente com essa participação, entretanto, a Companhia pediu em 1730, por intermédio do embaixador inglês em Madri, Keene, permissão para vender as mercadorias levadas pelo navio, no interior do vice-reino do Peru. A permissão foi negada: essa faculdade daria maiores prejuízos ao govêrno e aos comerciantes espanhóis. Ela pediu, ainda, que lhe fôsse concedido o direito de vender as mercadorias se o navio chegasse atrasado à feira. Patiño, então ministro espanhol, respondeu não haver necessidade de tal concessão porque a Companhia recebia comunicação, com antecedência, da época em que se realizaria a feira, e podia providenciar para chegar em tempo (157).

No que diz respeito à responsabilidade da Companhia nessas atividades, não concordamos com a opinião de certos autores, que querem culpar apenas seus funcionários. Em certos casos não se pode negar que a diretoria da Companhia tinha conhecimento das operações, como por exemplo, no caso do navio de permissão. O que é certo é que o resultado dêsse comércio ilícito não era repartido entre os acionistas, sendo aproveitado por um pequeno número de diretores. Para corroborar nossa opinião podemos citar a afirmação de

(155) — Sim. Est. 2526 (antig. 7614) apud V. L. Brown, p. 674, n. 27.

(156) — V. L. Brown, pp. 674-675.

(157) — Alsedo y Herrera, op. e ed. cit., p. 265; Hildner, op. cit. p. 324.

Plowes (158) de que a publicação na Inglaterra de uma “carta contendo acusações contra os diretores da Companhia provocaria um clamor geral contra ela, fazendo os acionistas pedirem um exame das contas e determinando uma investigação parlamentar”. E ainda, em 1732, o subgovernador da Companhia do Mar do Sul demitiu-se por temor de um inquérito sôbre atividades ilícitas da Companhia (159).

E’ tambem verdade, no entanto, que a maior parte das operações era feita pelos funcionários, sem conhecimento da direção.

De uma maneira ou de outra, a Companhia controlava, segundo expressão do govêrno espanhol, um têrço do comércio ilícito feito na América.

(158) — Plowes a Barrenechea, Paris, 31 out. 1728, apud V. L. Brown, p. 667. O autor anônimo dum “Ensaio sôbre as causas do declínio do comércio externo da Grã-Bretanha.” (edição francesa, 1757, vol. I, p. 172) escreve a êsse respeito o seguinte: “As Companhias das Índias e do Mar do Sul compram na Inglaterra por intermédio de seus diretores e vendem fora por meio de seus representantes, que não podem, uns e outros, deixar de ouvir um pouco seus interesses próprios e os de seus amigos, fazendo-se tudo com os fundos das Companhias.”

(159) — C. H. B. E., vol. I, p. 341. No momento em que iam os entregar o trabalho à tipografia chegou-nos às mãos um artigo de George H. Nelson, intitulado “Contraband trade under the asiento, 1730-1739”, publicado em “The American Historical Review” vol. LI, outubro 1945. Nesse artigo, o autor, utilizando documentos de que não pudemos dispor, confirma nossa afirmação de que os diretores da Companhia do Mar do Sul tinham conhecimento do comércio ilícito e dêle participavam. Segundo G. Nelson, em 1730, no momento em que Thomas Geraldino foi enviado a Londres para representar Filipe V na direção da Companhia, foram designados dois dos seus altos funcionários — o subgovernador e o deputado-governador — para tomarem conta dos negócios relativos ao comércio ilícito. Êsses dois governadores passaram então a se ocupar de tudo o que dizia respeito ao comércio de contrabando, (escolha de agentes, procura de carregamento para os navios, venda dos produtos de retôrno, etc.), enquanto o comércio legal era dirigido pelos outros membros da Diretoria. Tôda correspondência relativa ao comércio ilícito era endereçada àqueles dois diretores, sendo tomadas tôdas as providências para afastar a suspeita dos representantes espanhóis ou para impedir que as cartas caissem nas suas mãos (pp. 56-57).

No mesmo artigo, o autor indica alguns processos utilizados pelos inglêses para a introdução do contrabando.

2 — O comércio dos entrelopos.

Nessas operações comerciais, uma séria concorrência era feita à Companhia do Mar do Sul pelos entrelopos. Exercendo uma intensa atividade, êsses comerciantes contribuíram para diminuir os ganhos da Companhia, prejudicando-a muito. Êles serviam com vantagem os compradores, vendendo-lhes cêrca de 50 % mais barato que ela (160).

Os entrelopos exerceram suas atividades na América Espanhola durante todo o período de tempo que nos interessa: paralelas às da Companhia até 1739, elas continuaram depois com o mesmo êxito.

A facilidade que encontravam era, no entanto, contrabalançada pelas dificuldades e perigos próprios de emprêsas dêsse gênero: perseguição pelos elementos incumbidos da vigilância das costas, navios guarda-costas e oficiais aduaneiros, terminada muitas vêzes pelo apresamento dos barcos, perda dos carregamentos e prisão dos culpados; ataques feitos muitas vêzes pelos próprios fregueses para se apoderarem gratuitamente das mercadorias.

Em todo caso, o lucro, o êxito na maior parte dos negócios, compensavam largamente os perigos e dificuldades arrostados. Um exemplo do valor do comércio de contrabando nos é dado por Alsedo y Herrera (161). Diz êle que um dos agentes da Companhia do Mar do Sul em Panamá, H. Thompson, deixando seu posto, dedicou-se ao "ofício" de entrelopo; o comércio de contrabando devia ser bem mais remunerativo que o cargo de agente da Companhia...

Possuindo vantagens especiais, como bases bem situadas e escolhidas, aprovação encoberta do seu govêrno, os entrelopos inglêses introduziam suas mercadorias em pontos diversos. Agirndo mais em certas regiões, menos em outras, conseguiram fornecer mercadorias para a América tôda. Suas atividades, porém, não tiveram sempre a mesma intensidade: variaram segundo as circunstâncias e as ocasiões. Mais intensas em épocas em que as comunicações entre a Espanha e o seu Império não eram normais, como em tempo de guerra, diminuíam com a intensificação de medidas repressivas pelo govêrno espanhol ou com a superlotação do mercado.

(160) — Indicado por Vaucher, op. cit., p. 236.

(161) — Alsedo y Herrera, op. cit., pp. 250-251.

a) — Métodos de comércio.

Para a realização desse comércio irregular, recorriam os negociantes a certos processos mais ou menos constantes e aproveitavam tôdas as oportunidades que se apresentavam.

Método comum era o ancoramento dos barcos contrabandistas em praias, enseadas ou portos desertos para fazer as transações. Eram mais procurados os ancoradouros mais ou menos próximos dos grandes centros, dos portos mais importantes. Não eram, entretanto, desprezados os lugares próprios mais afastados.

Essa prática era comum nas costas recortadas e cheias de enseadas da América Central e do norte da América do Sul ou de Cuba. Ao contrário, as costas de difícil acesso do México tornavam diminutas as possibilidades de exercício desse tipo de atividade. Enquanto aqui, por esse processo, as entradas se faziam unicamente pelas regiões de Campeche e Vera Cruz, eram inúmeros os pontos de penetração nas outras costas citadas, onde eram utilizados portos, ilhas, enseadas e embocaduras de rios para o ancoramento.

Ancorando num desses pontos, os entrelopos esperavam a chegada dos colonos espanhóis para efetuarem seus negócios. Avisados por um tiro de canhão ou por um mensageiro enviado pelo capitão, os interessados, trazendo as moedas de troca, reuniam-se no local onde estava o navio, processando-se então os negócios.

Eram empregados comumente pelos estrangeiros, barcos de pequeno porte e velozes, capazes de fugir rapidamente à aproximação dos guarda-costas, ou fáceis de ser escondidos diante do perigo. Algumas vezes eram usadas embarcações grandes: neste caso, a embarcação ancorava ao largo e o carregamento era levado para a terra em várias viagens, por barcos especialmente preparados. Bem informados, esses comerciantes conheciam as rotas dos guarda-costas, de modo que procuravam ancorar nas regiões onde não havia vigilantes ou onde não havia probabilidades de passarem no momento.

Era também comum a realização dos negócios durante a noite.

Nas embarcações eram admitidos poucos compradores ao mesmo tempo, sendo esta prática uma espécie de defesa; os barcos contrabandistas tinham geralmente pequena tripulação e era perigoso receber a bordo número muito grande de estranhos, porque, se os fre-

gueses percebiam que formavam maioria, atacavam os tripulantes e se apoderavam das mercadorias.

Vejamos como se fazia a negociação. Encontramos em duas obras (162) existentes na Biblioteca Nacional (Rio de Janeiro) descrição pormenorizada do processo de comércio.

Indicado como sendo praticada pelos jamaicanos êle deve ter sido adotado também por negociantes de outras regiões: é verdade que os jamaicanos eram mais numerosos, e que o método pode ter sido iniciado por êles; mas isso não exclui a possibilidade da sua adoção por outros elementos. Carregado em Jamaica (ou outro lugar) com negros e mercadorias apropriadas, o navio se dirigia, primeiro, para um pôrto distante quatro milhas de Portobelo, o "Grout", em "Monkey Key" (163). Ancorado o navio, um homem da tripulação, sabendo falar espanhol, era enviado a Portobelo para dar aviso da sua chegada e combinar com os comerciantes interessados o lugar e o momento em que canoas do navio deviam esperá-los. Ao mesmo tempo, a notícia era rapidamente enviada para Panamá. Os negociantes de Portobelo eram os primeiros a chegar e escolhiam os negros e mercadorias que desejavam. Depois dessa escolha, voltavam para a cidade, tomavam o dinheiro necessário e, numa segunda viagem ao navio, pegavam as compras. Chegavam, então, os comerciantes vindos de Panamá. Para enganar a vigilância dos guardas reais, faziam o percurso disfarçados em camponeses, carregando sua prata em jarros cheios de comida e seguindo pelas matas e caminhos difíceis. Comprados os negros e mercadorias, voltavam os comerciantes para suas casas. Para a viagem, as mercadorias eram acondicionadas em pequenos pacotes, próprios para uma só pessoa carregar, recebendo os comprado-

(162) — "The British Empire in América", vol. II, pp. 419-420. "An account of the European settlements in América", vol. II, pp. 77-78.

(163) — Os inglêses chamam êsse porto de "Grout" e o situam em "Monkey Key". Não conseguimos identificá-lo. Julgamos que estava ao sul de Portobelo, mais ou menos próximo à desembocadura do riacho Garrote (é possível que êles usassem "Grout" por "Garrote" como usavam "Brew" por "Barú"), mas não podemos afirmar com certeza (vide mapa no fim do do livro de Zaragoza, "Piraterias y Agresiones de los Ingleses" etc...). Alcedo, no seu "Diccionario historico-geografico de las Indias Occidentales o America", indica a existência de uma enseada de *Garrote* nas proximidades das ilhas Monos, na jurisdição de Portobelo ("Diccionario", vol. III, p. 233, pal. Monos).

res, dos ingleses, as provisões necessárias para o seu sustento até chegarem ao mar do Sul.

O navio ficava neste pôrto 5 ou 6 semanas; depois, se o carregamento não era todo vendido, dirigia-se para a ilha Baru, a 5 milhas de distância de Cartagena. Avisados os comerciantes dessa cidade pelos habitantes da ilha, as negociações eram feitas da mesma maneira que no outro pôrto.

O autor do "British Empire in América" cita o caso de um navio que em dois meses vendeu dêsse modo 150 negros e "uma boa carga de mercadorias pela qual os proprietários ganharam provàvelmente 2.000 libras mais do que se a tivessem vendido em qualquer outro mercado" (164).

Para a efetuação dessas operações, precisavam, naturalmente, os ingleses de contar com auxiliares, com cúmplices residentes nas cidades hispano-americanas. A notícia da chegada do navio devia ser dada a pessoas de confiança, intermediárias entre os ingleses e os comerciantes, ou aos próprios comerciantes interessados, já conhecidos por transações anteriores. Deviam ser usadas tôdas as precauções para que elas não chegassem ao conhecimento dos oficiais reais e de outros possíveis inimigos.

Essas operações eram feitas em qualquer época do ano, mesmo quando as frotas e galeões vendiam seus gêneros nas feiras.

Outro método de fazer um comércio clandestino rendoso, muito empregado, era o das arribadas forçadas.

Desejando entrar num determinado pôrto, o capitão, alegando que seu navio estava sem provisões, ou que havia sofrido uma avaria perigosa, pedia ao governador licença para aportar e reparar os danos. Esse pedido era, em geral, acompanhado por presentes ao governador e aos oficiais reais com quem o capitão devia contar. A permissão era geralmente concedida. No caso dos ingleses, que não eram os únicos a empregar êste método, a emprêsa era facilitada pela existência de um artigo no tratado de 1670, que versava, justamente, sôbre a questão dos ancoramentos forçados: no caso de grande necessidade, os súditos ingleses podiam procurar os portos hispano-americanos, enquanto os espanhóis podiam buscar os portos das colônias inglesas.

(164) — Segundo um autor do século XVIII, Wynne ("A general history of the British Empire in America", vol. II, p. 499), êsses dois pontos eram os principais lugares onde se comerciava,

Uma vez no pôrto, o navio tinha duas possibilidades para colocar sua carga: a primeira era possível quando o navio ia em busca de provisões ou quando aportava para ser reparado: a segunda podia ser praticada somente no caso de precisar o navio de ser descarregado para reparação da avaria.

As arribadas acarretavam certas despesas, como pagamento do direito de estadia no pôrto, pagamento das provisões ou reparos e outras. Sob pretexto de conseguir a importância necessária para satisfazer às dívidas contraídas, o capitão do navio obtinha facilmente licença para vender parte do seu carregamento. Essa venda, que se processava dentro da mais estrita legalidade, encobria outra irregular, feita geralmente durante a noite (165).

No caso de descarregamento do navio, as operações eram feitas de outro modo: as mercadorias desembarcadas eram guardadas em armazens, em aparência, herméticamente fechados e mesmo lacrados. Os depósitos possuíam, contudo, uma outra porta secundária, pequena, que era conservada aberta. Por ela eram retiradas, durante a noite, as mercadorias para a venda, sendo os seus fardos substituídos pelos dos produtos de retôrno. Reparado, o barco era novamente carregado e partia com uma carga diferente.

Nestes processos, a conivência dos oficiais espanhóis era quase indispensável: distribuição de presentes era um fator de êxito da emprêsa.

Ao contrário do que acontecia com êstes processos, praticados com algumas modificações por outros contrabandistas espanhóis, franceses e holandeses, certas práticas eram seguidas unicamente pelos inglêses. Não bastando os dois processos acima descritos, êles utilizavam todos os pretextos e circunstâncias que se apresentavam.

Assim, por exemplo, depois de 1750, tendo a Espanha modificado sua política em relação ao fornecimento de negros à América, procurando evitar os grandes asientistas estrangeiros, puderam os inglêses utilizar, para a colocação ilegal de suas manufaturas, os pequenos asientistas espanhóis. Dominando a costa africana e possuindo grandes mercados de negros no mar dos Caraíbas, era-lhes fácil entrar em relações com os traficantes espanhóis, criando um problema novo para o govêrno espanhol (166).

Interessante era a penetração feita por intermédio

(165) — Serionne, op. cit., vol. I, p. 86.

(166) — King, "Evolution of the free slave trade principle in Spanish colonial administration", p. 35.

dos índios mosquitos. Embora não os possamos considerar intermediários no sentido exato da palavra, os mosquitos desempenharam um papel interessante na colocação dos produtos ingleses. Mantendo, desde o século XVII, relações com esses selvagens, sempre considerados um perigo pela Espanha, que não conseguira dominá-los, os ingleses comerciavam com eles. Fornecendo-lhes armas, munições, aguardente e objetos de ferro, recebiam em troca cascas de tartaruga, tartarugas salgadas, cacau e mesmo escravos índios (167). De posse dos artigos levados pelos ingleses, os índios os negociavam com os colonos espanhóis, trocando-os por tabaco, doces, carnes, etc. Segundo Altamira (168), os colonos eram quase obrigados a comerciar com os mosquitos, que não sendo satisfeitos, “ameaçavam saquear as plantações de cacau, fruto de valor na região, não só por ser um produto de comércio, como por servir de moeda”. Além disso os produtos oferecidos pelos índios eram escassos na região. Assim, os mosquitos se faziam veículo da expansão dos produtos ingleses nos domínios espanhóis da América.

Do mesmo modo, mas com menor intensidade, os ingleses utilizaram a amizade dos chamados “índios bravos” do Darien para a realização do seu comércio.

Na região de Honduras e até Campeche, contavam os comerciantes ingleses com outros auxiliares: os cortadores de pau campeche, de origem inglesa, ou melhor jamaicana, antigos flibusteiros às vezes, que se prestavam ao papel de auxiliares do comércio inglês.

Desenvolvendo uma atividade extraordinária, os entrelopos ingleses conseguiram, empregando os meios acima descritos, conquistar a extensa região da América Central e Novo Granada. Mas a região do golfo do México, ao norte de Vera Cruz foi, diretamente, pouco alcançada até meados do século. Não encontrando as mesmas facilidades para atingir as costas, não possuindo bases muito próximas, sofrendo a concorrência dos franceses mais bem colocados, os ingleses pouco realizaram.

A situação se modificou, entretanto, depois da guerra dos sete anos: pelo tratado de Paris de 1763, a Inglaterra recebeu da Espanha a Flórida e da França a margem esquerda do Mississipi, com exceção da cidade de Nova Orleans. E, pouco depois, a Espanha recebeu da França a Luisiânia. A Inglaterra obtinha uma dupla vantagem: adquiria ótimas bases de co-

(167) — V. L. B., p. 184.

(168) — Altamira y Crevea, “Historia de España y de la civilización española”, vol. IV, p. 309.

mércio no golfo do México, passava a ter fronteiras grandes com o território espanhol, e via desaparecer a concorrência francesa. Mobile e Pensacola tornaram-se centros importantes de comércio, e a livre navegação do Mississipi abriu-lhes novas possibilidades de negócios. Aproveitando as concessões recebidas, e a desorganização da Luisiânia com a transferência de soberano, numerosos comerciantes ingleses se estabeleceram em Nova Orleans e grande número de navios ingleses apareceu no Mississipi. Indicando como seu destino os portos ingleses do curso superior do rio, êsses barcos procuravam realmente os centros espanhóis da margem direita, para comerciar com os seus habitantes. A êsse respeito escrevia, em 1771, o governador espanhol da Luisiânia: "Estas pequenas embarcações, que, de tempo em tempo, passam diante desta cidade (Nova Orleans) com o fim de ir a seus postos de Machac e Natchez não têm outro objetivo além do comércio que podem fazer neste rio"... (169).

Êsse comércio, combatido já durante a administração do governador O'Reilly (1769), diminuiu muito em 1777, com as medidas de B. Galvez, novo governador, que fêz apresar todos os navios ingleses encontrados no Mississipi, acusados de se dedicarem ao comércio ilícito e terminou com o rompimento da guerra entre a Espanha e a Inglaterra (1779). Durante a luta, Galvez ocupou vários fortes e localidades ingleses (Natchez, Baton-Rouge, Mobile) e, com o auxílio da esquadra espanhola, Pensacola, pondo fim ao domínio inglês na região. O período mais ou menos curto de ocupação inglesa permitira, contudo, que o México (pelo Norte), e o Texas, recebessem alguma coisa da corrente comercial inglesa.

Na região afastada de Buenos Aires, onde agiram também os entrelopos ingleses, a importância do comércio ilícito foi menor. Aqui o método de arribadas não podia ser pôsto em prática: não havia colônias inglesas próximas, de modo que os navios ingleses não tinham pretexto para navegar em suas águas. Era empregado, então, quase exclusivamente, o método de ancoramento em portos desertos. Era interessante, nesta região, o uso dos portugueses da colônia do Sacramento, e mesmo do Brasil, como intermediários en-

(169 — AI, Pap. de Cuba, 1055. Luis de Unzaga y Amezago a D. Antonio M. Bucarelli, 22 de janeiro de 1771, apud V. L. B., p. 188, n. 25. Segundo diz Ballesteros (op. cit., vol. V, p. 389), D. Luis de Unzaga, tolerou e mesmo favoreceu o contrabando.

tre os comerciantes ingleses e os consumidores hispano-americanos.

b) — Atos audaciosos dos entrelopos ingleses.

Dotados de grande audácia, os entrelopos ingleses não se limitavam ao exercício pacífico de sua atividade. Muitas vezes usavam a força para obter o que desejavam. Um exemplo disso nos é dado pelo fato seguinte, relatado em documentos existentes no Arquivo Nacional de Caracas (170). Estando em 22 de outubro de 1763, carregando cacau no porto de Carenero a balandra "Nossa Senhora do Rosário", de propriedade da Real Companhia Guipuzcoana, foi forçada por um bergantim inglês que se aproximara, a entregar o seu carregamento em troca de alguns barris de farinha (mais ou menos 48 fangas de cacau por 14 barris de farinha). Em seguida, a embarcação inglesa atacou outra barca espanhola, da qual tirou todo o cacau. Como o bergantim estava armado, os tripulantes dos barcos espanhóis nada puderam fazer. Mais tarde, esse acontecimento foi confirmado e o navio inglês foi identificado, com as declarações de dois de seus marinheiros que haviam fugido: tratava-se de um navio da ilha de Antígua, carregado para o comércio nas costas espanholas e comandado pelo capitão Reyt, que havia ordenado as operações acima descritas. Esse caso parece não ter sido o único. Os próprios capitães dos navios da Companhia do Mar do Sul, aliás, usavam, às vezes, de violência para colocarem suas mercadorias ilícitas, como no caso do navio "Duke of Cambridge" em Buenos Aires, citado por Funes (171), cujo capitão, ameaçando fazer fogo, não permitiu a entrada dos oficiais reais para a visita regulamentar.

Fato mais grave que os dessa espécie, demonstrativo da audácia desses elementos e do perigo que representavam, foi a organização de verdadeiras associações

(170) — "Autos sobre aber un bengantin ingles a su capn. En la Boca de preparo Sacado unas fanegas de cacau que de distintos Particulares tenia a su Bordo la Balandra nombrada "N. Snra. del Rosário" dela R. C. G. para traer a el Puerto dela Guaira y dado en cambio de ellas unos barriles de arina" in Boletín del Archivo Nacional de Caracas, julho-agosto d 1940, p. 101-103.

(171) — Funes. "Ensayo de la Historia Civil del Paraguay, Buenos Aires y Tucuman", vol. I, p. 249.

armadas de contrabandistas numa das jurisdições da província de Panamá (172).

Contrabandistas formaram na região de Natá, três sociedades, “Real Jurisdição”, “Apostolado de Penonome” e “Sacra Família”, reunindo mais ou menos 500 homens (234 homens principais e mais empregados e escravos). O chefe das três companhias era D. Martinez Fajardo e delas participavam conhecidos introdutores da época como J. José Lopez (apelidado Perilita). Esses homens agiam de acôrdo com os inglêses que lhes forneciam mercadorias para os negócios e armas para defesa. Possuíam em Natá uma casa forte, copioso material bélico, armazens onde eram depositados seus bens e mercadorias, e, no Mar do Sul, uma pequena fragata, a “Yegua de la Mar del Sur”, com a qual transportavam os “produtos para Guaiquil, para os portos dos Vales e para os da outra costa”. Constituindo uma poderosa fôrça dominavam inteiramente a região, de tal modo que o govêrno da jurisdição estava todo em suas mãos.

Desenvolviam êsses homens uma grande atividade. As mercadorias para seus negócios eram levadas de Jamaica por navios inglêses até a embocadura do rio Coclé; daqui eram transportadas por pequenas embarcações pelo curso do rio até onde possível, e, em seguida, por mulas ou escravos até Natá. Desta cidade, canoas as transportavam para o Mar do Sul, descendo o rio Grande de Natá; as próprias barcas ou a fragata já mencionada, as levavam então até os portos do destino. Nas estradas seguidas, do rio Coclé até as cidades onde estavam as sedes dos contrabandistas, existiam pequenas casas de madeira cobertas de palha, que serviam de pouso para os carregadores: quatro dessas casas, pelo menos, foram destruídas, no caminho de Penonomé, pelas fôrças espanholas em 1748.

A importância dos negócios feitos pelos membros das sociedades pode ser avaliada pelo valor representado pelos negros e gêneros confiscados depois do ataque aos seus redutos: só os “gêneros encontrados nos armazens e os escravos em poder dos réus” foram avaliados em Panamá, em 88.034 pesos; depois, com ou-

(172) — Alsedo y Herrera, “IncurSIONES y hostilidades de las naciones extranJeras en la America Meridional con las Providências de España” etc..., edição Zaragoza, pp. 292-309,

tros despojos encontrados, a quantia subiu a 100.000 pesos (173).

O perigo dessa instituição para o Império espanhol cresceu quando, em 1747, foi construído, na bôca do rio Coclé, um forte para garantir as operações irregulares que por ali se processavam. Sua construção, aumentando a gravidade do caso, foi dirigida pelos ingleses: a paz que estava sendo negociada na Europa permitiria naturalmente, o restabelecimento das ligações com a Espanha e o reaparecimento dos guarda-costas, prejudicando as atividades das associações. Por isso, ao terem notícia das negociações, membros das sociedades e ingleses trataram de defender seus interesses construindo o forte que guardaria seus estabelecimentos. A existência desse forte sob direção e comando inglês poderia fazer da região uma província inglesa, a poucos passos do mar do Sul, com prejuízo para a Espanha.

A reação das autoridades espanholas iniciou-se justamente por um ataque a esse forte. A direção das operações repressivas coube a D. Dionisio de Alsedo y Herrera, presidente da audiência de Panamá e governador da Terra Firme. Homem decidido e bom servidor de S.M. Católica, êle procurou, dando cumprimento às instruções de Madri, combater o comércio ilícito, verdadeira praga nas regiões sob a sua autoridade. Conhecendo a existência da organização a que nos referimos, tratou de destruí-la; a primeira ação foi dirigida contra o forte da desembocadura do Coclé, que foi incendiado e destruído. Foram depois atacados os homens de Natá, que chegaram a arvorar a bandeira inglesa em seu forte. Após séria luta, êles foram vencidos e as associações dissolvidas. Graças ao cuidado com que foi desenvolvida a ação, poucos criminosos conseguiram fugir. Muitos dêles, inclusive o chefe, foram executados: tendo alguns, 8 ou 10, chegado à costa depois de muitos sacrifícios, foram recolhidos por barcos ingleses e levados para Jamaica, onde deram notícia do sucedido.

Terminou assim, a audaciosa aventura de Natá, que pode ser considerada como uma das mais perigosas para o comércio e para o poder real da Espanha.

(173) — Idem, ibidem, p. 306. O autor indica ainda (p. 296) como sendo de 50.000 pesos o valor do carregamento de "generos nobres" de duas barcas saídas de Natá para o Mar do Sul, em 1748, segundo denúncia que recebera.

3 — A atitude dos oficiais reais espanhóis e dos navios de guerra inglêses em relação ao comércio ilícito inglês.

Ao estudarmos essa penetração ilícita dos inglêses nos territórios da Coroa Espanhola, dois fatos importantes chamam nossa atenção: a atitude dos oficiais reais espanhóis e a proteção dada pelos vasos de guerra inglêses aos entrelopos de sua nacionalidade.

a) — A atitude dos oficiais reais espanhóis.

Constituia um sério problema para o governo espanhol, a facilidade com que os seus oficiais se deixavam subornar, permitindo irregularidades prejudiciais ao tesouro real e ao comércio metropolitano. Mediante o oferecimento de presentes, quantias elevadas às vêzes, os encarregados de defender os interêses da monarquia espanhola, até mesmo os mais altamente colocados, permitiam a introdução dos objetos de contrabando. Os funcionários da costa ou do interior não só permitiam a passagem das mercadorias como ainda forneciam documentos necessários para provar a legalidade da entrada. Os governadores e outros oficiais reais dos portos procuravam muitas vêzes atrair os contrabandistas e impedir que êles se dirigissem para outros lugares. Êles preferiam receber “presentes” dos interessados nesse comércio a receber a parte que lhes cabia no caso de apreensão do contrabando. Essa preferência era determinada pelo fato de que a primeira atitude permitia ganhos constantes e maiores. Os contrabandistas procuravam sempre os lugares onde podiam contar com os oficiais reais, e se afastavam dos pontos onde era feita alguma apreensão, impedindo os funcionários de ter novos ganhos (174).

Os inglêses souberam aproveitar largamente o recurso: gastando grandes somas, êles conseguiram obter a cumplicidade dos oficiais espanhóis e puderam exercer com êxito suas atividades comerciais.

A Companhia do Mar do Sul despendeu grandes somas para obter “a assistência ou fechar os olhos dos oficiais espanhóis para a introdução ilícita de mercadorias inglêsas em seus territórios.” Dos documentos obtidos dos funcionários da Companhia, pelo enviado espanhol Barrenechea, constam algumas indicações das quantias gastas: em 1724, o navio de permissão

(174) — Juan e Ulloa, “Noticias secretas de America”, pp. 202-204.

“Royal George”, por exemplo, despendeu em presentes aos oficiais espanhóis, 118.000 peças de oito; uma carta datada de 1 de agosto de 1722, enviada aos diretores da Companhia pela feitoria de Portobelo, indicava pormenorizadamente os presentes distribuídos para evitar intervenções de direito: foram dadas 6.000 peças de oito ao governador de Panamá, 1.500 ao fiscal, 2.000 a dois outros oficiais reais e ainda um anel no valor de 2.400 peças de oito ao general que não havia ainda recebido qualquer presente (175). O navio “Bedford” em Cartagena, gastou 75.000 ou 80.000 peças de oito em presentes, como vimos; em Buenos Aires vários navios, em 1716 e 1717, e especialmente o “Kingston”, venderam suas cargas ilícitas mediante o pagamento de 25 % dos proveitos ao governador. O próprio representante espanhol em Londres, encarregado de defender os interesses de S.M. Católica na prática do asiento, deixou-se subornar, permitindo fraudes em troca de £ 1.000 e de uma pensão anual de £ 800.

A Companhia utilizou-se de outros meios para obter a conivência dos funcionários espanhóis. Diz Alsedo y Herrera (176) que a Companhia, tendo recebido a faculdade de nomear juizes conservadores, escolheu para o cargo os governadores dos portos, dando-lhes como ordenado 2.000 pesos por ano, além de gratificações: maneira hábil de obter sua complacência. E, continua o autor, a Companhia empregava outro meio para obter seu fim: não conseguindo a aliança dos funcionários, ela os acusava, por intermédio do enviado inglês, perante a côrte espanhola. Essa asserção é confirmada pela carta a que já nos referimos, enviada de Portobelô e indicada por V. L. Brown. Falando sobre a necessidade da distribuição de presentes, o agente da Companhia termina dizendo:

“...os mesmos pedidos VV. Excias. devem sempre esperar do governador e oficiais reais a não ser que tenhamos um interesse especial em Madrí para destruí-los”.

Essa afirmação revela que a denúncia em Madrí era um meio usado pela Companhia para intimidar os oficiais reais e para afastar os que embaraçavam sua ação.

A mesma política de distribuição de presentes era

(175) — V. L. Brown, pp. 665-666.

(176) — Alsedo y Herrera, “Aviso histórico, político y geografico”, ed. Zaragoza, p. 210.

seguida pelos entrelopos em geral: a dificuldade de colocar os contrabandos era vencida pela “compra dos oficiais reais”.

Assim, a Espanha, além de não ter podido conservar o território americano fechado aos estrangeiros, não pôde contar com seus próprios funcionários para impedir ou mesmo para diminuir um comércio prejudicial aos seus interesses.

b) — A proteção dos navios de guerra ingleses.

Uma certa segurança era dada aos contrabandistas ingleses pela proteção de navios de guerra de seu país.

Era comum o encontro de navios de guerra ingleses em águas espanholas, coincidindo sua presença, às vezes, com a de conhecidos navios entrelopos.

Segundo testemunho de Burnet, os fundos da Companhia, durante os três anos em que êle esteve em Portobelo, foram levados para a Europa por navios de guerra, tal era sua frequência nas águas caraíbanas. Êsses navios procuravam proteger os barcos ingleses e cuidavam de sua segurança nas viagens; em 1716, por exemplo, um navio de guerra estacionou em Bastimento enquanto três embarcações negreiras que êle comboiara negociavam em Portobelo. Era prática comum, segundo Burnet, o capitão do comboio “receber uma porcentagem determinada dos proveitos do comércio ilícito feito pelo navio comboiado” (177).

Êsse fato era reconhecido pelos espanhóis e lhes causava grandes prejuízos: muitas vezes a perseguição e o apresamento de barcos dedicados com certeza ao comércio entrelopo, eram impedidos pela presença de navios da marinha de guerra inglesa, mais fortes, que os guarda costas.

4 — Comércio dos colonos espanhóis em Jamaica e outras colônias inglesas.

Resta-nos estudar, para terminar êste capítulo, um outro tipo de comércio ilícito: o comércio que faziam os colonos espanhóis nas colônias inglesas.

Não contentes em receber a visita dos comerciantes ingleses que lhes levavam as mercadorias, os colonos hispano-americanos procuravam comprá-las nos portos das colônias inglesas, principalmente de Jamaica. Um grande número de embarcações espanholas se dirigia anualmente para aqueles portos, partindo, seja da Ter-

ra Firme, seja de Nova Espanha ou Cuba. Humboldt, visitando o México no fim do século XVIII, indicou êsse processo de comércio (178), que parece ter sido usado durante todo o século: barcos pequenos saíam de Vera Cruz e Campeche geralmente, navegando para Jamaica a fim de buscar mercadorias e conservar as “vias telegráficas”, isto é, as comunicações e relações entre os dois pontos. De Cartagena, Portobelo, Havana e outros portos menores, eram também freqüentes as saídas. Em Kingston era, às vêzes, tão grande o movimento, que os estoques de mercadorias esgotavam-se.

Neste caso, eram os espanhóis que corriam os riscos: as perdas seriam sofridas por êles nos casos de apresamento dos barcos pelos guarda-costas, de naufrágios, etc.

Tinha o caso, além disso, um aspecto muito interessante: a visita dos colonos espanhóis aos portos das colônias inglêsas era ilegal segundo as leis espanholas que proibiam as relações dos colonos com os estrangeiros, e também segundo as leis inglêsas. De acôrdo com os atos de navegação, as mercadorias importadas ou exportadas pelas colônias deviam ser transportadas unicamente por navios pertencentes a súditos da Grã-Bretanha. Constituíam, portanto, um problema as viagens dos colonos espanhóis aos portos coloniais inglêses. Uma consulta feita, já em 1721, sôbre “se os navios espanhóis podiam vender seus carregamentos em uma colônia britânica”, teve resposta negativa (179).

Aos barcos espanhóis era permitido, contudo, nas colônias inglêsas um comércio limitado: êles podiam trocar metais preciosos por manufaturas inglêsas. A importação de moeda, de metais, em barcos estrangeiros, era claramente permitida pelos atos de navegação (180). Êsses barcos que levavam dinheiro para negociar nas colônias inglêsas deviam adquirir, para que a aplicação dos atos de navegação fôsse assegurada, apenas manufaturas inglêsas: estas eram levadas da Inglaterra para as colônias, em navios inglêses, de acôrdo com a lei e daqui podiam ser retiradas por navios estrangeiros. Mas os navios espanhóis não se limitavam

(178) — Humboldt, “Essai politique sur le royaume de la Nouvelle Espagne”, vol. IV, pp. 123-124.

(179) — Journal of the Commissioners for Trade and Plantations, 1718-1722, pp. 138-139, apud C. H. B. E., vol. I, p. 273.

(180) — Decisões do reinado de Carlos II, 12 Car. II, c. 18, sec. XV e 15 Car. II, c. 7 sec. VII, apud Christelow, “Contraband Trade between Jamaica and the Spanish Main and the free port act of 1766”, p. 325.

à troca de dinheiro por manufaturas inglesas: eles levavam também produtos das colônias espanholas e regressavam com escravos e produtos coloniais ingleses, além das manufaturas. Este ramo de comércio era inteiramente ilegal segundo as leis de navegação, mas era altamente favorável não só às colônias como à metrópole: os produtos dos hispano-americanos eram úteis às indústrias inglesas ou aos colonos particularmente, e a exportação de produtos coloniais e de negros, fornecia o dinheiro necessário nas colônias inglesas. Por causa de sua importância foi tolerado, permitido e mesmo encorajado pelas autoridades inglesas, e referência a êle era evitada quando se discutia o comércio das colônias com os territórios espanhóis da América. Entretanto, logo depois da guerra dos Sete Anos, certas medidas do governo britânico tornaram impossível a continuação dessa tolerância.

Essas medidas, tomadas em 1763, 1764, 1765, visavam defender os interesses do tesouro inglês, e eram dirigidas particularmente contra as colônias inglesas da América do Norte, que mantinham um intenso comércio com as colônias estrangeiras do mar das Antilhas, sobretudo com as francesas. Dessas colônias eles retiravam produtos variados, sendo os principais, o açúcar e os melaços, necessários em grandes quantidades nas destilarias da Nova Inglaterra. As colônias francesas, oferecendo melhores condições eram mais procuradas pelos comerciantes da América do Norte, sobretudo de Nova York e Nova Inglaterra. Em troca desses produtos, êles forneciam aos franceses madeiras para construção de navios, peles, provisões, peixes, etc. Embora fôsse lucrativo para as colônias do continente norte-americano, êsse comércio prejudicava o tesouro inglês, retirando-lhe grande fonte de renda. As colônias inglesas do mar dos Caraíbas, produtoras dos mesmos açúcares e melaços, também se sentiam prejudicadas com êsse comércio e reclamavam medidas de proteção do governo inglês. Ao prejuízo causado ao tesouro da metrópole e às reclamações dos colonos das Antilhas inglesas, juntou-se durante a guerra de 1756-1763, um fato que levou o ministério Grenville a tomar sérias medidas: durante a guerra, embora as colônias francesas fôsem inimigas, os comerciantes norte-americanos continuaram a manter relações com elas, fornecendo dêsse modo à França alguns meios para a luta. Em 1762-63, as primeiras medidas visando modificar a situação foram tomadas: todos os meios para salvarguardar os interesses do tesouro inglês e para diminuir o contrabando nos domínios de S.M. Britânica foram

postos em prática. Em 1764 novas e mais severas medidas foram tomadas, com o objetivo de defender o interesse das colônias produtoras de açúcar. Já em 1733, o “ato dos melaços” havia imposto taxas pesadas sobre os melaços e o açúcar importados de colônias estrangeiras pelas colônias inglesas, afim de impedir que eles fossem preferidos aos de origem britânica. O resultado foi nulo, porque os produtos eram importados clandestinamente, sem pagamento de qualquer imposto. Esse ato expirou em 1763, e em 1764 o “Sugar act” substituiu-o. Esta lei, além de conter cláusulas relativas ao comércio do açúcar e melaços, continha cláusulas relativas à supressão do contrabando, e uma delas especialmente, agia sobre o comércio anglo-hispano-americano no mar das Antilhas.

Era o seguinte, o artigo em questão (art. 23 da lei):

“De 29 de setembro de 1764 em diante, se qualquer navio ou embarcação estrangeira for encontrado ancorado ou protegido dentro do limite de 2 léguas da costa de qualquer terra, ilha, plantação, colônia, território ou lugar pertencente a S.M. na América, e não partir da costa e continuar sua viagem para algum porto ou lugar estrangeiro, dentro de 48 horas, depois de ter seu capitão ou pessoa encarregada recebido a intimação de um oficial da alfândega de S.M., a não ser em caso de necessidade inevitável ou de mau tempo, tal navio ou embarcação, com todas as mercadorias que contiver, será confiscado e perdido”... (181).

As resoluções contidas nesse artigo, visando sobretudo o comércio ilícito das colônias continentais, não excluíam as embarcações espanholas que procuravam as Antilhas inglesas e outros lugares, como a Flórida: a questão do comércio dos hispano-americanos ficava assim solucionada desfavoravelmente aos colonos e comerciantes ingleses. Por isso, a decadência do comércio de Jamaica depois de 1764, devida a causas mais complexas, como veremos, foi atribuída à aplicação estrita desse ato.

Essa medida ilustra um fato muito freqüente na aplicação do sistema mercantilista: visando proteger ou desenvolver um setor da atividade nacional, certos atos agiam desfavoravelmente sobre outros setores. No caso que estudamos, a defesa do tesouro inglês e do comércio de melaços e açúcar das colônias antilhanas,

tentada com o ato de 1764, prejudicava outro ramo interessante de atividade, o do comércio com os colonos espanhóis da América.

Numerosas petições foram, então, apresentadas ao Parlamento, e ao Rei, não só pelos colonos de Jamaica, como por negociantes de Londres, Bristol e Liverpool (182).

O caso foi apresentado ao governo principalmente pela Junta dos comerciantes das Índias Ocidentais (“West-India Committee”), de Londres.

Considerando os argumentos apresentados, o governo inglês fez uma primeira concessão: suspendeu a aplicação da lei para os navios espanhóis, permitindo que eles freqüentassem as águas e portos jamaicanos como faziam antes da aplicação da mencionada medida. Essa primeira concessão mostra o interesse do governo inglês pelo ramo de comércio de que tratamos, além de indicar a preferência dada às colônias tropicais.

Era entretanto necessário ir além: devia ser resolvida a questão da legalidade desse comércio e devia ser encontrado um meio para encorajá-lo, principalmente porque a suspensão da lei para Jamaica não lhe devolvera o antigo esplendor. O governo inglês, naturalmente, para não provocar conflitos com a Espanha, não podia abertamente declarar legal o comércio, facilitando assim a violação das leis espanholas pelos comerciantes da América.

Depois de muitos estudos e muitas considerações, o governo adotou uma solução proposta por vários especialistas e que parecia a melhor para resolver o problema: a criação de portos livres, isto é “de portos onde navios estrangeiros podiam entrar para trocar certas e determinadas mercadorias, mediante o pagamento de simples taxas nominais”.

Já existiam alguns desses portos no mar dos Caraíbas: Santo Eustáquio, porto holandês, era desde 1737 um porto livre; os dinamarqueses também, em 1764, tinham declarado livres os portos de suas ilhas de São João e S. Tomaz.

Consideradas as vantagens da existência de semelhantes portos nas ilhas inglesas, foi apresentado, em 1766, numa das últimas sessões do Parlamento, um projeto para abertura de portos livres em Jamaica e Dominica. O projeto passou no Parlamento sem mui-

to exame e discussão (183): apresentado, pela primeira vez, em 16 de maio, êle estava aprovado em 26 do mesmo mês, e em 4 de junho recebia a assinatura real.

O ato declarava livres, a partir de 1 de novembro de 1766, quatro portos de Jamaica, Kingston, Savannah la Mar, Montego Bay e Santa Lucia (ou Lucea), e dois de Dominica, Prince Rupert's Bay e Roseau. A êsses portos podiam dirigir-se navios estrangeiros de 100 toneladas e uma só coberta. Êles podiam levar para os portos de Jamaica todos os produtos americanos, exceto açúcar, melações, café, pimenta, gengibre e tabaco; para Dominica, o único produto excetuado era o tabaco. Dêsses portos, as mercadorias podiam ser levadas para as outras colônias inglêsas e para a Inglaterra. Alguns produtos, como lã, algodão, anil, cochonilha, madeiras, drogas, couros, peles, pelos, martas, potassa americana, barbatanas e sêda bruta só podiam ser levados para a Inglaterra. O único produto que podia ser reexportado sem tocar na Inglaterra era o açúcar: de Dominica sòmente, podia ser levado para os portos europeus situados ao sul do cabo Finisterra. O açúcar e o rum estrangeiros não podiam ser levados para as colônias inglêsas, e mesmo na Inglaterra só podiam entrar para reexportação; se fôssem, contudo, destinados ao consumo no país deviam pagar os impostos pesados a que estavam sujeitos os de produção estrangeira. Em troca das mercadorias que transportavam, os navios estrangeiros podiam levar escravos, produtos das colônias inglêsas, manufaturas inglêsas; era proibida a retirada de produtos úteis à marinha, tabaco, e ferro americano. Os impostos que os navios estrangeiros deviam pagar eram muito baixos: um escravo comprado em Jamaica ou Dominica devia pagar 30 sh.; todo barril de carne de vaca ou de porco, ou barril pequeno de manteiga, ou pipa de açúcar, café e cacau, pagava como direito de importação, em Dominica, 6 pence. Também, para salvaguardar os interesses dos comerciantes inglêses, todo produto levado de Dominica para a Inglaterra, seria a partir de 1 de janeiro de 1767, considerado como estrangeiro, exceto açúcar e rum acompanhados de certificado de produção. Dominica perdia as regalias de colônia inglêsa no sistema comercial (184).

(183) — Christelow, *op. cit.*, p. 335; Gee, "Trade and navigation of Great Britain considered", Cap. XXXIII, nota "Arguments for and against making free ports in the Islands of Jamaica and Dominica", p. 191.

(184) — Christelow, *op. cit.*, p. 383; Mortimer, *op. cit.*, vol. II, palavra Jamaica.

O ato mandava que fôsem anotados todos os navios estrangeiros que entrassem nesses portos, com a respectiva quantia de dinheiro que deixavam nas ilhas. Algumas dessas relações, que deviam ser enviadas para a Inglaterra, caíram nas mãos da Espanha, que fêz castigar os seus súditos que praticavam o comércio. Essa circunstância levantou reclamações dos colonos ingleses, que atribuíam ao medo de serem conhecidos pelo govêrno espanhol, o afastamento dos comerciantes hispano-americanos, (veja parte II, cap. V; as reclamações levaram o ministério inglês a revogar essas instruções.

Muitos problemas de comércio das colônias inglesas, não só das Antilhas como do continente, eram resolvidos com a aprovação dêsse ato: o comércio dos colonos espanhóis tornava-se legal, as relações dos comerciantes da América do Norte com as ilhas estrangeiras era também permitido, o comércio de alguns produtos era encorajado. Embora não tivesse sido muito bem recebido no comêço pelos colonos de Jamaica ou da Nova Inglaterra, que desejavam maiores liberdades, o ato parece ter tido êxito, porque foi renovado em 1774.

A posição do comerciante hispano-americano tornou-se também melhor depois da mudança da política comercial do govêrno espanhol: podendo comerciar com as diversas partes do Império hispano-americano, os comerciantes das colônias espanholas compravam nas colônias estrangeiras próximas as mercadorias necessárias para suas transações.

CAPÍTULO IV

BASES DA EXPANSÃO COMERCIAL INGLÊSA E LIMITES DA PENETRAÇÃO

Indicamos no capítulo anterior (p. 106), como um dos fatores que facilitaram o desenvolvimento do comércio inglês com os colonos hispano-americanos, a existência de bases situadas nas proximidades do império espanhol.

De fato os ingleses puderam dispor de vários territórios que lhes proporcionaram facilidades para a penetração comercial nas colônias hispano-americanas — ao norte, na região das Antilhas, e ao sul, na região do Prata. Não nos limitaremos, contudo, no nosso estudo, ao exame dessas bases, que, por seu papel, podem ser consideradas como bases intermediárias entre os centros fornecedores e os centros consumidores. Estudaremos também as bases de onde partiam as mercadorias, isto é, os centros da metrópole britânica e das colônias norte-americanas, e, ainda, para tornar completo o quadro, acrescentaremos os centros da Península Ibérica, utilizados para o comércio indireto e as feitorias inglesas da África, que formavam um tipo especial de bases.

1 — Bases situadas na Inglaterra e nas colônias da América do Norte.

a) — Bases na Inglaterra.

Começemos nosso estudo pelas bases situadas na Inglaterra, bases que, com as da América do Norte, poderiam ser chamadas “primárias”. Delas dependia em grande parte o comércio com a América Espanhola: elas forneciam as mercadorias negociáveis e deviam receber obrigatoriamente certos produtos de retorno, incluídos na categoria das “mercadorias enumeradas”. Certa quantidade dessas mercadorias, tabaco, algodão em bruto, anil, madeiras de tinturaria, era extraída das colônias espanholas e os colonos ingleses podiam reme-tê-las somente para a mãe-pátria.

Dos portos da Inglaterra, três sobretudo se interessavam pelo comércio com a América Espanhola: eram Londres, Bristol e Liverpool. Seus comerciantes e ar-

madores viam nesse comércio uma ótima empresa onde investir capitais, e um meio de desenvolver não só suas riquezas particulares como o poderio comercial e naval de sua terra. Não tinham, entretanto, os três portos, a mesma importância. Londres ocupava o primeiro lugar; Bristol, até meados do século, foi o segundo porto pela importância de suas transações com as colônias da Espanha; Liverpool substituiu-o nessa posição na segunda metade do século. A rivalidade entre estes dois últimos portos constitui um dos aspectos mais interessantes da história comercial da Inglaterra, no século XVIII, e se fez sentir no campo do comércio com as Índias Ocidentais, inglesas ou espanholas.

A posição de Londres era devida à sua importância como centro comercial e financeiro da Inglaterra. Esse porto, capital política do Império Britânico, era também sua capital econômica. Nele encontravam-se muitos estabelecimentos de crédito; para ele convergiam as principais correntes do tráfico inglês; sua corporação de comerciantes era a mais numerosa e importante do país; nele estavam as sedes das companhias que monopolizavam o comércio com vastas e ricas regiões da terra: ele era, em resumo, o mais importante mercado interno e externo do país.

Como principal centro da circulação interna, Londres atraía a produção de grande número de condados e a distribuía no mercado interno, ou a enviava para o exterior. Sua posição só começou a se modificar nos meados do século, com o desenvolvimento de estradas e canais que mudaram as direções das correntes comerciais internas.

Do mesmo modo, no comércio externo, Londres desempenhava um grande papel. O fato de estarem estabelecidas nessa cidade as sedes das companhias de comércio, fazia com que a maior parte do comércio externo se dirigisse para ela, e Londres, pelo menos até o primeiro quarto do século, tendia a concentrar todo o comércio inglês com o exterior.

Eram numerosos os indivíduos e organismos comerciais londrinos que se interessavam pelas Índias Ocidentais e pela América Espanhola. Havia, primeiramente, a Companhia do Mar do Sul, que possuiu até 1750, como vimos, o privilégio do asiento. Todos os navios empregados por ela partiam do porto londrino e a ele voltavam: ali eram carregados e para ali levavam seus retornos. Todas as transações diretas permitidas com a América Espanhola eram feitas, pois, por meio de Londres.

Mas a Companhia não reunia a totalidade dos co-

merciantes interessados nas relações com o Império espanhol. Havia ainda outros, independentes, que realizavam importantes negócios com os colonos hispano-americanos, infringindo o monopólio da Companhia até 1750, e agindo mais livremente depois.

Além disso, os londrinos comerciavam também com Cadiz, exercendo o comércio indireto com as regiões hispano-americanas.

Considerando a riqueza e o poderio comercial de Londres, podemos avaliar a importância e extensão do seu comércio com a América Espanhola; e embora não tenhamos podido obter qualquer dado positivo sobre o valor do comércio, podemos afirmar que êle deu a Londres muitos e elevados ganhos.

Imediatamente depois de Londres, na primeira metade do século colocava-se Bristol, situado na costa sudoeste da Inglaterra, mais voltado para o oceano.

Bristol se notabilizou na primeira metade do século XVIII pela sua participação no tráfico de escravos. Nessa época, tendo entre 1698 e 1730 ultrapassado Londres, era o principal pôrto no comércio de escravos, atividade que o relacionou estreitamente com as Índias Ocidentais e com o continente hispano-americano.

Além disso, êsse pôrto era a via de escoamento dos produtos da já importante zona manufatureira de Birmingham, cujas manufaturas entravam em grande escala nos carregamentos para a América Espanhola.

O empreendimento dos comerciantes de Bristol começou, no entanto, a decair no segundo quartel e foi ultrapassado na segunda metade do século XVIII pelo dos de Liverpool.

Em 1757 êste pôrto empregava no comércio hispano-americano 106 navios (num total de 220 pertencentes ao pôrto), obtendo um proveito anual de £ 250.000 (185). Segundo um autor do século (186), entretanto, com o contrabando na América Espanhola, a cidade de Liverpool ganhava cerca de £ 1.000.000 por ano. Eram tão grandes as relações entre êsse pôrto e as colônias hispano-americanas, que se tornou comum na cidade, o uso de moedas espanholas (pistolas e doblones), especialmente entre 1722 e 1740 (187). O fato de Liverpool ter se tornado, a partir de 1750 mais ou

(185) — Muir, "A history of Liverpool", p. 182; Mantoux, "The industrial revolution in the eighteenth century", p. 109.

(186) — Picton, "Memorials of Liverpool, historical and topographical", p. 168.

(187) — Picton, idem, ibidem; Muir, op. cit., p. 182.

menos, o primeiro pôrto da Inglaterra no comércio de escravos, aumentou a importância de suas relações com a América.

Além da energia de seus comerciantes, outras circunstâncias favoreceram a vitória de Liverpool na competição com Bristol. O equipamento dos navios, por exemplo, era mais barato em Liverpool. Aqui os capitães e outros oficiais recebiam ordenados mais baixos e era muito comum o emprêgo, como tripulantes, de numerosos aprendizes, que não recebiam qualquer salário. Liverpool podia também dispor de certas mercadorias muito procuradas nas Índias espanholas a preços mais baratos que Bristol. Enquanto, por exemplo, êste pôrto importava certos tecidos de países estrangeiros, Liverpool contava com a produção de Manchester. A atividade dos manufatureiros de Manchester, supria os pedidos de Liverpool para satisfazer as necessidades e gostos dos colonos hispano-americanos: isso permitia que Liverpool vendesse mais barato que Bristol e tivesse suas mercadorias preferidas. Contribuiu ainda para melhorar a posição do pôrto do Mersey, a transformação ocorrida nas vias de comunicação e nas rotas do comércio interno, a partir de 1750 mais ou menos, com a construção de canais.

E' verdade que antes mesmo de 1720, a navegação em certos rios foi tornada possível até bem no interior, como no caso de Mersey e que, logo depois, algumas estradas foram melhoradas e desenvolvidas. Mas a verdadeira transformação foi determinada pela construção de canais artificiais.

O abaixamento do preço do transporte foi uma primeira consequência dêsse desenvolvimento de vias fluviais: a mudança de rotas internas de comércio foi outro resultado.

Essas transformações favoreceram grandemente Liverpool, para onde se dirigiu a produção de importantes zonas manufatureiras.

Além dêsses três portos, outros de menor importância se interessaram pelo comércio com as possessões espanholas.

Todos os portos interessados no comércio direto com a América não deixaram de lado o comércio com Cadiz, participando também no comércio indireto.

b) — Bases na América do Norte.

Devemos considerar, também, como bases primárias, os portos de algumas colônias inglesas na América do Norte, especialmente das colônias da Nova Inglaterra.

ra, da Pensilvânia e de Nova York. Eram justamente as colônias que se dedicavam mais intensamente ao comércio, colônias consideradas pelos mercantilistas ingleses em geral como “prejudiciais ao reino”, porque competiam em certas indústrias e principalmente em comércio e navegação com a mãe-pátria.

Essas colônias mantinham um importante comércio com a região do mar dos Caraíbas e gôlfo de México, com as colônias inglesas e com as possessões estrangeiras.

As colônias espanholas tinham para os comerciantes norte-americanos um duplo valor: forneciam mercado para a colocação de produtos de suas terras e davam-lhes importantes quantidades de moedas.

As colônias norte-americanas tinham necessidade de mercados grandes e cada vez maiores, para seus produtos agrícolas, para seus peixes, farinhas, etc. Não tendo as Antilhas inglesas a capacidade de consumo necessária, os comerciantes norte-americanos buscaram nas terras estrangeiras, francesas, espanholas e holandesas, consumidores para o excedente de sua produção.

A falta de dinheiro corrente era um problema constante nas colônias inglesas, cujas atividades comerciais eram por isso prejudicadas. Mantendo relações com as possessões espanholas, ricas em metais preciosos, elas obtinham o suprimento necessário de moedas.

Boston e Newport, seguidos de Providência e New Haven, menos importantes, eram os portos de Nova Inglaterra mais dedicados ao comércio com a América Espanhola.

Nova York, no entanto, parece ter sido o principal pôrto das colônias norte-americanas, pelo seu comércio com o Império Espanhol. Ele mantinha relações, principalmente, com Havana, Porto-Rico e S. Domingos. Era importante seu comércio com os estabelecimentos ingleses de Honduras, cujos membros se dedicavam ao corte e venda de pau campeche; êle competia mesmo com Kingston nesse comércio, por meio do qual entrava em relações com os colonos espanhóis da América Central.

Era comum também o comércio feito pelos portos norte-americanos por intermédio de Jamaica. Êle atingia às vêzes maior proporção que o comércio feito diretamente com os colonos espanhóis. Assim, no caso da Pensilvânia: de acôrdo com autores da época (128), o pôrto dessa colônia, Filadelfia, comerciava com os co-

(128) — “Histoire et commerce de scolonies angloises dans l'Amérique Septentrionale”, p. 211; Anderson, op. cit., vol. III, p. 172.

lonos hispano-americanos por meio de Jamaica, cujos comerciantes serviam de intermediários, trocando seus produtos por dinheiro espanhol.

2 — Bases intermediárias.

Partindo desses portos da Inglaterra ou da América do Norte, as mercadorias seguiam para as mãos dos colonos espanhóis. Antes, porém, passavam pelas bases intermediárias. Aqui o navio descarregava suas mercadorias, depois levadas por outras embarcações até o consumidor ou por êle procuradas na própria base, ou fazia apenas escala para se refazer, navegando em seguida até o porto onde podia efetuar a venda do seu carregamento.

a) — Bases ibéricas.

Para o exercício do comércio indireto, duas bases intermediárias existiam na Europa: **Cadiz e Lisboa.**

Cadiz era o centro espanhol para o qual deviam ser enviadas as mercadorias destinadas ao carregamento dos navios que ligavam a Espanha ao seu Império americano. Já vimos, em capítulo anterior (cap. I, parte II), com era utilizada essa base, cuja importância variou no decorrer do século, tendo diminuído enquanto a Companhia do Mar do Sul possuiu o privilégio do asiento e do navio de permissão, e aumentado com o desaparecimento da atividade direta da Companhia com as colônias espanholas.

Lisboa era utilizada para a penetração ilegal na Espanha. A posição dos ingleses em Portugal explica a existência dessa base, importante, principalmente quando havia rompimento de relações entre a Inglaterra e a Espanha, pois fornecia elementos para transportarem os produtos ingleses. Precisamos de notar, no entanto, que Lisboa não era usada apenas como base para o comércio indireto: fornecia também ponto de apoio para o comércio direto. Navios ingleses partiam de Lisboa com as frotas para o Brasil, trazendo mercadorias para a colônia portuguesa e também para as colônias espanholas do Rio da Prata, onde elas penetravam pela feitoria da Companhia do Mar do Sul (até 1739) e pela Colônia do Sacramento, ou para onde eram levadas por colonos de outros centros brasileiros.

b) — Bases situadas no mar das Antilhas e golfo do México.

Nesta região a Inglaterra dispôs de bases situa-

das nas proximidades ou dentro do próprio Império espanhol.

Enquanto a Companhia do Mar do Sul exerceu suas atividades, suas feitorias, situadas nos principais centros espanhóis da América, podiam ser consideradas bases da expansão comercial inglêsa. Elas serviam de ponto intermediário entre os centros produtores inglêses e os colonos espanhóis: por elas penetrava grande quantidade de mercadorias, lícita ou ilícitamente. Sua existência foi, entretanto, acidental, dependendo da conservação em vigor do asiento. Também, tendo sido usadas por um número limitado de comerciantes tiveram, apesar de tudo, uma importância não muito grande. Como já nos referimos a elas largamente em capítulos anteriores, e consideramos seu papel, não nos deteremos aqui em seu estudo.

Vejamos então as bases de que puderam dispor os entrelopos inglêses na região norte do Império espanhol, isto é, no mar das Antilhas e gôlfo do México.

Em 1713, nas Antilhas, a Inglaterra ocupava: Jamaica, ilhas Bahamas (Providência e Eleutéria), ilhas Turcas, ilhas Virgens (Tortola e Virgem Gorda, também chamada Spanishtown), Anguila, Barbuda, Redonda. S. Cristovão (St. Kitts) Nevis, Antígua, Montserrat e Barbados.

Nessas ilhas ocupadas durante o século XVII (exceto parte de S. Cristovão, cedida pela França, em 1713) a Inglaterra tinha posições ótimas para lutar contra a Espanha, ou simplesmente para penetrar em seu Império.

Delas era possível alcançar o Império espanhol, embora nem tôdas oferecessem grandes vantagens como bases de expansão, seja pela distância que as separava das terras espanholas, seja pela sua pequena importância, ou por suas condições geográficas. Em tôdas as pequenas Antilhas havia, no entanto, pessoas interessadas e práticas no exercício do comércio ilícito com os centros espanhóis. Barbados, Antígua. S. Cristovão, para mencionar apenas as mais importantes aparecem freqüentemente como fornecedoras de elementos praticantes do comércio com a América Espanhola. Esses homens não se limitavam a tocar nos territórios mais próximos, como Porto Rico, S. Domingos, Trindade, mas se dirigiam mesmo para os centros mais distantes da América Central e Nova Granada.

Muito mais importante que o das Pequenas Antilhas e Bahamas foi o papel de Jamaica. Jamaica foi o principal centro da expansão comercial inglêsa na América Espanhola, e seu papel foi determinado pela

sua admirável posição. Ela está situada justamente no centro das Índias Ocidentais; muito próxima de Cuba e Hispaniola, não dista muito dos principais pontos do continente. O mais distante centro do Império espanhol alcançado por seus comerciantes, Vera Cruz, dista de seu principal pôrto, Kingston, 1.200 milhas. Além disso, a existência de muito bons portos em suas costas, facilitava suas relações com as terras do Império espanhol, ao norte e ao sul.

Pouco cuidada pelos espanhóis, Jamaica transformou-se sob a ocupação inglesa: tornou-se o grande emporio das Índias Ocidentais. Utilizada desde logo pelos ingleses como base de penetração nas possessões espanholas, para ela eram enviadas grandes quantidades de mercadorias européias e asiáticas e escravos, destinados àquele mercado, de modo que seus armazens estavam sempre bem providos.

Além disso, Jamaica fêz-se um grande centro naval: as frotas inglesas nela fundeavam e dela partiam para emprêsas de guerra ou de paz. Jamaica tornou-se, enfim, a principal colônia inglesa da região. Durante todo o período do século XVIII que nos interessa, ela conservou a posição de líder das bases inglesas para o comércio com as colônias espanholas, embora o volume de seus negócios diminuísse em certos momentos, como veremos (cap. V, parte II).

Os limites dos territórios ingleses nas Antilhas não permaneceram estacionários: várias aquisições foram feitas em 1763, fornecendo outras bases de valor. O tratado de Paris deu à Inglaterra a posse das ilhas Dominica, S. Vicente, Granada e Granadinas, que ficaram definitivamente em seu poder, e Tobago, ocupada de 1763 a 1783 (189). Assim, era resolvida, em 1763, a favor da Inglaterra, a luta franco-inglesa pela posse das ilhas de Barlavento (190).

Essas ilhas mereceram a atenção dos interessados no comércio com as possessões espanholas e várias propostas foram feitas para seu aproveitamento. Assim

(189) — Tobago foi dada à França em 1783; reconquistada pelos ingleses em 1803, foi definitivamente atribuída a eles em 1814.

(190) — As ilhas Dominica, São Vicente e Tobago, tinham sido consideradas, com Sta. Lúcia, pelo tratado de Aix-la-Chapelle, como ilhas neutras e pertencentes aos caríbas. Esta decisão fôra tomada como uma solução para a luta entre França e Inglaterra pela sua posse. O tratado de Paris acabou com as ilhas neutras nas Antilhas.

por exemplo, o autor de um panfleto (191) propunha que se desse grande atenção a “Cariaucou, uma das Granadinas que tem um pôrto cômodo perto de Nova Espanha e pode fazer um grande comércio com ela”. Outros aconselhavam a utilização de Granada e de Tobago como bases de contrabando. Entretanto, dessas novas possessões, somente Dominica desenvolveu um comércio bastante grande e proveitoso com os colonos hispano-americanos.

Para completar o quadro das bases intermediárias no gôlfo do México e mar dos Caríbas, devemos considerar ainda dois grupos de bases: um, formado pelos estabelecimentos inglêses esparsos pela costa do vice-reino da Nova Espanha, outro, por centros situados no interior do Império espanhol e ocupados temporariamente.

Em uma grande extensão de costa, da península de Iucatan até o rio S. João, vários núcleos de inglêses tinham sido estabelecidos. Não eram centros de colonização: seus habitantes dedicavam-se à exploração das florestas, cortando sobretudo madeiras próprias para tinturaria, especialmente o chamado pau campeche, muito abundante na região. Entregavam-se ainda à extração e ao cultivo de outros produtos.

A existência de pequeno número de espanhóis nessas costas facilitou o estabelecimento dos inglêses e o exercício de suas atividades principais. A pequena quantidade de núcleos e de habitantes espanhóis pode ser explicada, de um lado, pela hostilidade dos índios mosquitos, inimigos dos conquistadores e colonizadores ibéricos, de outro, pelo pouco interêsse demonstrado pela Espanha por regiões aparentemente pobres, em comparação com outras, fornecedoras de metais preciosos e produtos de valor.

No território dos mosquitos, do cabo Honduras ao rio S. João, a formação dos estabelecimentos foi possível graças ao bom entendimento entre índios e inglêses, desde o primeiro contato. Logo depois de 1630, a companhia inglêsa, a quem fôra concedida a exploração das ilhas de Providência e Henrieta, estabeleceu um centro de comércio no cabo Gracias a Dios, entrando em relação com os indígenas. Data desta época a amizade entre inglêses e mosquitos, amizade que durou longo tempo. Em 1670, o rei dêsse povo indígena colocou-se sob a proteção da Inglaterra, representada pelo go-

(191) — “Impartial observations to be considered on by the King, his ministers and the people of Great Britain” (London, 1763), p. 15, apud Christelow, op. cit., p. 315.

vernador de Jamaica, e reconheceu a soberania da coroa inglesa; foi um ato de submissão espontânea, repetido várias vezes depois. Esse reconhecimento acompanhado pela boa acolhida dispensada aos ingleses, tornou fácil a fundação de estabelecimentos. Os principais encontravam-se na Laguna das Pérolas, em que Biewfield era o mais importante; no rio Tinto, onde os ingleses possuíam 12 povoações, entre elas Quepriva e Criba; e no Cabo Gracias a Dios. Em 1769-1770, havia de 1.300 a 1.400 súditos ingleses nesses territórios, sendo 200 a 300 brancos, 200 mestiços e 900 escravos (192).

Estes estabelecimentos estavam sob o cuidado direto de Jamaica, que havia fornecido o maior contingente de "colonos", e a quem eles interessavam particularmente; a sua administração dependia do governo da ilha. Já antes de 1739, o governo de Jamaica parece ter designado juizes de paz para o território dos mosquitos. A partir de 1749 um oficial foi por ele regularmente nomeado para vigiar todos os estabelecimentos mencionados. Finalmente, em 1775, embora depois de 1763, tôdas as fortificações tivessem sido desmanteladas, uma administração regular foi organizada, "consistindo em um conselho de governo presidido pelo Superintendente, uma côrte de causas cíveis e um tribunal de juizes de paz" (193).

Fora do território dos mosquitos, do cabo Honduras para o norte, havia outros estabelecimentos ingleses, fundados tambem no século XVII, por elementos vindos de Jamaica. Seus componentes dedicavam-se ao corte de pau campeche. Eram, ou antigos bucaneiros dedicados definitivamente ao mister de cortar madeiras, os homens que alteravam a vida de flibusteiros com a de cortadores de pau campeche, dedicando-se à segunda quando a primeira não dava bom resultado, e voltando à flibusta quando se cansavam da rotina do trabalho nas florestas.

Os trabalhadores costumavam reunir-se em pequenos núcleos, nos pontos onde o pau campeche era mais abundante; aí construíam suas casas e cultivavam alguns produtos para sua manutenção. No comêço ficavam apenas no litoral; depois, com a diminuição do ren-

(192) — Lucas. "A historical geography of the British colonies", vol. I. "The West-Indies", p. 303; C. H. B. E., vol. I, p. 384; Raynal, "Histoire philosophique et politique des établissements et du commerce des Européens dans les deux Indes", vol. III, p. 504. Reynal e C. H. B. E. indicam como número de brancos 206. Lucas, citando o conselho de Jamaica, diz que a população branca variava entre 200 e 300 pessoas.

(193) — Lucas, op. cit., p. 303.

dimento das florestas nessa região, foram forçados a internar-se, construindo seus estabelecimentos a 4 ou 5 milhas da costa. Nas suas incursões pelas florestas, os lenhadores iam além desses limites, aproveitando então os cursos dos rios para o transporte da madeira até a costa.

Essas atividades eram toleradas e mesmo encorajadas pelos governadores de Jamaica, seja porque elas concorriam para o desaparecimento dos flibusteiros, seja principalmente porque permitiam muito lucro, colocando nas mãos dos ingleses grande parte do comércio de pau campeche, e favoreciam o desenvolvimento da marinha. O governo inglês, em 1672, aprovou a atitude de tolerância dos governadores de Jamaica, recomendando, contudo, que as operações só fôsem feitas em lugares desabitados e que fôsem evitadas violências e depredações contra as propriedades dos espanhóis.

Escrevendo em 1670 sobre essa atividade, o governador de Jamaica, T. Modyford, dizia que eram empregados nesse comércio, 32 navios com 70 canhões e 424 homens (194). Obtinham eles grande proveito, vendendo a madeira de £ 25 a £ 30 a tonelada. A atividade dos cortadores não diminuiu, e, de 1713 a 1716, eles exportaram em média 3741 toneladas anuais, no valor de mais ou menos £ 60.000 (195).

Até 1717, a principal região ocupada pelos lenhadores ingleses era a parte oeste da península de Iucatan, do cabo Catoche à laguna de Terminos. Os principais estabelecimentos achavam-se entre o rio Champeton e Tabasco, na laguna de Terminos e ilhas vizinhas, ilhas Triste e dos Bois.

Em 1717 foram expulsos dessa região, e, obrigados a fugir, retiraram-se para a parte leste da península de Iucatan e para o golfo de Honduras, estabelecendo-se na região do rio Belize, em cuja desembocadura existia, desde o século XVII, uma pequena povoação inglesa (196), e na ilha próxima de S. George's Cay. Essa região que já possuía outros habitantes ingleses tornou-se desde então, o principal centro dos cortadores

(194) — Haring, "Los bucaneros"... p. 203. Desses navios, cerca de 12 pertenciam a Port Royal.

(195) — "Representation to his British Majesty by the Lords Commissioners of Trade and Plantations", 25-9-1717, in Anderson, op. cit., vol. III, p. 78.

(196) — O estabelecimento, chamado também Belize, fôra fundado, segundo se diz, por um bucaneiro de nome Willis.

de pau campeche que passaram a ser conhecidos como os “homens da Baía”.

Os homens da Baía formavam “uma forte, rude e independente comunidade, vivendo com uma espada numa das mãos e um machado na outra, nominalmente sob a autoridade do governo de Jamaica” (197). Escolhiam, por eleição, um chefe, a quem prestavam obediência. O governo de Jamaica era representado pelo superintendente da costa dos mosquitos, que se encarregava, parece, também desses estabelecimentos da Baía, cuidando dos interesses dos seus rudes habitantes. Só em 1765 foi-lhes dado um governo especial por Jamaica. Graças a um daqueles superintendentes podemos ter uma idéia do número de habitantes existentes na região; em 1756-7 havia mais ou menos 300 homens livres, brancos e escuros, e 800 escravos (198).

A atividade desses homens era muito grande: em certas épocas do ano, 50 ou 60 navios saíam conjuntamente da baía.

Todos os estabelecimentos acima mencionados, da costa dos Mosquitos e do golfo de Honduras, eram usados como bases para a penetração na Nova Espanha. A região mais utilizada era a que se estende de Trujillo ao cabo Três Pontas, conhecida como Costa do Norte; eram usados os rios como vias de penetração no interior. Um dos Capitães-gerais de Guatemala, em 1737, afirmava que os portos dessa costa eram usados apenas como ancoradouros por navios estrangeiros dedicados ao contrabando (199).

Tais atividades, entretanto, não eram aprovadas pela Espanha. A oposição deste país se manifestava por ataques aos estabelecimentos ingleses, por representações ao governo britânico, por apresamento dos navios carregados de pau campeche.

Entre a Espanha, que desejava destruir os estabelecimentos, e a Inglaterra que pretendia conservá-los, levantou-se uma longa discussão.

A Inglaterra apoiava no tratado de 1670 seus pretendidos direitos. Suas pretensões e suas idéias a respeito apareceram claramente na representação feita a S. M. Britânica pelos Lordes Comissários do Comércio e Colônias, em 1717, em resposta a um memorial apresentado pelo embaixador extraordinário da Espanha.

(197) — Lucas, op. cit., p. 309.

(198) — Idem, *ibidem*, Segundo Raynal, op. cit., vol. III, p. 309, eles chegaram a formar um corpo de 1.500 homens.

(199) — V. L. B., p. 185. Veja também Ballesteros y Beretta, op. cit., vol. V, p. 368.

Marquês de Monteleone (200). O memorial espanhol referia-se aos cortadores da baía de Campeche e declarava que “se os ingleses, dentro de oito meses, não abandonassem os estabelecimentos da laguna de Terminos e os outros vizinhos, seriam considerados e tratados como piratas”.

A guerra de sucessão da Espanha mostrara a gravidade da presença desses homens ali, porque, contando com o auxílio de navios de guerra, eles atacavam os navios mercantes ao seu alcance, e faziam incursões no continente.

De acôrdo com a representação citada, os ingleses tinham o direito de exercer suas atividades não só na laguna de Terminos, como em tôdas as outras regiões da América Central onde possuíam estabelecimentos, não cabendo ao govêrno espanhol a faculdade de tratá-los como piratas ou de impedir sua indústria e comércio. O direito dos ingleses havia sido assegurado, diziam os Lordes, pelo tratado de 1670, que, pelo seu artigo VII, reconhecia a posse pelo rei da Inglaterra de tôdas as terras, “fôsse o que fôssem”, ocupadas por êle ou por seus súditos nas Índias Ocidentais ou em qualquer parte da América. Ora, os ingleses já estavam estabelecidos nas terras da baía de Campeche e da América Central, em lugares não efetivamente ocupados pela Espanha, antes da assinatura do tratado, de modo que elas deveriam estar sob a jurisdição inglesa. Mas a Espanha não quis aplicar a cláusula do tratado a essas regiões (talvez porque elas estivessem muito próximas de centros vitais do seu Império), e em 1680, apoiada em uma cédula de 1672 (201), expulsou os estrangeiros da laguna de Terminos e passou a apreender os navios ingleses carregados de pau campeche. A referida cédula era, segundo os Lordes, incompatível com o tratado americano e a ação da Espanha era um abuso.

Poucos meses depois da expulsão, os ingleses voltaram para os postos abandonados, mas o caso conti-

(200) — “Representation to his British Majesty by the Lords Commissioners of Trade and Plantations”, 25-9-1717, in Anderson, op. cit., vol. III, pp. 75-78.

(201) — A cédula declarava que todos os que invadissem ou comerciassem sem licença nos portos das Índias seriam considerados como piratas e tratados como tais. A apreensão de navios ingleses por espanhóis foi encorajada pelo govêrno de Madri; foram apresadas tantas embarcações inglesas carregadas de pau campeche que o governador de Jamaica foi obrigado, apesar de não desejar reconhecer claramente o negócio, a determinar que os navios só saíssem em frotas ao se dirigirem para as águas da Nova Espanha.

nuou sem solução durante o resto do século XVII. Em 1713 o tratado de Utrecht reafirmou integralmente o de 1670, sem fazer qualquer afirmação categórica sobre o corte de pau campeche.

Os comissários diziam, terminando, que os súditos ingleses deveriam conservar o direito de cortar o pau campeche como faziam antes de 1670, mesmo que S. Majestade não fizesse valer seus direitos sobre as terras (202).

Apesar do interesse dos Lordes comissários, o governo inglês parece não ter tomado qualquer decisão no momento, pois, mesmo antes de terminado o prazo de oito meses indicado no memorial, o governo espanhol fez atacar e expulsar os ingleses da laguna de Terminos e da baía de Campeche.

Destruídos os estabelecimentos da costa ocidental do Iucutan, que, aliás, era ainda, às vezes, visitada pelos ingleses, os espanhóis passaram a preocupar-se mais com os outros centros ingleses já referidos. Várias vezes, em tempo de paz, eles os atacaram: assim, em 1724, 1733 e 1754, a colônia de Belize foi atacada, tendo sido em 1733 incendiada e aprisionados seus habitantes (203). Esses ataques não tiveram resultado definitivo, porque os ingleses sempre voltavam a estabelecer-se no lugar. Durante as guerras de 1739-1748 e 1779-1783, várias operações foram também realizadas na região, especialmente na costa dos mosquitos.

A primeira tentativa para resolver a questão, mais ou menos favorável à Espanha, foi feita depois da guerra dos Sete Anos, pelo tratado de Paris (1763): o seu artigo 17 estatuiu que tôdas as fortificações construídas por súditos ingleses na "baía de Honduras e outros lugares do território da Espanha nessa parte do mundo" (do cabo Catoche ao rio S. João) deviam ser demolidas. Permitia, contudo, que os ingleses conti-

(202) — O fato dos estabelecimentos ingleses só terem sido reconhecidos formalmente pelo governo de Jamaica em 1672 e pelo governo inglês, em 1673, conforme diz Lucas (op. cit., p. 308), diminui muito, parece-nos, a importância dos argumentos usados pelos Lordes Comissários. Isso pode explicar porque o governo inglês não emitiu pretensões sobre as terras ocupadas por ingleses na América Central em 1670, e porque a Espanha não aplicou a cláusula do tratado a essas regiões.

(203) — Em 1724 o ataque foi dirigido pelo governador do Iucatan, d. Antonio Cortayre y Terreros, e em 1733, pelo brigadeiro e marechal de campo d. Antonio de Figueroa y Silva que destruiu a colônia e fundou a povoação de Salamanca.

nuassem a cortar e embarcar madeira nos mesmos lugares e construíssem casas para sua habitação, e armazens para a conservação de suas mercadorias (204).

As intervenções da Espanha, por meio de seus oficiais não pararam, entretanto, e já no ano seguinte reclamações eram feitas contra a atitude dos espanhóis: o governador do Iucatan, por exemplo, proibira todo comércio e comunicação com os ingleses de Belize, e expulsara os lenhadores do rio Hondo.

Em 1783, o tratado de Versalhes tratou novamente da questão. Durante a guerra de independência americana, ingleses e espanhóis tinham lutado na região: os espanhóis, graças à ação do governador Matias Gálvez, tinham conseguido, numa primeira campanha, desalojar os ingleses dos rios Hondo e Novo (1780) e de St. George's Cay, e, numa segunda campanha (1782) das povoações do rio Tinto, de Blewfield, de Roatan e de Belize, anulando as operações dos ingleses, e recuperando os territórios das costas do Honduras. No fim da guerra, contudo, os ingleses tinham conseguido recuperar duas povoações, Quepriva e Criba.

O tratado de Versalhes marcou mais um passo para a solução do problema: fixou os limites do território em que os ingleses poderiam livremente cortar o pau campeche. O estabelecimento dos lenhadores era permitido na região compreendida entre os rios Hondo e Belize e proibido nas outras regiões e mesmo nas ilhas vizinhas. Os ingleses recebiam também o direito de pesca nas costas desse território. A soberania da Espanha sobre as terras era mantida inteiramente, e todas as fortificações inglesas deviam ser demolidas.

Em 1783, os ingleses tinham, pois, diminuídos, os territórios que poderiam livremente usar como bases de penetração nas províncias espanholas da região (205).

A Inglaterra dispôs ainda, em certos momentos, e

(204) — Lucas, op. cit., pp. 303 e 309; Ballesteros y Beretta, op. cit., vol. V, p. 370.

(205) — A questão de Belize não ficou assim. Mais tarde, em 1786, uma convenção entre a Inglaterra e a Espanha ampliou as decisões do tratado de 1783; os limites do território foram estendidos no sul até o rio Sibun, tendo sido mantidos e reconhecidos os direitos soberanos da Espanha; foi permitido o corte de pau campeche e outras madeiras, exceto mogno, e proibido o cultivo de açúcar, café e cacau, e a construção de fortes. O estabelecimento em St. George's Cay e outras ilhotas foi permitido.

Finalmente, em 1798, a "colônia" tornou-se in-

por algum tempo apenas, de certas bases situadas no interior do Império espanhol.

De 1742 a 1748, durante a guerra anglo-espanhola, ela ocupou a ilha de Roatan, situada na costa norte de Honduras. A ilha estava numa boa situação para oferecer aos cortadores de pau campeche um bom abrigo durante a estação chuvosa, e sobretudo para ser usada como centro para o exercício do comércio com as províncias da Nova Espanha.

O estabelecimento teve, por isso, um grande sucesso. Durante os seis anos de ocupação, a ilha serviu de complemento aos estabelecimentos ingleses já existentes naquela costa, transformando-se em importante centro de comércio. Intensas relações foram mantidas com os espanhóis das vizinhanças, e grande quantidade de contrabando foi introduzida em Trujillo e Guatemala. Foram tão grandes os proveitos feitos então, que, em 1763, foi proposta a reocupação da ilha de Roatan e de outras ilhotas próximas porque “estavam em ótima situação para o comércio com alguns dos mais ricos centros espanhóis” (206).

Mais tarde, durante a guerra dos Sete Anos, os ingleses ocuparam durante alguns meses, Havana, um dos principais centros das Índias Ocidentais. A ocupação durou de agosto de 1762 a agosto de 1763. Durante esse tempo, Havana esteve aberta aos navios ingleses, que precisavam apenas de pagar uma tarifa módica para comerciar ali. Um número enorme de embarcações da Inglaterra e das colônias norte-americanas, visitou Havana, levando grandes quantidades de mercadorias, que eram vendidas a preços muito baixos. Foi tal a quantidade introduzida no território espanhol por Havana, que se produziu uma superlotação do mercado: quando terminou a guerra, nem comerciantes ingleses, nem comerciantes espanhóis puderam colocar suas mercadorias. Houve uma séria crise em Jamaica, e a frota espanhola de 1763 não pôde vender seus produtos com proveito. O comércio de escravos foi também estimulado pela tomada de Havana pelos ingleses: Guerra y Sánchez

glêsa. Atacados pelos espanhóis que pretendiam desalojá-los de uma vez, os “homens da Baía” defenderam o território e expulsaram os atacantes. Adquiriram então sobre essas terras o direito dado pela conquista: os estabelecimentos tornaram-se definitiva e inteiramente ingleses, formando o Honduras Britânico.

- (206) — A proposta apareceu no planfleto intitulado “Proposal humbly addressed to the Earl of Bute by hy his most obedient servant, Joshua Bodley”, apud Cristelow, op. cit., p. 316 e n. 21.

em seu "Manual de Historia de Cuba" (p. 165) calcula em mais de 10.000 o número de escravos introduzidos em Havana durante a ocupação inglêsa, enquanto Ballesteros y Beretta (Historia de España, vol. VI, p. 678) dá 10.700 escravos, só para a importação dos cinco primeiros mêses de ocupação. Também a exportação da ilha de Cuba aumentou nesse período de tempo, graças à liberdade e estímulo concedidos a vendedores e compradores.

No fim da guerra dos Sete Anos, pelo tratado de París, a Inglaterra devolveu Havana, mas recebeu a Flórida como compensação; esta aquisição foi completada pela cessão pela França da margem esquerda do Mississipi, com inclusão do pôrto de Mobile.

A nova colônia transformou-se logo num importante centro de contrabando; dali eram facilmente alcançadas as terras do gôlfo do México, Nova Espanha e Luisiânia, e a ilha de Cuba. Era tal o valor dado à nova aquisição inglêsa que numerosos panfletos foram publicados mostrando as vantagens oferecidas pela nova colônia. Dois pontos eram salientados para mostrar o valor da Flórida: a fertilidade da península, que poderia fornecer produtos não existentes na Inglaterra, e sua situação, que permitiria o desenvolvimento de um comércio ativo com os centros espanhóis. Considerações interessantes a respeito da Flórida aparecem numa carta do governador Johnstone ao **Board of Trade**, datada de 31 de outubro de 1764. Escrevia êle então:

"Em minha opinião particular, o comércio deve dar valor às terras... Esta colônia, pela sua situação, pode fazer um comércio bem extenso que nada, senão perfeita louçura, poderá impedir. O mais importante deve ser o comércio espanhol... Agora que Nova Orleans foi cedida à Espanha, ela (Flórida) pode servir-nos como um meio para introduzirmos nossas mercadorias nos domínios espanhóis, sem qualquer rival; e assim, até certo ponto, pode dar-nos a chave da riqueza do México" (207).

O resultado dessa propaganda foi atrair para a Flórida um grande número de comerciantes desejosos de entrar em relações com Nova Orleans e México. Mobile e Pensacola tornaram-se então portos movimentados, com muitos interêsses no Império espanhol. A ocupação

(207) — V. L. B., p. 187; Christelow, op cit., p. 315.

da Flórida durou 20 anos: em 1783 ela voltou para o domínio espanhol.

A atividade e importância de tôdas essas bases não foi igual de 1713 a 1783. Houve alguma variação. Jamaica manteve, no entanto, a liderança durante os 70 anos que nos interessam. As bases menores variaram em importância: das Pequenas Antilhas, ora predominava uma, ora outra. O alargamento das bases no período de 1763 a 1783 fêz diminuir a atividade de umas em favor de outras. Assim, a Flórida e a Dominica passaram a absorver parte do comércio de Jamaica, que diminuiu algo de intensidade.

c) — Pontos de penetração utilizados pelos entrelopos ingleses e território alcançado pelas mercadorias introduzidas.

Partindo dessas bases, as mercadorias inglesas penetravam no Império espanhol por vários pontos e se espalhavam pelo seu interior.

Os produtos ingleses entrados licitamente, de 1713 a 1739, seguiam as vias normais de comércio: entravam pelos portos habilitados e eram distribuídos no interior do mesmo modo que as mercadorias das frotas e galeões. As mercadorias introduzidas ilícitamente pela Companhia do Mar do Sul seguiam os mesmos caminhos das mercadorias lícitas, ou, entrando por outros portos, as vias comumente seguidas por mercadorias de contrabando.

Os produtos levados pelos entrelopos penetravam por pontos diferentes e mais numerosos, e seguindo vias normais de comércio ou caminhos pouco trilhados chegavam a centros de consumo situados no interior.

No México, a penetração se fazia por Campeche e Vera Cruz. Este pôrto era o mais importante porque estava mais próximo do centro do México e porque o volume de mercadorias nele introduzidas era maior. As mercadorias eram dali levadas a várias províncias mexicanas. Campeche, ao contrário, não possuía um interior grande e povoado para suprir, de modo que era menos freqüentado. Procuravam êsses dois portos comerciantes de Jamaica principalmente.

De 1763 a 1783, a ocupação da Flórida e da margem esquerda do Mississipi pela Inglaterra, alargou os pontos de penetração no norte do vice-reino da Nova Espanha e tornou maior a região consumidora de mercadorias inglesas: Nova Orleans e a Luisiânia, cedidas à Espanha, foram servidas pelos ingleses da Flórida, e o Mississipi foi uma via importante de penetração.

Ao sul da península de Iucatan, o gôlfo de Honduras era centro importante de contrabando: por Belize, pela costa do Norte e ilhas vizinhas, as mercadorias penetravam no Império espanhol. Por êsses pontos eram alcançadas as províncias de Honduras e Guatemala. Os rios serviam de vias de internação. Para chegar a Guatemala e ao mar do Sul, os introdutores atravessavam os distritos quase despovoados de Vera Paz.

Pela costa dos mosquitos, servindo-se dos estabelecimentos inglêses, já mencionados, de Blewfield, do Cabo Gracias a Dios, e dos próprios índios mosquitos, os entrelopos conseguiam que suas mercadorias chegassem a Nicarágua e Honduras. Nesta região as principais estradas eram ainda as vias fluviais.

Do rio S. João para o sul estendia-se a costa mais procurada pelos entrelopos inglêses. Era a costa de onde as mercadorias podiam passar para o mar do Sul e atingir as ricas regiões interiores de Nova Granada e Peru. Ali todos os portos, as embocaduras de rios, ilhas, enseadas eram utilizados pelos contrabandistas. D. Dionisio de Alsedo y Herrera, ao fazer uma descrição das costas da América Central e norte da América do Sul (208), indica como pontos utilizados, partindo do cabo Gracias a Dios, os seguintes: foz do rio S. João (desaguadouro do Lago Nicarágua), embocadura dos rios Coclé e Chagres, ilha de Naranjos, portos de Naos, S. Buenaventura, Leones, Velho e Novo Bastimento, Nombre de Dios, Calidonia (no Darien), rios Atrato e Sinu, enseadas de Guacanayo, Tolú e Placeres, ilhas Forte, S. Bernardo e Barú, praia Grande, pontas de Canoa e Zamba, rio Sta. Madalena, Sta. Marta, Rio de la Hacha, etc. Outros pontos ainda, como ilhas Monos, "o Grout" dos inglêses, etc., que aparecem em diferentes autores, poderiam ser indicados.

Na região do istmo, o rio Coclé, os portos de Leones, Velho e Novo Bastimento, Nombre de Dios parecem ter sido os pontos mais freqüentados.

Dêsses pontos eram alcançados Nicarágua e Costa Rica (pelo rio São João principalmente) e o mar do Sul: a região de Natá, pelo rio Coclé, como vimos, Panamá e suas imediações pelos outros pontos. Do mar

(208) — "Descripcion de las costas occidentales de la America Meridional por la banda del Norte, y el modo de hacer en ellas el contrabando las naciones extrangeras de las vecinas Colonias" por *D. Dionisio de Alcedo y Herrera*, a bordo de la balandra del Capitan Enriquez y Miranda (1761), incluido no livro de *Cuervo*, "Colección de documentos ineditos sobre la Geografia y la historia de Colombia", vol. I, pp. 327-330.

ZONAS PRINCIPAIS DE PENETRAÇÃO INGLEZA



NOTA : O TOM MAIS ESCURO INDICA REGIÃO ONDE A PENETRAÇÃO FOI MAIS INTENSA. AS SETAS INDICAM A DIREÇÃO DA CORRENTE DE COMÉRCIO.

dos Caraíbas, os gêneros eram levados até a costa panamenha no mar do Sul; não entravam precisamente na cidade do Panamá, mas eram conduzidos a outras povoações da província, de onde eram transportados para os portos do Peru ou, menos freqüentemente, para os portos da Nova Espanha. Do mar dos Caraibas ao mar do Sul seguiam os introdutores caminhos seguros e ocultos, pouco vigiados. A importância do istmo de Panamá nas ligações comerciais ou estratégicas entre os dois mares, explica o interesse por êle demonstrado pelos ingleses. Êste interesse se manifestou pela apresentação de projetos de estabelecimento, na região do Darien sobretudo. Foi nessa região que os escoceses tentaram estabelecer-se em 1698, para participarem da riqueza espanhola e para dirigirem a corrente de comércio entre a Europa e o mar do Sul.

Dos portos panamenhos do mar do Sul, os navios carregados com as mercadorias de contrabando, dirigiam-se quase todos para o Perú. Tocavam em Guaiaquil, Paita, Trujillo, Callao e chegavam às vêzes até o Chile. As mercadorias levadas a Guaiaquil eram consumidas na província do mesmo nome e em Quito. De Paita (sede importante de contrabando), Trujillo e Callao, elas seguiam para Lima, importante centro de distribuição.

Lima era atingida também por outra via: a terrestre. Essa via era seguida pelas mercadorias que entravam pela costa de Nova Granada, do Darien para Leste. Aqui, os principais pontos de penetração utilizados pelos ingleses encontravam-se nas proximidades de Cartagena, de onde as mercadorias eram levadas para as províncias de Santa Fé de Bogotá, Popayan, Quito, Lima, etc. O caminho mais seguido para o interior era o que ligava Cartagena, centro principal de comércio na costa, a Lima. Seguia pelo rio Magdalena, passando pelas povoações de Cienaga, Duas Barrancas del Rey, S. Luiz Beltrán, Tenerife, Tamalameque, São Bartolomeu de Honda, até o desembarcadouro que servia Santa Fé de Bogotá; por êsses lugares se abastecia tôda a Nova Granada com produtos de contrabando. Alsedo y Herrera (209), nos dá um exemplo dessa atividade dizendo ter encontrado no rio Magdalena, em 1737, quando se dirigia de Quito para Cartagena, 49 canoas e 15 barquinhos carregados de mercadorias estrangeiras, roupas principalmente. Do último pôrto do rio, as mer-

(209) — Alsedo y Herrera, "Aviso Historico"... , ed. Zaragoza, p. 250.

cadorias eram transportadas por mulas até Popayan e daí até Quito e Lima.

Lima era o ponto onde se concentravam as mercadorias. A entrada na cidade fazia-se com facilidade: munidos de papeis falsos, os comerciantes entravam com suas mercadorias na cidade e as registravam na alfândega como se as tivessem comprado tempos antes na feira de Portobelo (ou adquirido de navios de registro) e pagavam os direitos reais devidos pela entrada na cidade. De Lima, elas eram distribuídas aos consumidores das províncias vizinhas ou distantes de leste e sul, que as recebiam, por meio dos representantes das casas comerciais, nos lugares onde residiam, ou que as procuravam diretamente nos fornecedores. As mercadorias atingiam assim as zonas das minas e o Chile.

Na costa de Nova Granada e Venezuela, de Sta. Marta para leste, os ingleses não mais dominavam o mercado. Os holandeses de Curaçao, mais bem situados, ocupavam o primeiro lugar no fornecimento dessas costas: havia uma separação das zonas de comércio entre ingleses e holandeses. As províncias de Sta. Marta, Venezuela, Caracas e Cumaná não deixaram, contudo, de receber produtos ingleses. Em 1718-19, por exemplo, cerca de 25 navios saíram de Port Royal, em Jamaica, para as costas de Sta. Marta e Cumaná, sem contar os navios saídos das Pequenas Antilhas (de Barbados principalmente), mais próximas e interessadas nessa região.

Do mesmo modo que a Nova Espanha e o Peru, eram abastecidas as ilhas. Das Antilhas espanholas. Cuba era a mais procurada pelos ingleses. Jamaica, até 1763 foi o grande centro fornecedor: em 1718, por exemplo, de 201 navios saídos de Port Royal para a América Espanhola, 143 dirigiram-se para Cuba; de 1763 a 1783, ela sofreu a concorrência da Flórida. Em Cuba, a penetração se fazia ao longo de toda a costa, entrando os "gêneros, sem embaraço e abundantemente, pelos portos, ancoradouros e praias", segundo diz um relatório enviado ao ministério da Fazenda em 1753 (210). Santa Cruz (que se comunicava com Pôrto Príncipe), Santiago de Cuba e proximidades de Havana eram pontos muito procurados. A cidade de Pôrto Príncipe vivia quase exclusivamente do contrabando. Por isso manteve uma rude luta com as autoridades de Havana que desejavam acabar com essa atividade. As autoridades e habitantes da cidade, que negavam ao governador de Havana jurisdição sobre Pôrto Príncipe,

(210) — Guerra y Sanchez, op. cit., p. 145.

atacaram as forças enviadas por êle para reprimir o contrabando. Afinal, para solucionar a questão e permitir a luta contra o comércio ilícito, em 1733, uma real cédula submeteu Pôrto Príncipe ao govêrno de Havana.

Em Cuba, os inglêses encontravam a concorrência dos francêses de S. Domingos, que tinham a primazia também no comércio com a parte espanhola desta ilha.

Os inglêses de Jamaica e das Pequenas Antilhas encontravam-se nas costas de Pôrto Rico e S. Domingos, que também consumiam produtos não espanhóis.

Antes de terminar êste parágrafo desejamos notar que o trabalho de internação das mercadorias era feito por comerciantes hispano-americanos. Os entrelopos inglêses limitavam-se a levar suas mercadorias até as costas da América Espanhola, penetrando muito raramente no interior. Comerciantes hispano-americanos, vindos de todos os lugares, próximos ou distantes, adquiriam-nas nos pontos de penetração e as levavam para os vários centros do interior. Era a êles que competia a escolha dos caminhos a seguir e dos métodos a empregar para levar as mercadorias até o consumidor. (vide cap. VI, parte II).

d) — Bases usadas para a penetração no Rio da Prata.

Para completar esta parte do nosso trabalho desejamos considerar o comércio inglêes com o Rio da Prata e províncias do interior, para o qual outras bases eram utilizadas.

Desde sua fundação, Buenos Aires era abastecida pela via de comércio de Panamá a Lima e por alguns navios de registro: a entrada de produtos europeus por êsse pôrto era muito reduzida e devia servir apenas para o consumo das províncias de Buenos Aires, Paraguai e Tucuman. Os navios de registro permitidos tinham o carregamento limitado a 500 toneladas e como não eram muito freqüentes e numerosos, não forneciam a quantidade necessária de mercadorias. A principal fonte abastecedora era o Peru; mas ela também não era suficiente. As mercadorias vindas por Portobelo e Panamá percorriam um longo caminho antes de chegar a qualquer das três províncias: alcançavam então preços fabulosos, proibitivos geralmente para os habitantes dessas regiões mais pobres. Era natural, pois, que êles recorressem ao contrabando para se proverem das mercadorias européias necessárias. Êsse comércio era, no comêço, feito com os portuguezes do Brasil e Colônia do Sacramento apenas. No início do sécu-

lo XVIII, ao ser concedido o **asiento** aos franceses (1701) Buenos Aires foi incluído entre os portos que podiam receber escravos diretamente.

Os franceses participaram então desse comércio de contrabando, introduzindo, sob a cobertura de **asiento**, grande quantidade de produtos.

Em 1713, os franceses foram substituídos pelos ingleses que, utilizando as vantagens concedidas pelo **asiento**, iniciaram a penetração na região do Rio da Prata, desenvolvendo a lado do legal, um comércio ilegal.

Os ingleses não se limitaram a usar da feitoria da Companhia com base da introdução. Utilizaram-se também das colônias portuguesas da América, Brasil e Colônia do Sacramento, que continuaram a ser as únicas bases usadas depois de 1750. A sua utilização era possível por causa dos tratados existentes entre Portugal e a Inglaterra, tratados que permitiam a participação dos ingleses no comércio colonial português e a que já nos referimos. Aliás, durante as negociações de paz luso-hespanholas de 1713-1715, a Inglaterra apoiou as pretensões portuguesas sobre a Colônia do Sacramento, que ela poderia usar como seu próprio território.

Para o exercício de suas atividades comerciais, os navios ingleses, saíam dos portos de sua pátria, Londres, Bristol, Liverpool ou outros, e se dirigiam para Lisboa a fim de se unirem às frotas portuguesas que vinham para o Brasil, ou navegavam diretamente para o Rio de Janeiro; daqui seguiam para a Colônia do Sacramento, “empório de tráfico e contrabando do Rio da Prata” (211). Como exemplo do uso da Colônia do Sacramento pelos ingleses, podemos indicar o caso citado por Funes (212), do apresamento de um navio inglês ancorado em águas daquele território português. O fato passou-se durante a administração do governador Ortiz de Rosas (1742-45), que trabalhou muito para exterminar o contrabando no Rio da Prata. O navio, que já havia feito duas viagens anteriormente, só foi apresado graças ao auxílio prestado por um espanhol, conhecido como introdutor, que se prontificara a auxiliar as autoridades em troca de um indulto e de metade da carga apreendida. A prêsã foi avaliada em 175.713 pesos.

Os comerciantes ingleses empregavam, muitas vê-

(211) — Azavedo, J. Lúcio — “Épocas de Portugal Económico”, p. 434.

(212) — Funes, op. cit., vol. II, p. 282.

zes, os portugueses como intermediários em seus negócios com os hispano-americanos.

Da Colônia do Sacramento, as mercadorias eram levadas para Buenos Aires, e dali para o interior, ou então seguiam diretamente para o interior. Eram consumidas nas províncias de Buenos Aires, Paraguai, Chile, e chegavam mesmo a alcançar o alto Peru. Para o Peru, seguiam o caminho dos Parangas e para o Chile, o da cordilheira de Milinqui.

Esse comércio era grande e fornecia muitos lucros. As bases utilizadas eram consideradas de tal importância que, quando Pombal externou a idéia de criar uma companhia privilegiada para fazer o comércio com a Bahia e o Rio de Janeiro, os ingleses se alarmaram, e seu embaixador interveio junto do ministro português para dissuadí-lo da empreza. A criação da companhia excluiria os ingleses do comércio com aqueles portos brasileiros e diminuiria a possibilidade de penetração no Rio da Prata.

As autoridades espanholas conheciam a existência do comércio inglês no Rio da Prata e a utilização das bases portuguesas. Assim, em 1774, o secretário da embaixada espanhola em Londres, escrevia ao ministro Floridablanca que vários navios ingleses carregados haviam saído com destino ao Brasil, ou para a pesca da baleia nos mares do Sul; prevenia o govêrno espanhol porque “era natural que os navios carregados de manufaturas inglesas se dirigissem para territórios portugueses e espanhóis para exercer o contrabando”. O ministro, por sua vez, escreveu ao governador de Buenos Aires, prevenindo-o da partida dos navios e dando-lhe seus nomes, para que pudesse verificar sua possível chegada (213). Se não fôsse hábito dos ingleses comerciarem dêsse modo naquelas regiões, os funcionários espanhóis não teriam dado tanta importância aos navios saídos (214).

Diz também Altamira (op. cit., vol. IV, p. 52) que, em 1762, ao tomarem Sacramento dos portugueses, os espanhóis apresaram 27 embarcações inglesas ricamente carregadas, ali ancoradas.

(213) — Documentos, V. n. 71, pp. 364-365. Real ordem dando instrucciones para precaverse de unos navios ingleses que se teme vayan a realizar el contrabando. (24 de Diciembre de 1774).

(214) — Vários autores indicam a utilização dessas bases; Alsedo y Herrera, Aviso histórico, ed. Zaragoza, pp. 198 e 208; Altamira, op. cit., vol. IV, p. 310; Azevedo, J. Lúcio, op. cit., pp. 434 e 455; Chapman, op. cit., p. 179, etc.

Essa utilização da Colônia do Sacramento como base de contrabando por portugueses e ingleses explica a ansiedade da Espanha em retirá-la das mãos de Portugal. Depois de várias tentativas infrutíferas e de ocupações temporárias, ela a conquistou definitivamente em 1777. A consequência disso foi a concessão do comércio livre a Buenos Aires, logo no ano seguinte, porque “não existindo mais a Colônia do Sacramento no Rio da Prata, desaparecia a causa primordial que motivara a proibição de fazer o comércio destes Reinos (Espanha) com os do Peru pela Província de Buenos Aires” (215).

Nos meados do século XVIII outro ponto do sul atraiu a atenção da Inglaterra como possível base de penetração no Império espanhol, e especialmente no mar do Sul: foram as ilhas Malvinas ou Falklands. A importância das ilhas foi posta em evidência depois da viagem de Anson (1740-1744). O autor da relação de sua viagem, publicada em 1748, mostrava o valor das ilhas, pela sua proximidade do estreito de Magalhães e de Buenos Aires. Em 1749, o governo inglês manifestou pela primeira vez, seu interesse pelas ilhas, mas não levou avante seu projeto de exploração, talvez por causa da oposição da Espanha. Mais tarde (1765), um estabelecimento inglês — Porto Egmont — foi fundado na Falkland ocidental. Pouco antes, um estabelecimento francês tinha sido fundado na Falkland oriental; mas os franceses retiraram-se em 1766, deixando seu posto aos espanhóis. A ocupação inglesa conhecida mais tarde (1769) pela Espanha, fez nascer um caso complicado entre os dois países. Depois de muita relutância, os ingleses acabaram abandonando Porto Egmont em 1774, sem entretanto abandonarem suas pretensões sobre as ilhas. O estabelecimento inglês, de curta duração, não foi suficiente para dar às ilhas valor como base de comércio.

Concluindo, podemos dizer que a penetração inglesa estendeu-se por toda a América Espanola: mais intensa numa região, menos importante em outra, ela caracterizou o comércio hispano-americano no século XVIII.

A região do mar do Sul, preciosa para os espanhóis, não escapou. E' verdade que os ingleses não se interessaram muito, até 1783, pela rota de Magalhães: raramente, exceto em tempo de guerra, apareciam notícias sobre a presença de navios ingleses no mar do Sul.

(215) — Documentos V, n. 93, p. 401-404. Ampliación de comercio libre a Buenos Aires (2-11-1778).

Eram geralmente corsários que penetravam nessa região. Os comerciantes contentavam-se com a penetração pelo istmo de Panamá e pelo Rio da Prata, que lhes fornecia ganhos suficientes. Nisto os ingleses se distinguiram dos franceses, que se interessaram mais pela via do estreito de Magalhães.

3 — Bases africanas

Não podemos deixar de considerar, num estudo sobre as bases da penetração inglesa na América Espanhola, as feitorias da África Ocidental. Da África dependiam em grande parte, as colônias tropicais: ela lhes fornecia a mão de obra, os escravos, “sem os quais não podiam viver”, segundo opinião da época. Todas as potências que possuíam colônias na América procuravam ter estabelecimentos na costa ocidental da África. Somente a Espanha, por causa da divisão de Tordesilhas não as possuía, dependendo, por isso, de outros poderes para a obtenção dos escravos necessários para a valorização dos seus territórios.

Assim, se considerarmos que o fornecimento de escravos era a primeira condição para a penetração no Império da Espanha, deveremos colocar as feitorias inglesas entre as bases de sua expansão comercial no mundo ocidental espanhol.

E ainda em favor dessa classificação das feitorias africanas podemos acrescentar que elas constituíam uma etapa da rota triangular de comércio, tão altamente considerada pelos mercantilistas e negociantes da época, e que foi também utilizada nas relações diretas entre a Inglaterra e a América Espanhola (216).

E' difícil, porém, atribuir as terras africanas a um dos tipos de bases que estudamos: não podem ser consideradas bases primárias, nem são do mesmo tipo das bases do mar dos Caraíbas, por exemplo. Preferimos considerá-las como um tipo especial de bases, que poderiam ser chamadas suplementares.

A Inglaterra possuía na costa da África numerosos fortes e feitorias, espalhados da Gâmbia à Costa dos Escravos: o maior número estava na Gâmbia e na Costa do Ouro. Não havia, entretanto, estabilidade na pos-

(216) — Os navios dirigiam-se da Inglaterra para a África Ocidental carregados de artigos manufaturados; na África trocavam êsses produtos por negros que eram levados para a América Espanhola; aqui trocavam os escravos por produtos coloniais e se dirigiam para a Inglaterra. Com um único emprego de capital, obtinham os comerciantes o máximo de rendimento.

sessão dêsses pontos: postos de comércio eram constantemente estabelecidos e abandonados, e a rivalidade com a França e a Holanda produzia constantes modificações nas terras ocupadas. A melhor aquisição dos ingleses foi sem dúvida, a do Senegal, com seus fortes e dependências (em 1763), que passou a formar com a Gâmbia, a colônia de Senegâmbia. A Senegâmbia foi a primeira colônia da Coroa na costa oeste africana, mas a experiência durou apenas até 1783, data em que o Senegal voltou para o domínio da França.

Até 1750, embora não fôsse mais monopólio de uma companhia, o comércio dos ingleses na Costa Ocidental da África estava sujeito a certa restrição: à Companhia Real Africana, que possuía antes o privilégio do comércio na região, os negociantes ingleses deviam pagar uma taxa pouco elevada para comerciar. A partir de 1750, o comércio foi inteiramente livre, e as bases africanas puderam ser melhor aproveitadas.

CAPÍTULO V

O PAPEL DE JAMAICA

1 — O papel de Jamaica antes de 1713.

O papel da Jamaica merece ser estudado em um capítulo à parte por causa de sua importância. Desde sua ocupação, Jamaica foi utilizada como centro de operações comerciais pelos ingleses que desejavam obter parte das riquezas do Império espanhol: primeiro, pelos flibusteiros, depois pelos comerciantes pacíficos.

A ilha foi conquistada em 1655 por uma expedição inglesa, enviada por Cromwell. A expedição, composta por elementos da metrópole e das colônias, tinha por objetivo atacar a ilha Hispaniola, principal centro espanhol no mar das Antilhas. Repelidas em Hispaniola, as forças inglesas atacaram então Jamaica e a conquistaram, graças principalmente à fraca defesa, e à falta de entusiasmo dos colonos espanhóis na luta. Tentativas feitas mais tarde pelos espanhóis para retomá-la malograram-se e os ingleses viram-se senhores da ilha melhor situada para centro de operações contra os domínios espanhóis, ou para ponto de partida de uma penetração comercial nas terras espanholas.

A prosperidade de Jamaica sob o domínio inglês começou com a atividade dos flibusteiros. Estes já eram numerosos nos mares das Índias Ocidentais, e exerciam uma importante atividade, quando a ilha foi conquistada pelos ingleses. Homens de várias nacionalidades e de várias origens, os flibusteiros ou bucaneiros como são também chamados, ligavam-se pelo mesmo sentimento de hostilidade contra a Espanha, pelo mesmo desejo de participar das riquezas do Império espanhol. Formavam associações em que tomavam parte ingleses, franceses, holandeses, etc., que obedeciam ao mesmo código de honra, às mesmas leis da flibusta. Até 1650 seu principal centro se achava ao norte da ilha Hispaniola e sobretudo na pequena ilha de Tortuga: ali reuniam-se antes e depois de suas incursões e ali faziam a divisão da presa. Depois de 1655, Jamaica passou a ser sua base principal.

Sendo adversários da Espanha, com quem a Inglaterra continuava em guerra, e considerados úteis para

o desenvolvimento e defesa da ilha, os flibusteiros foram bem recebidos pelos primeiros ocupantes ingleses e contaram com o apoio de seus governadores e autoridades. Dispuzeram, assim, de um centro melhor, com bons portos, onde podiam reparar seus navios, obter provisões e vender seu espólio.

Estabelecendo-se em Jamaica, os flibusteiros contribuíram muito para seu desenvolvimento. Eram muito numerosos. Em 1664, segundo cartas de Jamaica, havia 14 ou 15 navios, com 1.500 ou 2.000 homens que se dedicavam à flibusta (217). Navegando geralmente com cartas patentes expedidas pelas autoridades de Jamaica, êsses homens costumavam atacar os espanhóis em alto mar ou em terra firme. Seus ataques freqüentes aos navios espanhóis isolados ou em combôio, prejudicavam grandemente as relações entre a Espanha e a América: sua atividade desorganizou o sistema de comércio espanhol, atrasando as viagens de frotas e galeões e impedindo a chegada ao seu destino de mercadorias necessárias aos colonos, preparando, assim, a via para o desenvolvimento do contrabando.

Suas incursões às costas hispano-americanas produziam estragos enormes; poucas foram as localidades das costas do mar dos Caraibas e gôlfo do México que não foram atingidas. E mesmo povoações do interior não estavam livres do ataque dos flibusteiros: muitas vêzes êles abandonavam a região costeira, caminhando até 30 léguas terra a dentro. Obtinham, dêsse modo, grandes riquezas.

Terminado o saque dos navios ou localidades atacados, os flibusteiros tomavam o caminho de Jamaica: aqui faziam a divisão do botim (218) e realizavam a venda das mercadorias apresadas. O pôrto escolhido para essas operações era Port Royal, que se tornou em pouco tempo a mais rica cidade das Índias Ocidentais. Em Port Royal os flibusteiros gastavam o seu dinheiro: compravam armas, munições, provisões e outras coisas necessárias, mas gastavam principalmente em futilidades. Na cidade, dando-lhes grandes lucros, reuniam-se também numerosos comerciantes para adquirir as mercadorias dos flibusteiros. A mesma coisa acontecia nos outros portos de menor importância. Jamaica

(217) — Calendar of State papers, série colonial, V, n.º 774, 765, 812, apud Haring, "Comercio y navegación" etc. p. 310.

(218) — Do produto obtido separavam, primeiro, 1/10 dos lucros para o governador e às vêzes 1/10 para "satisfazer os direitos do almirantado britânico". Haring, *idem*, p. 311.

tornou-se assim, rica e próspera, graças à atividade dos bucaneiros: isto explica a popularidade destes elementos, o apoio de certos governadores, como Lytletton e Modyford, e mesmo a tolerância do rei Carlos II, que armou Henry Morgan cavaleiro, admitiu-o em sua côrte e o nomeou depois tenente-governador de Jamaica (1674).

Entretanto, seguindo imediatamente a época do seu apogeu, começou a decadência dos flibusteiros.

Vários motivos concorreram para isso, além do natural esgotamento da geração dêsses homens rudes, dedicados à luta no mar. Houve, primeiro, uma mudança na política inglêsa. Tendo assinado, em 1670, com a Espanha, o tratado dito americano, a Inglaterra resolveu retirar o apoio officioso dado aos flibusteiros. O tratado definia pela primeira vez a posição da Inglaterra no hemisfério ocidental. Indicando uma mudança na atitude espanhola, êle era encarado pelos inglêses como uma etapa para obtenção de privilégios nas próprias colônias espanholas. Era necessário pois, seguir, em relação à Espanha, uma política conciliadora, observando a paz nas Índias Ocidentais (219) e afastando os flibusteiros, cuja contribuição foi então julgada dispensável. Além disso, o govêrno de Londres começou a se inquietar com a ação dos flibusteiros porque, com suas depredações, sofria o comércio inglêz em Cadiz, e com a sua presença era afastada tôda possibilidade de tráfico pacífico entre Jamaica e as colônias espanholas: enquanto os colonos não pudessem ter certeza da amizade dos inglêses de Jamaica, não era possível o desenvolvimento do comércio entre êles.

Iniciou-se, então a repressão aos bucaneiros. O primeiro governador de Jamaica nomeado depois da assinatura do tratado, em 1671, Sir Thomas Lynch, levou instruções para “publicar e observar fielmente o novo tratado anglo-espanhol, e para recolher as cartas de curso concedidas por seus antecessores aos bucaneiros para que atacassem possessões e súditos do rei da Espanha” (220).

A repressão aos flibusteiros continuou, ora com vi-

(219) — Até 1670, o tratado de paz assinado em 1660 foi considerado pelos inglêses como válido apenas para a região dos Açores para leste, continuando o estado de guerra na região “além da linha de amizade”. Isso explica a expedição de cartas de curso contra os espanhóis pelos governadores das colônias inglêsas do mar das Antilhas, mesmo depois da assinatura da paz entre Carlos II e o govêrno espanhol.

(220) — Haring, “Los bucaneros, etc.” p. 195.

gor, ora com negligência. Várias leis foram editadas “para reprimir e castigar corsários e piratas” e uma esquadra foi mantida em Jamaica para êsse fim.

Como o governo inglês, aos poucos os colonos foram mudando sua maneira de considerar os flibusteiros. Embora fôsem grandes e numerosas as suas vantagens, a prática da flibusta tinha para a nova colônia também suas desvantagens. Os flibusteiros eram em Port Royal e outros pontos de Jamaica, elementos de distúrbios, de desassossêgo, e contribuíram para a decadência dos costumes; a prática do corso, muito popular, contribuiu para a diminuição da população de Jamaica, privando-a de seus melhores elementos, e desviando muitos homens da agricultura; afinal, a importação de quantidade excessiva de um produto fazia, às vêzes, abaixar demasiadamente seu preço, transformando a vantagem em desvantagem, como aconteceu no cutono de 1679, com o anil, levado em grande quantidade do Honduras.

Julgamos entretanto, ter influído na modificação da maneira de considerar os flibusteiros, mais que qualquer dêsses inconvenientes, o desenvolvimento da indústria da cana de açúcar em Jamaica. Em 1668 foi introduzida na ilha cana de qualidade superior à nativa. Encontrando um solo fértil e apropriado, ela desenvolveu-se rapidamente; em 1670 já havia ali 70 engenhos (221). Como a produção do açúcar dava lucros muito grandes, a nova indústria começou a atrair grande número de pessoas, desviando sua atenção de outros negócios, e passou a absorver as melhores energias da ilha. Uma nova classe foi-se formando, substituindo a dos primeiros colonizadores: a classe dos plantadores de cana de açúcar, muito pouco interessada na continuação do corso contra os espanhóis, e desejava de paz para o exercício de suas atividades. A medida que sua importância crescia, devia naturalmente diminuir o apoio dado aos flibusteiros de Jamaica, apoio tornado mais difícil ainda quando o auxílio prestado a êsses elementos foi considerado crime.

Os flibusteiros foram aos poucos desaparecendo; uns se reformaram, estabelecendo-se em terra e dedicando-se a trabalhos diversos, outros continuaram a vida de aventuras, mas mudaram ou alargaram seu campo de ação, passando a agir também em outros mares. Rudemente perseguidos, os elementos que não desejavam abandonar aquela vida passaram a atacar outras colônias além das espanholas: as várias metrô-

(221) — Gardner, “A history of Jamaica”, p. 59.

poles interessadas uniram seus esforços no combate aos "Irmãos da Costa", e, no fim do século XVII, o fenómeno da flibusta tinha desaparecido das Índias Ocidentais.

Entretanto, a prosperidade que os flibusteiros tinham dado a Jamaica não desapareceu com êles.

Ela foi observada pelo desenvolvimento da indústria do açúcar, de um lado, e pelo exercício do comércio com as colônias espanholas de outro.

À medida que os bucaneiros iam desaparecendo, os habitantes de Jamaica iam desenvolvendo as relações e ampliando os negócios, já esboçados, com os seus vizinhos espanhóis. As relações brutais com os súditos da Espanha foram substituídas por relações pacíficas: Jamaica achava um meio de acrescentar algo às atividades permitidas pelos atos de navegação, isto é, agricultura e comércio passivo com a metrópole. Os jamaicanos passaram a freqüentar as costas espanholas em raids pacíficos, levando mercadorias negociáveis ali. Em pouco tempo a ilha transformou-se em um grande centro de comércio ilícito com as colônias espanholas. Sua posição tornou-a o centro de um comércio que os ingleses já praticavam em menor escala, partindo das outras ilhas.

Para poderem fazer as transações, êles entravam nos portos espanhóis sob pretexto de avaria ou escassez de víveres, e ali, empregando métodos vários, vendiam sua carga; ou então dirigiam-se para portos desertos da costa, onde os colonos espanhóis iam ter para a realização das trocas.

Os jamaicanos dirigiam-se principalmente à região da Terra Firme, compreendida entre Rio de La Hacha e Darien, onde Cartagena era o ponto principal de penetração; à região do istmo de Panamá, onde Portobelo era o lugar mais procurado; e a Cuba (222).

Os colonos espanhóis, por sua vez, navegavam até Jamaica, levando produtos de suas terras para trocá-los por manufaturas inglesas ou negros.

A possibilidade de Jamaica fornecer aos hispano-americanos escravos negros facilitou ainda o desenvolvimento das trocas e aumentou o seu valor. A introdução de negros em Jamaica, começou logo depois de sua ocupação e se ampliou extraordinariamente com o de-

(222) — Comparando os métodos de comércio e os pontos de penetração com os indicados nos capítulos III e IV, notamos identidade entre certos métodos de negócios usados nos séculos XVII e XVIII e um alargamento no século XVIII dos pontos procurados pelos comerciantes de Jamaica.

envolvimento da cultura da cana e fabrico do açúcar. Um intenso tráfico de escravos foi feito por “companhias privilegiadas e comerciantes particulares que se uniram para suprir as necessidades da colônia” (223). Não se limitaram êles, entretanto, a transportar somente o número suficiente: da África para Jamaica era enviada quantidade muito superior à utilizada. O excesso era, então, vendido às colônias vizinhas, tornando-se a ilha uma espécie de entreposto de escravos negros nas Índias Ocidentais. As colônias espanholas tornaram-se justamente as maiores freguesas de Jamaica, sendo aqui adquirida uma parte importante das peças da Índia empregadas nas minas e na agricultura pelos seus habitantes. As compras eram feitas, seja por alguns dos asientistas, seja pelos próprios colonos hispano-americanos. Os asientistas, a quem o govêrno espanhol cedia o privilégio de levar negros às suas possessões, tinham dificuldade em arranjar o número estipulado. O govêrno espanhol preferia que a aquisição dos escravos fôsse feita na África; diante, porém, da dificuldade encontrada na navegação pelos asientistas pouco acostumados ao tráfico, passou a consentir que êles fôsem adquiridos nas Antilhas. Os principais centros procurados eram os holandeses, Curaçáo sobretudo. Isso não excluía, contudo, as colônias inglêsas. Assim em 1663, o asientista Grillo entrou em acôrdo com a Companhia inglêsa da África para o fornecimento de grande parte do número de peças da Índia que deviam ser introduzidas; os inglêses levariam os negros para Jamaica e Barbados, onde os navios dos asientistas iriam buscá-los. O govêrno espanhol opôs-se ao acôrdo e ordenou que êle fôsse rompido não devendo o asientista “contratar qualquer obrigação nesta matéria (fornecimento de negros) com as nações às quais era proibido comerciar nas Índias Ocidentais” (224). Diante, porém, das dificuldades encontradas o govêrno acabou permitindo o acôrdo com os inglêses, com a condição de não se dirigirem êles aos portos espanhóis com os escravos; êstes seriam procurados pelos navios dos asientistas nos estabelecimentos inglêses. Nos asientos seguintes não houve mais proibição de procurar nas Antilhas inglêsas os escravos necessários. Em 1669, foi feito o mais interessante dos acôrdos entre asientistas e inglêses: um representante do asientista Pórcio, Santiago de Castilho, entendeu-se em Londres com a Companhia da África e com outras casas para o fornecimento

(223) — Gardner, op. cit., p. 87.

(224) — Scelle, op. cit., vol. I, pp. 525-526.

de escravos, que se faria por Jamaica, dando uma grande importância a essa colônia como fornecedora de mão de obra negra e consagrando-a a principal feitoria de Pórcio.

Do mesmo modo que os asientistas, procuravam Jamaica colonos hispano-americanos. Os asientistas geralmente não conseguiam fornecer a quantidade de negros estipulada e necessária. Para suprir a falta e também para obter escravos mais baratos, os colonos os buscavam nos mercados do mar dos Caraíbas: primeiro, quase exclusivamente nos estabelecimentos holandeses, sobretudo em Curaçao, depois também em Jamaica, que, aos poucos se foi tornando o principal centro escravista das Antilhas, aumentando sua importância à medida que a Inglaterra ia ultrapassando a Holanda em poder marítimo e comercial.

As relações entre jamaicanos e colonos hispano-americanos atingiram logo uma grande importância. Em 1704, um autor anônimo inglês, indicado por Uzta-
riz (225), escrevia que “um dos principais comércios exercido pelos ingleses na América é o de contrabando com as províncias do Rei da Espanha, nas quais introduzem mercadorias por intermédio de Jamaica”; nesse comércio, continuava ele, os ingleses tinham um lucro anual de 6.000.000 de pesos, tirando dos domínios espanhóis mais dinheiro por esta via que por Cadiz. Os autores do “British Merchant”, por sua vez, escreviam na época dos tratados de Utrecht que Jamaica obtinha com a venda de negros e mercadorias às colônias espanholas, somente em ouro e prata, 200 a 300 mil libras esterlinas (226).

2 — A atividade de Jamaica no século XVIII.

a) — As relações entre Jamaica e a Companhia do Mar do Sul e a posição da ilha no comércio de escravos depois de 1739.

Foi esse comércio uma das causas que levaram, como vimos, certos elementos a condenar os tratados de Utrecht. Temiam eles que a ilha fôsse prejudicada pela Companhia do Mar do Sul. Isto não se deu entretanto, e o comércio de Jamaica com a América Espanhola cresceu depois de 1713.

(225) — Uzta-
riz, “Theorica y practica de comércio y de marina”, pp. 67-68. O nome do livro referido por ele é “Intereses de Inglaterra mal entendidos en la guerra” (1704).

(226) — “Le négociant anglois”, vol. II, p. 398.

Na organização da Companhia do Mar do Sul, Jamaica ocupou um lugar importante. Nela encontrava-se a principal feitoria da Companhia nas Índias Ocidentais e vários de seus filhos foram escolhidos para defender os interesses daquele corpo comercial: assim, Edward Prater, recebedor geral, e Galdy, comerciante de Port Royal. A Companhia, contudo, não era popular em Jamaica: os colonos viam com desagrado o aparecimento de um concorrente no proveitoso comércio feito com a América Espanhola. A concessão do asiento a uma companhia inglesa excluía do tráfico de escravos todos os comerciantes ingleses que não pertenciam a ela. Ora, como vimos, o fornecimento de escravos aos colonos espanhóis era uma das principais atividades dos negociantes de Jamaica; com sua exclusão, a ilha sofreria grandes prejuízos. Depois, os termos do tratado não permitiam a compra de negros nas ilhas do mar dos Caraibas: eles deviam ser adquiridos diretamente na África. Isso obrigava a Companhia a desprezar os mercados de escravos de Jamaica, onde, no começo, ela comprava apenas uma porção insignificante. A ilha deveria assim diminuir a importação de negros, perdendo uma ótima fonte de renda. Embora não comprasse quase escravos em Jamaica, a Companhia usava-a para refrescamento das cargas de seus navios, e fazia ali mudança dos escravos dos navios vindos da África para as pequenas chalupas que deviam levá-los aos portos hispano-americanos. Havia sempre, dêsse modo, na ilha, uma grande quantidade de negros da Companhia, fazendo aumentar a desproporção entre brancos e negros, sem proveito para os jamaicanos. Resolveu então, a Assembléa de Jamaica suprir as perdas sofridas, instituindo, por um "Finance Act", uma taxa de exportação para os escravos saídos da ilha; a importância da taxa era dobrada para os escravos da Companhia (227), "sob o pretexto de que ela nada fazia para manter a defesa interna". Os próprios negros desembarcados para refrescamento apenas pagavam o mesmo imposto. Prejudicada, a Companhia pediu a intervenção do govêrno inglês, tendo sido o "Board of Trade and Plantations" encarregado de resolver a questão. Era, entretanto, difícil arranjar uma solução: a Assembléa de Jamaica, em luta com a metrópole, não estava disposta a aceitar a sua intervenção, e renovava anualmente sua lei financeira. Decidiu, então, a Coroa agir de outra forma, adotando

(227) — Pitman, "The development of the British West-Indies, 1700-1763, apud C. H. B. E., vol. I, p. 337.

uma solução contra a qual a Assembléa jamaicana não podia agir: em 1718, ao ser nomeado um novo governador para Jamaica, o govêrno da metrópole, em instrução adicional, ordenou-lhe que não permitisse a imposição de qualquer taxa sôbre negros desembarcados para refrescamento. Essa solução durou até 1721, data em que novo governador foi nomeado, sem que houvesse renovação da instrução adicional. A luta entre a Assembléa e a Companhia continuou até 1727, ano em que a questão foi definitivamente solucionada. A partir dessa data, os negros que entrassem para refrescamento sômente não estariam sujeitos ao pagamento de qualquer taxa, e os negros da Companhia do Mar do Sul não pagariam taxas diferenciais (228).

Durante êsses anos, não tendo podido arranjar negros suficientes na Africa, a Companhia foi obrigada a recorrer aos mercados do mar dos Caraíbas, a Jamaica mesmo, tendo esta resolução contribuído para o entendimento de 1727.

O govêrno espanhol que, como vimos, se opunha a essa compra nas ilhas inglêsas, acabou por permiti-la; em 1732, Jamaica foi novamente reconhecida como fornecedora de escravos às colônias espanholas da América.

Mas Jamaica não se limitou a procurar negros na Africa para suprir as necessidades da Companhia do Mar do Sul. Encarregava-se ela mesma de fornecer diretamente os escravos aos colonos espanhóis. Seus habitantes entregavam-se a um comércio entrelopo, completando os fornecimentos da Companhia e prejudicando-a.

Depois do término do *asiento*, Jamaica continuou sendo a principal fornecedora de escravos às colônias espanholas vizinhas. Isso levou a Espanha, em 1765, a fazer uma tentativa para substituí-la por Porto Rico.

Logo depois da interrupção do *asiento*, pelo início da guerra de 1739, a Espanha resolveu mudar sua política no tocante ao fornecimento de escravos às suas extensas colônias. Procurou impedir ou diminuir a participação de estrangeiros no comércio de negros, evitando conceder o *asiento* a grandes companhias não espanholas. Recorreu primeiro a pequenos *asientistas* espanhóis, que se encarregavam de fornecer negros a regiões limitadas. Assim, já em 1740, a Companhia Real de Havana recebeu o encargo de fornecer negros

(228) — “Journal of the Commissioners of Trade and Plantations, 1722-1728”, apud C. H. B. E., vol. I, p. 337.

para a ilha de Cuba, conservando essa faculdade por vinte anos, sem ter por isso monopólio (tanto assim que em 1741 Ulibarri y Gamboa fêz um contrato por dois anos com o govêrno para introduzir 1.100 negros em Cuba) (229); em 1741, D. Thomas Navarro obteve a permissão de levar escravos a Buenos Aires, em dois navios de 300 toneladas (230); outro **asientista**, Marquesa de Valdehoyos (231), encarregou-se da Nova Granada, e assim por diante.

A nova política não deu os resultados desejados: o suprimento de mão de obra não era suficiente, os **asientistas** prestavam-se à introdução de contrabando (veja p. 121), e proviam-se de escravos no mar das Antilhas, especialmente em Jamaica. Em 1760, com Carlos III, o govêrno espanhol voltou à antiga política de um único **asientista**, escolhendo, contudo, comerciantes espanhóis para a realização do serviço, e estabelecendo condições que visavam diminuir a subordinação aos traficantes ingleses.

O **asiento** de 1765, feito por Miguel de Uriarte, que se associou depois com outros comerciantes de Cadiz, que deram o nome à sociedade, conhecida como Aguirre, Aristegui e Cia., representa essa política. O contrato estabelecia em seu art. 4 (232) que os negros deviam ser adquiridos na África, (no Senegal, ilhas de Goréa e Cabo Verde), e levados para **Pôrto Rico** onde devia ser organizado um entreposto. Era obrigatório o transporte dos negros para êsse entreposto, de onde êles seriam levados em embarcações menores para os portos de destino. No caso de ser difícil encontrar, nas regiões africanas indicadas, os negros

(229) — Ballesteros y Baretta, op. cit., vol. VI, p. 678; Peyra, "Historia de America Española", vol. II, p. 229; Saco, op. cit., vol. I, pp. 209-210.

(230) — Documentos, V, n.º 31, p. 127. Real cedula concediendo permiso a Dn. Thomas de Navarro para que pueda llevar a Buenos Ayres y otras Provincias inmediatas dos Navios de a trecientas toneladas cada uno con negros en la forma y con las zircunstâncias que se expresan (10-9-1741).

(231) — King, op. cit., p. 40.

(232) — Documentos, V, n.º 39. pp. 190-197. Aprobacion Real del Asiento hecho con Don Miguel de Uriarte, para abastecer de Esclavos Negros diferentes Provincias de las Indias (14-6-1765). Vide resumo do tratado em King, op. cit., pp. 37-40. No contrato eram indicadas as condições a serem observadas: duração da emprêsa (10 anos), número de escravos que devia ser introduzido, preços máximos a cobrar nos vários portos, direitos a pagar (40 pesos, taxa muito mais elevada que no *asiento* inglês), etc.

necessários, os **asientistas** podiam procurá-los em outros pontos da África e em colônias de outras nações e transportá-los em embarcações estrangeiras para o entreposto de Pôrto Rico. Mas as embarcações que iam de Pôrto Rico para os outros portos hispano-americanos deviam ter bandeira e tripulação espanholas. As embarcações estrangeiras que levavam escravos para o entreposto espanhol, deviam receber pagamento na Europa (art. 8), não lhes sendo permitido retirar da ilha ouro, prata e frutos naturais das Índias: podiam, querendo, levar em pagamento produtos espanhóis que se encontrassem na ilha.

O estabelecimento dessas condições visava, de um lado, destruir a importância de Jamaica como entreposto de escravos nas Índias Ocidentais, e de outro, diminuir as possibilidades de contrabando nas colônias pelos estrangeiros.

Em 1768-9 a Companhia começou sua atividade: escravos foram levados para Pôrto Rico e dali para Cartagena, Havana, Panamá e outros portos, para serem vendidos pelos seus agentes.

A experiência não provou bem: encontrou a má vontade dos colonos espanhóis, que viram, em certos casos, conterrâneos seus privados do exercício do tráfico, e que preferiam Jamaica como entreposto de escravos por causa, em grande parte, da possibilidade de comércio que ali encontravam. Em 1772, a Companhia, prejudicada pelas próprias condições do **asiento**, faliu.

A ruína da Companhia, correspondeu o fracasso de Pôrto Rico como entreposto. Ao fazer a revisão do contrato para a reorganização da Companhia, o governo espanhol extinguiu o entreposto de Pôrto Rico: a Companhia poderia levar os escravos diretamente ao pôrto de destino, sem parada intermediária. E, além disso, poderia adquiri-los nas colônias estrangeiras do mar das Antilhas, enviando, para realizar as compras, navios espanhóis de Pôrto Rico, Havana e Cuba, sem perder, por isso, o direito de importá-los em Pôrto Rico em navios estrangeiros. Era limitado apenas o preço que devia ser pago nas colônias estrangeiras por um negro: 180 pesos no máximo.

Jamaica, que pouco perdera com a existência do entreposto em Pôrto Rico, voltou a ser considerada a primeira fornecedora de escravos para as colônias espanholas. No período de 1773-1779, Aguirre, Arístegui e Cia., entraram em entendimento com alguns negociantes ingleses para o fornecimento de certo número de

escravos (233). Esses ingleses mantinham em Havana, um agente geral que se encarregava de fretar navios espanhóis para buscar negros nas Antilhas estrangeiras, sobretudo em Jamaica, que contribuía com 3/4 do total. Os colonos, em particular, também continuavam a buscar negros ali, tendo sido suas viagens facilitadas pela criação de portos livres em Jamaica. Aliás, a existência dos portos livres deve ter influido na concessão feita à Companhia, em 1773; o governo espanhol sabia que seus súditos não deixariam de aproveitar as condições favoráveis para os seus negócios na colônia inglesa, servindo a continuação das restrições existentes no contrato de 1765 apenas para prejudicar os asientistas espanhóis.

Jamaica conservou, assim, durante todo o período que nos interessa, a posição principal no comércio escravista no mar das Antilhas. Kingston e Montego Bay foram nela os principais portos de desembarque dos africanos.

b) — Aspectos vários da atividade de Jamaica.

Assim como não terminou a participação de Jamaica no tráfico de escravos, com a atividade da Companhia do Mar do Sul, não cessou o comércio de mercadorias européias. O contrabando introduzido pela Companhia, graças ao comércio de escravos, não era grande coisa em comparação com as necessidades do mercado. Também o navio de permissão, como vimos, não foi anual; sua concorrência não foi tão grande como esperavam os comerciantes jamaicanos.

Dêse modo, eles puderam continuar a visitar as costas da Nova Espanha, Terra Firme e ilhas vizinhas, aumentando a extensão do território em que agiam e obtendo grandes lucros.

Não eram, contudo, apenas os habitantes de Jamaica os interessados em conservar a posição da ilha no comércio com a América espanhola; negociantes da metrópole e de colônias da América do Norte tinham também interesse na questão. Precisamos de distinguir no comércio que estudamos a parte dos comerciantes residentes na ilha, e a dos negociantes da metrópole ou das colônias norte-americanas. Os comerciantes naturais de Jamaica adquiriam, agindo independentemente, produtos dos centros fornecedores e os vendiam por sua própria conta aos espanhóis, sendo seus os lucros obtidos. Os retornos conseguidos,

(233) — Saco, op. cit., vol. II, pp. 256-257.

então, eram vendidos aos negociantes da Inglaterra, dando aos jamaicanos novo lucro. Os comerciantes da metrópole ou das colônias norte-americanas levavam os produtos diretamente para as colônias espanholas, parando em Jamaica apenas para repousar e abastecer seus navios, ou os desembarcavam na ilha, de onde, depois, eram levados para o destino. Neste caso, êles se serviam de comerciantes de Jamaica como seus representantes; êstes levavam e vendiam os produtos na costa hispano-americana e dos lucros que pertenciam a seus “chefes” recebiam apenas uma comissão; faziam êles então o papel de intermediários. Nem sempre, porém, as casas metropolitanas ou norte-americanas utilizavam os serviços de comerciantes de Jamaica; muitas vêzes, elas enviavam agentes ou abriam filiais que se encarregavam de todos os seus interesses. Assim, por exemplo, o jornal “Manchester Mercury”, de 6 de fevereiro de 1770, noticiava a morte de um comerciante de Manchester em Jamaica. (234).

Devemos notar também que nem tôdas as mercadorias precisavam de ser levadas à costa espanhola.

Eram numerosos os comerciantes hispano-americanos que iam em busca de negros e mercadorias nos portos jamaicanos. Estima-se que, em 1752, ano mau, visitaram Jamaica 49 navios hispano-americanos, sendo a metade do continente sul-americano, e os outros de diversos pontos, como Hispaniola, Honduras, etc.

A oportunidade de exercer o comércio com os domínios espanhóis atraía um grande número de indivíduos a Jamaica. Segundo diz Anderson (235) eram numerosas as pessoas que procuravam Jamaica, na esperança de enriquecer rapidamente exercendo aquela atividade, e que, no fim de alguns anos, voltavam à mãe-patria levando dinheiro espanhol.

Além do desejo do ganho, que era o móvel da atividade dêsses elementos, os jamaicanos tinham um outro interesse: a procura de moeda para as transações na ilha. Havia em geral, nas colônias inglêsas, uma grande falta de moeda corrente; em certas ocasiões, as trocas eram feitas somente em produtos. Jamaica, embora suas exportações para a Inglaterra fôsem maiores que suas importações, tinha constantemente falta de moeda. Essa situação era determinada pela não residência dos “landlords” na ilha.

(234) — Moffit, op. cit., p. 227 n. 2.

(235) — Anderson, op. cit., vol. III, p. 202.

A necessidade constante de moeda corrente era suprida, então, pelo comércio com as colônias espanholas, que pagavam a maior parte de suas compras com dinheiro. A moeda espanhola era, pois, a moeda comum na ilha: era tal sua quantidade, que o autor de uma história de Jamaica, do século XVIII, chegou a escrever que o único dinheiro corrente ali era a moeda da Espanha, existindo a moeda inglesa “sòmente nos gabinetes de curiosos” (236).

Em todos os portos jamaicanos havia dêsses negociantes; seu principal centro, entretanto, era Kingston. Kingston, foi o herdeiro de Port Royal, destruído por um terremoto em 1692 e depois por um incêndio em 1703. Desenvolveu-se ràpidamente e se transformou em pouco tempo na capital comercial da ilha. “Era a cidade dos comerciantes, como Spanish Town era a dos plantadores” (237). Eis o que, já em 1715, um historiador escrevia sòbre a cidade:

“...Ela aumenta muito suas casas, armazens, cais e outras comodidades para comércio e negòcio, por isso é a maior cidade da ilha; e se a ilha crescer em população e aumentar seus estabelecimentos (consequências do comércio e riqueza), é provável que venha a ser a melhor cidade das Índias, pois está convenientemente disposta, feliz e belamente situada, possui muitas casas espaçosas e constròe outras diariamente, é a residência dos maiores comerciantes, é procurada pela maior parte dos navios ou barcos que vêm à ilha, e nela é tratada a maior parte do comércio de Jamaica” (238).

Tais caracteres devem ter-se desenvolvido durante o século.

Alguns dados poderão dar-nos uma idéia do movimento comercial de Jamaica com as colônias espanholas.

Dos mais interessantes que pudemos encontrar são os dados fornecidos por um funcionário espanhol e indicados por V. Lee Brown em seu trabalho “Contraband trade: a factor in the decline of Spain’s Empire in America”.

(236) — “Histoire de la Jamaïque”, vol. I, p. 83. Anderson, op. cit., vol. III, p. 208, também diz que as moedas espanholas eram as únicas existentes na ilha.

(237) — Lucas, op. cit., vol. II, p. 111.

(238) — Citado por Cundall, “Historic Jamaica” p. 151.

Esse funcionário espanhol é d. Antonio de Coretayre, comandante do navio “La Candelaria” que naufragou nas costas de Jamaica em dezembro de 1718. Como a Espanha e a Inglaterra não estavam nessa ocasião em boas relações, o comandante foi detido em Port Royal, ficando em Jamaica até setembro do ano seguinte. Não tendo sido mantido em prisão fechada, e podendo andar livremente pela cidade, Coretayre pôde observar o movimento daquele pôrto, assentando em um diário suas observações (239).

Segundo êle, 393 navios passaram por Port Royal, dos quais, 201 estavam empenhados no comércio com as costas espanholas, 13 estavam em ligação com Curaçao e 58 se dirigiam para o mar. E’ possível, como diz V. Lee Brown, que, destes últimos 71 navios, muitos fizessem o comércio com a América Espanhola. Dos 201 navios indicados acima, 143 estavam em relação com Cuba; 14, separados em duas frotas de 6 navios cada uma, e dois navios isolados, comerciavam com a costa de Portobelo; 15, divididos em duas frotas, faziam o comércio de pau campeche no gôlfo de Honduras, 4 estavam em relação com a costa sul do gôlfo de Honduras, nas vizinhanças de Trujillo, e os restantes, com a costa de Sta. Marta-Cumaná. Em alguns casos, Coretayre indicou o valor do carregamento: assim, êle fala de um navio que em quatro semanas vendeu mercadorias no valor de 40.000 pesos na costa de Cuba: para a região de Portobelo, uma das frotas levava um carregamento avaliado em 200.000 pesos e um dos navios isolados conduzia 40.000 pesos em mercadorias que foram vendidas em 10 semanas, no fim das quais êle voltou para Jamaica com uma carga de “doblones”; e ainda a frota (de seis navios mercantes e uma fragata) que o levou a Cuba, transportava roupas no valor de 80.000 pesos e 340 negros, vendidos em 14 dias, em Sta. Cruz.

De outra espécie é o dado fornecido por Uztariz (240); diz êle que, no mês de agosto de 1772, chegaram à Inglaterra 30 embarcações de Jamaica, e acrescenta que, “sendo tão estéril aquela ilha, deve-se crer que a maior parte do que carregavam deveria ter sido retirada da América Espanhola”. Como a ilha enviava

(239) — Diário del Viaxe de la fragata nombrada “la Candelaria”, su capitan D. Antonio de Coretyre para el puerto de la Vera-Cruz, desde el de la Guayra de onde dió vela en 24 de Noviembre de 1718”. Esse diário foi mais tarde enviado pelo autor a S. M. Católica. Vide V. L. B., pp. 181-183.

(240) — Uztariz, op. cit., p. 68.

grande quantidade de seus próprios produtos para a Inglaterra, seria preciso conhecer o carregamento dos barcos para poder saber qual a proporção de mercadorias hispano-americanas. No entanto, Uztariz tem razão no que diz, porque o valor e o volume dos transportes entre Jamaica e a metrópole eram maiores do que o total que a colônia sòzinha podia consumir ou fornecer.

A importância dêsse comércio explica a atitude de Jamaica na preparação da guerra de 1739, e o alarme sentido com a diminuição do volume e valor das transações depois de 1763.

Para lutar contra o contrabando, a Espanha instituiu o sistema de navios guarda-costas, encarregados de aprisionar tôdas as embarcações suspeitas que se aproximassem das costas de suas colônias. Êsses guarda-costas, algumas vêzes sí se excederam, apresando navios inglêses em alto mar, e êsse foi o pretexto invocado para uma violenta campanha contra a Espanha, na Inglaterra. Na verdade, o que desejavam os comerciantes inglêses era completa liberdade e segurança para o exercício de suas atividades ilícitas. Os comerciantes de Jamaica, sentindo-se prejudicados pelo combate ao contrabando feito pela Espanha, também participaram dessa campanha, enviando ao rei Jorge II uma petição, rogando-lhe que os protegesse contra “as violentas interrupções e apresamentos cometidos pelos navios espanhóis nos mares americanos... que tornavam precário o comércio das colônias de S. Majestade na América”. E um autor jamaicano escrevia mais tarde que “a guerra entre a Grã-Bretanha e a Espanha era um acontecimento desejado por todos os bons britânicos e particularmente pela população de Jamaica” (241).

Em 1739, o desejo dos comerciantes jamaicanos foi satisfeito; a guerra foi declarada à Espanha pelo governo inglê, para manter a posição dos negociantes inglêses nos mares e terras americanas.

Mais tarde, em 1763, o governo da metrópole foi novamente ocupado por problemas relativos ao comércio de Jamaica; tratava-se, então, de solucionar a crise sofrida pelo comércio da colônia com os hispano-americanos. Depois da paz de 1763, notaram, alarmados, os negociantes jamaicanos que o seu comércio com a América Espanhola decaía. Analisando a situação, atribuíam êles essa decadência às novas leis contra o contrabando, editadas pelo ministério inglê

(241) — Anderson, op. cit., vol. III, pp. 218 e 380.

chefiado por Grenville. Como o volume do comércio diminuíra, sobretudo, pela ausência dos navios hispano-americanos dos portos da ilha, os jamaicanos consideravam a repressão ao contrabando nas colônias inglesas, feita pelos navios da marinha britânica, como responsável pelo afastamento dos comerciantes das colônias espanholas, que temiam o apresamento. Culpavam também certos oficiais ingleses, que, diziam, excediam-se no cumprimento de seus deveres.

Entretanto, outras causas parecem ter influído na queda de 1764-1769. Uma delas seria a superlotação do mercado, produzida pela enorme quantidade de mercadorias introduzidas no Império Espanhol durante a ocupação de Havana pelos ingleses. Depois, a má situação do comércio podia ser uma consequência da depressão econômica que se seguiu à guerra dos Sete Anos; em parte pelo menos, embora não percebessem, os comerciantes de Jamaica sentiam os efeitos da grande depressão de 1764-1769. Além disso, medidas do governo espanhol, que procurava levantar a Espanha do estado precário em que se encontrava, devem ter contribuído também para essa decadência: assim, medidas para impedir as relações entre colonos espanhóis e ingleses, medidas concedendo alguma liberdade de comércio.

Essas causas e outras, talvez, devem ter agido conjuntamente (242) porque a crise foi séria e as medidas repressivas do governo inglês contra o contrabando, somente, não podiam ter produzido a decadência, como querem alguns autores e observadores da época.

A crise alcançou também outras colônias e até a região de Manchester, onde numerosos homens ficaram sem trabalho, por causa do declínio do comércio com as Índias Ocidentais.

Numerosas queixas foram dirigidas ao governo inglês, pelos comerciantes e governador de Jamaica, sobretudo.

Considerando a importância do comércio com as colônias espanholas, e a importância de Jamaica em particular, o ministério inglês procurou uma solução para o caso criando portos livres.

(242) — Christelow, op. cit., pp. 320-332. Essas causas foram quase todas indicadas por pessoas entendidas, interrogadas pelo governo inglês.

Esperava-se dêsse modo, que os espanhóis voltariam como antes, a Jamaica, atraídos pelas novas condições oferecidas. Entretanto, nos anos que se seguiram imediatamente à criação dos portos livres, tal não aconteceu: o comércio jamaicano não readquiriu o antigo ritmo. O alargamento das possessões inglesas no mar das Antilhas e gôlfo do México, contribuiu para a criação de novos centros de comércio que passaram a ser procurados pelos espanhóis, em prejuízo de Jamaica; assim Granada, Pensacola, Mobile conquistaram alguns dos seus antigos frequentadores.

Jamaica não perdeu, contudo, a posição de líder das bases inglesas no mar dos Caraíbas para o comércio com as colônias espanholas. Embora menor número de navios espanhóis a procurasse, a maior parte dos ingleses que se dirigiam para as costas hispano-americanas, partiam dela ainda. E êsse comércio correu para manter a prosperidade da ilha e encobrir durante muito tempo sua decadência interna.

CAPÍTULO VI

PRODUTOS, IMPORTÂNCIA E CONDIÇÕES FINANCEIRAS DO COMÉRCIO

1 — Produtos fornecidos pelos ingleses

O comércio direto ou indireto com a América Espanhola, permitia à Inglaterra e às suas colônias exportarem e importarem uma grande variedade e uma grande quantidade de produtos. O estudo desses produtos permitir-nos-á conhecer, além de alguns aspectos importantes e de certas condições do comércio, o interesse das relações da Inglaterra com o Império espanhol da América.

Começemos pelos produtos exportados para os territórios espanhóis.

A Inglaterra e suas colônias enviavam para a América Espanhola, negros, objetos manufaturados em geral, certos artigos de alimentação, especiarias, etc. Roupas e negros são as mercadorias mais frequentemente mencionadas como carga dos navios ingleses que se dirigiam para as costas hispano-americanas. Todas essas mercadorias, exceto os negros, alcançavam as possessões espanholas pelas vias direta e indireta.

a) — Negros.

Os escravos negros ocupavam um lugar de destaque nesse comércio.

A aquisição do asiento de negros contribuiu para aumentar a participação dos ingleses no tráfico e para fazer deles os principais traficantes do século XVIII. A incapacidade da Companhia Real Africana em fornecer à Companhia do Mar do Sul o número requerido de escravos, obrigou esta Companhia a servir-se dos comerciantes particulares para obtê-los, e a comprá-los nas colônias espanholas, vendidos por entrelopos ingleses.

Isso fêz que numerosos negociantes inglêses, atraídos pela possibilidade de ganho, se dedicassem a êsse ramo de negócio. Ao lado dos negros da Companhia grandes contingentes de escravos entravam ilícitamente nas colônias espanholas, vendidos por entrelopos inglêses. **Esse comércio não cessou com o término do asiento**": os inglêses, como vimos, continuaram depois sua atividade como fornecedores do Império Espanhol. Os territórios espanhóis absorviam constantemente um número extraordinário de braços e com o decorrer do século, cresciam naturalmente suas necessidades. Do mesmo modo, cresciam as necessidades das colônias inglêsas. E os inglêses, interessados em atendê-las, conquistaram a preponderância no tráfico de escravos, e com ela vários proveitos. Obtiveram, por exemplo, o desenvolvimento de vários portos: a grande prosperidade de Liverpool no século XVIII, para citar o exemplo mais conhecido, foi devida, em grande parte, ao tráfico de escravos. Ao mesmo tempo a marinha se desenvolveu: eram necessários numerosos navios para carregar os negros da África para a América e maior número ainda para levar os produtos de retôrno da América para a Inglaterra, ou colônias inglêsas. A construção dêsses navios manteve ativos os estaleiros inglêses. Além disto, sendo necessário navios especiais para o transporte da carga humana, um certo número de estaleiros especializados foi construído, especialmente em Liverpool. Finalmente, o tráfico determinou o desenvolvimento de certas indústrias. Os escravos negros eram trocados por mercadorias oferecidas pelos negreiros. Essas mercadorias, geralmente, eram produzidas especialmente para o mercado oeste-africano: fazendas, armas, bebidas, quinquilharias deviam preencher certas condições, sem o que não eram aceitas pelos africanos. Desenvolveu-se, assim, uma indústria especializada, que teve grande importância no século XVIII, correspondendo seu progresso ac crescimento enorme do tráfico negreiro. Entre os produtos dessa indústria estavam fazendas de lã, sarjas principalmente, de cores vivas, e algodões estampados, de tipo indiano, muito apreciados pelos africanos; e uma infinidade de pequenos objetos, canecas, bacias, facas, cadeados, vidrilhos, lantejoulas, agulhas, etc., que constituíam parte importante do carregamento dos navios que buscavam a África. Na Inglaterra, uma região tinha se especializado na fabricação destas mercado-

rias: Birmingham e seus arredores, famosos pela produção de pequenas manufaturas de segunda qualidade. As bebidas, o rum, sobretudo, eram retiradas das colônias.

Os proveitos financeiros conseguidos com o tráfico eram muito grandes: os pequenos capitais empregados nas viagens (o suficiente apenas para a aquisição dos objetos de troca para as operações na África) rendiam extraordinariamente, pois os negros alcançavam elevados preços nas colônias espanholas, e os retornos com a venda, davam um novo lucro, quando vendidos na Europa.

b) — Produtos manufaturados.

Tão importante como os escravos negros no comércio anglo-hispano-americano, eram os produtos manufaturados. Os ingleses forneciam aos colonos espanhóis manufaturas de toda espécie, desde fazendas, meias, chapéus, objetos de metal, até brinquedos e quinquilharias.

Essas mercadorias não eram de origem inglesa, exclusivamente. Muitas delas eram fabricadas em outros países e eram adquiridas pelos comerciantes ingleses por serem muito procuradas pelos colonos espanhóis da América. Assim, por exemplo, eram obtidas na Alemanha, França, Flandres ou Índias Orientais, algumas fazendas, tais como “indianas”, fazendas de algodão das Índias, “platilla”, espécie de pano de linho branco, fabricado na França e na Silésia, destinado principalmente à exportação para a Espanha e a América: quinquilharias inglesas eram completadas por quinquilharias alemãs ou francesas (de Francfort, Nuremberg, Liège, etc.).

Havia, entretanto, uma tendência entre os comerciantes ingleses para adquirirem suas mercadorias somente na Inglaterra, afim de diminuir o preço de venda nas Índias Ocidentais. Isto naturalmente contribuiu para o progresso de certas indústrias inglesas: os manufatureiros, forçados pelos comerciantes, aumentaram sua produção e procuraram melhorar seus métodos de trabalho. Aliás, antes do advento da indústria moderna, “o progresso na indústria era possível quando precedido por algum desenvolvimento comercial”. O desenvolvimento comercial precedeu o desenvolvimento industrial. O desejo de prover as necessidades do comércio

levou à procura de processos que tornassem mais rápida a produção, e a aumentassem: êsse um dos móveis da revolução industrial. (243).

Passemos ao estudo dos produtos exportados (244).

i — Fazendas.

Constituíam importante carregamento as fazendas de lã, algodão, sêda e linho.

As fazendas de lã ocupavam o primeiro lugar: os mais variados tecidos de lã, sarjas, baetas, flanelas, etc., encontravam colocação na América Espanhola (245).

Não nos devemos admirar da importância das fazendas de lã. A indústria da lã era considerada como a principal indústria inglêsa e nenhum país estrangeiro competia nesse terreno com a Inglaterra; a lã ocupava por isso um lugar importante entre os produtos de exportação. Era tal o interêsse pela indústria da lã que o govêrno chegou a proibir a produção e consumo de tecidos inteiramente de algodão no país, para afastar uma concorrência perigosa para ela (246).

(243) — Vide Mantoux, op. cit., pp. 94-111; Moffit, op. cit., pp. 189-216.

(244) — Estudaremos os produtos mais importantes transportados para a América Espanhola, segundo se lê em relações publicadas na época para uso dos comerciantes, ou para informar o público interessado. Estudando como faremos os centros de produção na Inglaterra, pretendemos indicar o lugar de origem das manufaturas e mostrar como o comércio com a América Espanhola interessava regiões numerosas na Inglaterra.

(245) — As relações dos produtos inglêses exportados para a Espanha e suas colonias contêm, entre outros, os nomes dos seguintes tecidos de lã: sarja grossa e fina, saieta, (pano fino, usado principalmente para forros de roupas ou móveis), durante (tecido lasto e encorpado), baeta (tecido felpudo e grosseiro de lã), flanelas, droguete (inteiramente de lã, ou misto de lã e sêda ou lã e linho), branqueta (lã branca), calamaço (tecido lustroso de lã) “kersey” (tecido estreito e grosseiro, usualmente listado), ratina (pano de lã fino e crespo), etamines, etc.; havia também tecidos mistos de lã e algodão, lã e sêda e lã e linho como o camelão (feito de várias combinações de lã, seda, pêlo), o “linsey-woolsey” (tecido de lã e linho), etc. Havia uma fazenda denominada “Spanish cloth” cujo nome parece indicar a preferência que gozava na Espanha.

(246) — Em 1700 foi proibido o uso do algodão das Índias Orientais; em 1721, foram proibidas a venda e o uso na Inglaterra de qualquer algodão, mesmo nacional.

Uma série de prescrições regulamentava a produção das manufaturas de lã, indicando largura, pêsso, comprimento das peças, processos para preparar a matéria prima, para tingir, para empacotar, etc., afim de serem mantidos a qualidade e o valor do produto.

Existente um pouco em tôda parte a indústria da lã desenvolveu-se sobretudo em três regiões: ao norte, região abrangendo o Yorkshire e parte do Lancashire, cujos principais centros eram Leeds e Halifax; a leste Norfolk, Suffolk, parte de Essex e Kent, com Norwich, como centro principal, formavam outra região; e ao sudoeste havia uma terceira zona, incluindo os condados de Gloucester, Wilts, Berks, Somerset, parte do Worcester, Warwick, Oxford, Hants, Dorset e Devon; aqui quase tôdas as cidades e vilas dedicavam-se à indústria da lã, sendo difícil distinguir um centro mais importante. Os vários condados e cidades não fabricavam os mesmos tecidos. Assim, sarjas eram produzidas em Devon e Somersetshire; drogues, em Colchester, Kendal, condados de Gloucester, Worcester, Salisbury; Rochedale e Colchester eram centros produtores de baetas; no Yorkshire eram mais comumente fabricadas lãs de qualidade média e inferior; Norwich era famosa pelos produtos de ótima qualidade, e assim por diante (247).

Dêsses lugares as lãs eram enviadas pelos comerciantes para os mercados de consumo, Espanha ou América Espanola, no nosso caso.

As fazendas de outro material tinham uma importância menor que as de lã no comércio hispano-americano.

O algodão, ao contrário da lã, não gozava do favor do govêrno inglês: até 1774, seu uso foi proibido na Inglaterra. As fazendas de algodão, levadas no início das Índias Orientais pela Companhia que fazia o comércio com aquela região, ameaçavam, pela boa aceitação de que gozavam, prejudicar o consumo interno dos panos de lã. Em 1700, diante das reclamações e petições dos manufatureiros de lã, foi proibido na Inglaterra o uso de mercadorias de algodão e sêda fabricadas no Extremo Oriente. O resultado dessa proibição foi o desenvolvimento da indústria de fazendas de algodão na Inglaterra: fazendas semelhantes às das Índias, sobretudo chitas, foram produzidas em grande quantidade. Dêsse modo, a proibição de 1700 ficava inutilizada com grande apreensão dos manufatureiros e comerciantes de lã. Numerosas

(247) — Moffit, op. cit., p. 144-145; Mantoux, op. cit., p. 50-54; Lipson, op. cit., vol. p. 84.

petições foram dirigidas ao Parlamento, pedindo a proibição do uso de qualquer “calico”. Atendendo-as, êle votou, em 1721, um ato proibindo o uso de qualquer fazenda de algodão, sobretudo estampado, para qualquer fim. Esse ato só foi suspenso em 1774. Entretanto, o algodão continuou a ser usado na indústria inglêsa, na fabricação de fazendas mistas de linho e algodão, mesmo estampadas. Em 1736, os manufactureiros dêsse tecido misto conseguiram obter do Parlamento o voto do “Manchester Act”, que permitiu o uso das fazendas, lisas ou estampadas, feitas de linho e algodão. Essas fazendas — fustões — eram substitutos aceitáveis dos panos de algodão da Índia. Além dos fustões, outras fazendas continham algodão: assim, o veludo (também de sêda), a bombasina, composta de algodão e lã (também de sêda e lã, ou de lã sòmente), a “sagathy” feita de sêda e algodão (ou sêda e lã), os riscados, etc.

Eram fabricadas no Lancashire, no Dorsetshire, no Cheshire e no Derbyshire. Manchester, no Lancashire, era o principal centro produtor da Inglaterra.

Êsses panos de algodão de fabricação inglêsa não eram os únicos enviados para a América Espanhola. Os algodões das Índias Orientais forneciam uma grande porcentagem. Os atos que proibiam o uso dos tecidos de algodão na Inglaterra não impediam a importação para imediata reexportação: fardos para exportação eram permitidos nos portos inglêses, com a condição de serem depositados nos armazens até o reembraque e de fazer a Companhia uma declaração na alfândega (248). Dêsse modo a Companhia das Índias Orientais não interrompeu sua importação e os algodões orientais continuaram a ser enviados para o Império Espanol.

As fazendas de sêda e de linho eram menos numerosas.

A indústria de sêda havia-se desenvolvido na Inglaterra, sobretudo depois da imigração de fabricantes estrangeiros, principalmente dos huguenotes, que se estabeleceram especialmente em Spitalfields, Londres, e em Norwich. Era defendida pelo govêrno contra a competição estrangeira, especialmente francesa, e os atos de 1700 e 1721, visavam protegê-la também. Londres (Spitalfields), Coventry, Macclesfield, Norwich, Manchester eram centros da indústria da sêda. Havia uma certa especialização: assim, Londres produzia lustrinas (espécie de tafetá) e “alamodes” (tafetá negro); Coventry, fitas; Norwich, um tecido misto de lã e sêda. Eram muito

(248) — Mantoux, op. cit., p. 204, n. 3.

apreciados na América Espanhola os tafetás ingleses, as sêdas estampadas, as fazendas leves com ouro e prata.

O linho, produzido no Lancashire (em Manchester e outras cidades) no Northumberland, em Dorset, Somerset, Wilts e Hampshire, em Carlisle, Chester, Cleveland, Darlington, Bromsgrove Lowther, perto de Reading, Leicester, Derby, era uma antiga indústria inglesa, mas seu desenvolvimento era mais ou menos recente. Além de ser usado na fabricação de tecidos puros, era empregado em tecidos mistos, com o algodão e a lã, como vimos. A indústria gozava da proteção do Estado; os tecidos de linho foram isentos de taxa de exportação em 1716, e em 1742, decidiu-se dar um prêmio aos exportadores. Tecidos de linho, lisos e estampados e principalmente cambraia, eram bem vendidos na América Espanhola.

As fazendas enviadas pela Inglaterra destinavam-se a todos os usos: além de tecidos para a confecção de roupas, eram fornecidos estofos de diversas qualidades para a ornamentação das casas, para mobílias, panos para colchões, cobertores, etc.

ii — Meias.

As meias, como as fazendas, eram uma mercadoria importante no comércio anglo-hispano-americano: meias de sêda, de lã, de algodão, de tôdas as côres (249), para homens e mulheres, tinham um ótimo mercado nas colônias espanholas.

A invenção de uma máquina de fazer meias, no fim do século XVI (1589, por W. Lee), cujo uso se tornou comum no século seguinte, permitiu à Inglaterra fabricar êsse produto em grandes quantidades, e fornecê-lo aos países estrangeiros.

(249) — As côres das meias usadas então eram muito diferentes das atuais e nos causariam hoje certa admiração. Numa relação de mercadorias inglesas levadas de Cadiz para a América Espanhola, dada por Mortimer, op. cit., vol. II, palavra "Spain", encontramos o seguinte: eram levadas meias de lã e sêda, acondicionadas em pacotes de 10 pares: 3 azul celeste, 3 verde papagaio, 2 amarelo claro e 2 côr de pomba. Aliás na mesma relação são indicados números de peças, qualidade e côr de fazendas: as mais numerosas eram as baetas de Colchester, que aparecem como 100 peças. As côres eram negro (20 peças), verde papagaio (15 peças), azul celeste (15 peças), amarelo (12), escalarte (10), vermelho (10), violeta (8) muito branca (5), marron escuro (5). Parece que a moda exigia côres vivas e um pouco estranhas hoje...

No século XVIII, uma região sobressaía na fabricação das meias: a região das Midlands, em que se destacavam Nottingham (o principal centro da Inglaterra), na confecção de meias de algodão, Leicester, na de meias de lã e Derby na de meias de sêda. Além desses centros outros como Londres (250) e outras povoações do Surrey, condado de Lincoln, Manchester, etc., dedicavam-se a essa indústria.

iii — Linhas, fitas, rendas, fios de ouro e prata.

Linha de coser de tôda qualidade era fornecida pelos inglêses. Northampton era centro importante de produção de linhas finas.

Fitas e rendas, que os hispano-americanos usavam em grande quantidade, faziam parte dos carregamentos inglêses. Na Inglaterra, Coventry era conhecida pela fabricação de fitas de sêda. Várias regiões ocupavam-se com a confecção de rendas. Rendas de linho eram feitas em Bucks, Salisbury, Hereford, Londres, Honiton (no Devon), Lyme Regis (no Dorset) e Northampton, e coisa interessante, as mulheres predominavam nesta indústria.

Fios de ouro e prata, assim como galões e franjas tinham boa colocação na América Espanhola. A importância dos fios de ouro e prata nesse mercado nos é mostrada pela introdução clandestina feita por elementos da Companhia do Mar do Sul, em Cartagena (vide parte II, cap. III, p. 110).

iv — Chapéus, sapatos e couros trabalhados.

Chapéus de castor, feltro (lã) e outros materiais eram consumidos pelos espanhóis da América. A Inglaterra possuía uma indústria de chapéus bastante desenvolvida: Manchester, Londres, Stockport eram centros importantes de fabricação. Chapéus eram produzidos também nas colônias da América do Norte e é provável que tivessem sido levados até as colônias espanholas. Entretanto, em 1723, foi proibida pelo govêrno a ex-

(250) — Londres havia sido o principal produtor de meias e uma séria competição havia nascido entre ela e as províncias, competição que terminou com a vitória das últimas. Assim, em 1660, Londres tinha 400 máquinas e as províncias 250; em 1727 Londres tinha 2.500 máquinas e as províncias, 5.500; em 1750 Londres tinha 1.000 máquinas e as províncias 12.000 (Felkin, "A history of the machine-wrought hosiery", p. 83, apud Lipson, op. cit., vol. II, pp. 106-107).

portação de chapéus das colônias norte-americanas para as outras colônias inglesas ou para qualquer outra parte; a proibição foi feita para atender uma petição dos chapeleiros de Londres, que se sentiam prejudicados com a concorrência feita pelos chapéus americanos, vendidos a preço mais barato. A proibição, contudo, não extinguiu a indústria chapeleira das colônias anglo-americanas; chapéus continuaram a ser fabricados na Nova Inglaterra e a ser levados clandestinamente para as outras colônias e, naturalmente, também para a América Espanhola.

Sapatos e objetos de couro também faziam parte dos carregamentos ingleses destinados ao Império Espanhol.

v — Mercadorias de metal.

As mercadorias de metal eram transportadas em grande quantidade para as colônias hispano-americanas.

A indústria do ferro e dos metais em geral tinha uma grande importância na Inglaterra: vinha logo em seguida à indústria da lã, pelo número de trabalhadores que mantinha — cerca de 200.000 pessoas, segundo dizem petições apresentadas à Camara dos Comuns no século XVIII (251). Possuía dois ramos: o de produção de barras e o de objetos de metal.

O primeiro, no que diz respeito ao ferro e aço, era menos importante: a insuficiência dos combustíveis impedia a fabricação do material necessário, e a Inglaterra era obrigada a importar ferro em barra, ou placa, para a produção dos objetos do segundo ramo. Estes, feitos de ferro e aço ou de cobre, estanho e chumbo eram variados e numerosos.

Eram consumidos pelos colonos da América Espanhola: relógios, máquinas e instrumentos em geral, principalmente para as minas e a lavoura (arados, foices, pás, etc.), objetos de cutelaria, ferramentas, alfinetes, agulhas, ferragens (fechaduras, chaves, pregos, etc), utensílios de cozinha (marmitas, caldeirões, bacias, etc), enfim, brinquedos e toda espécie de quinquilharias de metal.

Birmingham era o principal centro manufactureiro de objetos de metal e o principal fornecedor do Império Espanhol. Nele eram produzidos instrumentos para a lavoura, utensílios domésticos, ferragens de toda espécie — pregos, fechaduras, chaves, gonzos, etc. — ferramentas — machados, martelos — alfinetes, botões (de aço, ferro e latão), fivelas de sapato, brinquedos. Suas bugigangas e sobretudo seus brinquedos

(251) — "House of Commons Journals, XIX, 118; XXII, 772, apud Lipson, *op. cit.*, vol. II, p. 155, n. 5).

eram conhecidos e populares na Inglaterra e no exterior. Alguns desses artigos eram produzidos também em outros lugares: alfinetes em Bristol, Gloucester e Warrington; ferramentas, martelos, machados, arames, sobretudo, em Hallamshire, distrito nas vizinhanças de Sheffield; ferragens em Dudley, Wednesbury, Wolverhampton; pregos em Dudley e Sturbridge, onde a indústria tendia a concentrar-se.

Tão famosa como Birmingham era Sheffield: seus objetos de cutelaria eram afamados. Suas facas, tesouras, etc., não tinham rival. Estas mercadorias eram produzidas também em Norwich, que fazia facas “segundo a maneira de Sheffield”, e em Londres. Outros centros produtores de objetos de metal eram Wigan, onde os fabricantes de vasos de estanho, lata e cobre eram numerosos, Winlaton, Keswick, Swalwell.

As Midlands eram neste ramo, como no de meias, a região mais importante. Sua importância se explica pela proximidade das minas de ferro e carvão do Staffordshire e do porto de Hull por onde entrava grande parte do ferro importado, sobretudo da Suécia.

Relógios e peças de relojoaria exportados também para os domínios espanhóis, tinham como principais centros produtores Liverpool e Prescott; a indústria existia também em Derby, Wavertree, Ormkirk e Warrington. Era uma indústria florescente e requeria trabalhadores muito especializados.

vi — Outras manufaturas.

Vidro e louças entravam também nos carregamentos para as possessões espanholas. O vidro era originário de Liverpool, Sutton, Eccleston, Leigh, New-castle. Objetos de louça e cerâmica em geral eram feitos, entre outros lugares, em Liverpool e Bow.

Cordoagem e outros utensílios para navegação, ancoras, cabos, eram também levados. Vimos que o art. 10 do tratado de asiento permitia aos asientistas levarem para Portobelo e Panamá, cordoagem, velas, ferro, etc., para uso de seus navios; a oportunidade era então naturalmente aproveitada para vender esses materiais aos colonos espanhóis.

D. Dionisio de Alsedo y Herrera fala-nos em seu “Aviso Histórico” sobre a introdução de móveis ingleses, principalmente enquanto existiram as feitorias da Companhia do Mar do Sul.

Artigos de joalheria, prata trabalhada não devem ser esquecidos.

Quinquilharias e objetos diversos, como contas,

missangas, óculos, leques, navalhas para barba, pentes, caixas de rapé, brinquedos, etc., completam nossa lista. Birmingham era um centro importante de produção de quinquilharias: produzia coisas tais, até moedas falsas, que lhe deram certa má reputação.

c) Artigos de alimentação.

Além de manufaturas, os ingleses forneciam aos colonos espanhóis, diretamente, ou via Cadiz, certos artigos de alimentação.

i — Peixes salgados.

Dêsses artigos, o principal era o peixe salgado, especialmente o bacalhau. A pescaria inglesa nos mares do norte estava bastante desenvolvida. A aquisição da ilha de Terra Nova em 1713 foi desejada em grande parte por causa da pesca: essa ilha era um importante centro de pesca, do bacalhau sobretudo, e os ingleses tinham interesse em conquistá-la e afastar ou pelo menos diminuir a participação das outras nações nas pescarias em suas águas. Esse interesse pela pesca era determinado pela alta consideração que dela faziam, como “um dos principais suportes da navegação”: ela era um meio de se formarem marinheiros capazes e rudes, e de se desenvolver a marinha mercante.

Em 1713, conforme dissemos no Cap. II, p. 41 os espanhóis adquiriram direitos de pescar em Terra Nova; mas sua atividade foi insignificante, e a Espanha continuou a ser abastecida pelas nações estrangeiras, estando uma grande parte do fornecimento a cargo da Inglaterra. O peixe era levado diretamente à Espanha para ser consumido ali ou para ser transportado para as colônias, ou então vendido, ilicitamente, nos portos do mar dos Caraíbas ou em Buenos Aires. Este fornecimento era feito por elementos da metrópole e das colônias inglesas, da Nova Inglaterra principalmente.

ii — Farinhas, biscoitos e outros produtos.

Farinhas e biscoitos eram mercadorias bem aceitas pelos colonos hispano-americanos das províncias de Terra Firme, Nova Espanha e Cuba, que não produziam o trigo necessário para seu consumo. Cartagena, Sta. Marta, Portobelo e Cuba recebiam farinha em grande quantidade. Em um relatório sobre as províncias de Sta. Marta e Rio de La Hacha, D. Antonio Nar-

vaez y de la Torre (252) escrevia que em Cartagena eram consumidos anualmente mais de 10.000 pesos em farinha “levados por muito tempo pelos inglêses”; também de Portobelo e Panamá êles retiravam somas enormes.

Essas farinhas eram levadas principalmente pelos colonos de Nova York e Pensilvânia, correntemente por intermédio de Jamaica, embora contribuissem também os metropolitânos com grandes quantidades.

A farinha era um gênero tão necessário que, em 1773, o govêrno espanhol concedeu aos asientistas espanhóis Aguirre, Aristegui & Cia., o direito de importarem 3 barris de farinha por negro introduzido, livres de qualquer taxa. A Companhia devia manter em Pôrto Rico um depósito de 600 barris, e em Cartagena, outro de 400. para não haver falta de farinha nas praças do Império. Retirando negros das ilhas inglêsas, é natural que os asientistas tirassem também dalí a farinha.

Contribuição inteira dos colonos da América do Norte, especialmente da Pensilvânia e Nova York, era o fornecimento de biscoitos: esta mercadoria era consumida na Nova Espanha, na Terra Firme, em Cuba, em grandes quantidades (253).

Os colonos da América do Norte tinham no Império espanhol também um mercado para a manteiga, o queijo, a cerveja, o rum e a cidra que produziam.

Pensilvânia mantinha ativas relações com Curaçáo, para onde enviava, além dêsses artigos, presuntos, porcos e aves. Como a principal atividade da ilha holandesa era o comércio com as colônias espanholas, é muito provável que grande parte das mercadorias compradas dos colonos inglêses seguisse para a Terra Firme.

Ao lado dêsses artigos havia os numerosos produtos extraídos das Indias Orientais, utilizados especialmente no tempêro dos alimentos: pimenta, cravo, noz moscada. etc. A pimenta era o principal dêstes artigos,

(252) -- “Relacion e informe de la Provincia de Sta. Marta y Rio Hacha por lo que respecta al estado actual de su comercio, haciendas y frutos, los pocos que se cogen ahora y los que pueden cultivarse y fomentar para aumento de su comercio y agricultura, las causas de su decadencia y medios para adelantar estos importantes objetos con beneficios de la provincia y de todo el regno” por D. Antonio Narvaez y de la Torre, 1758, publicado em Cuervo, op. cit., p. 175-197.

(253) — “Histoire et commerce des colonies anglaises dans l’Amérique Septentrionale”, p. 211.

e costuma ser citada pelos autores separadamente. Aliás, os ingleses forneciam aos colonos espanhóis duas espécies de pimenta: a pimenta dita do reino, que provinha das Índias Orientais, e a pimenta malagueta extraída da costa africana.

Também o açúcar deve ter sido fornecido aos colonos espanhóis por Jamaica e outras ilhas inglesas, enquanto as possessões espanholas, Cuba sobretudo, não produziam o suficiente.

Outros artigos que podem ser colocados neste parágrafo são os vinhos, óleos, etc.

d) — Livros e outros impressos.

Com artigos manufaturados e produtos de alimentação, os ingleses introduziram também livros e outros impressos no Império Espanhol.

À introdução e a circulação de livros na América eram severamente fiscalizados pelo governo espanhol, e a publicação nas colônias era limitada. Os colonos recebiam, pois, com prazer, tôdas as obras que lhes eram oferecidas. Havia um lucrativo comércio ilícito de livros feito por espanhóis e por estrangeiros, e dêle participaram os ingleses. Encontramos dois documentos que nos indicam essa participação. Um, uma real cédula de 19 de novembro de 1709 (data que é um pouco anterior ao período por nós estudado, mas pode servir-nos, porque introduções como a indicada por ela devem ter-se verificado posteriormente), mandando os oficiais reais recolherem “uma bíblia impressa em Londres em idioma americano”, por ser uma obra herética (254); outro, uma real ordem de 29 de dezembro de 1778, dirigida às autoridades da América e ordenando o confisco de todos os exemplares da obra de Robertson, “History of América”, que fôsem encontrados. Um exemplar da referida obra, achado em Mendoza, no vice-reino de Buenos Aires, em 1780, e confiscado, foi enviado para a Espanha (255). Como essas, outras obras, tal como o livro de Adam Smith, foram introduzidas. Jornais e panfletos foram também fornecidos: às vezes notícias européias chegavam aos colonos por meio de jornais ingleses.

(254) — Revello, “El libro, la imprenta y el periodismo en America”, apendice n.º 68, p. CLI.

(255) — Revello, op. cit., p. 80.

2 — Produtos fornecidos pela América Espanhola.

Em troca dos produtos acima indicados, o Império espanhol fornecia à Inglaterra e suas colônias, um grande número de produtos de grande valor: metais preciosos, matérias primas, drogas, etc.

a) — Metais preciosos.

A prata e o ouro, em barra ou em moeda (o ouro, também em pó), eram os retornos mais importantes. Tanto as mercadorias enviadas para a Espanha para carregamento das frotas e galeões, como as mercadorias levadas diretamente para a América Espanhola, eram pagas principalmente com dinheiro; os próprios navios do *asiento* voltavam com carregamento de ouro e prata, pois, de acôrdo com o tratado, os negros podiam ser pagos com metais preciosos. Essa circunstância dava ao comércio com o Império espanhol um grande valor: êle contribuia para aumentar o número e a quantidade de metal existentes na Inglaterra, enriquecendo o país, tornando mais fáceis as operações financeiras e dando-lhe superioridade em caso de guerra. As colônias inglesas também eram beneficiadas; as moedas espanholas, como vimos, eram nelas usadas correntemente, suprimindo uma falta comum. Aliás, o uso de moedas espanholas, piastras, doblones, era corrente até em portos ingleses, como Liverpool.

As moedas de prata extraídas do Império espanhol tinham ainda outra utilidade: serviam para as operações comerciais e financeiras no Extremo Oriente.

Além de sua utilidade nas operações comerciais e financeiras, os metais preciosos eram empregados em certas indústrias: joalheria, fiação (fios de ouro e prata), tecelagem (tecidos de sêda e ouro), etc.

Pedras preciosas (como esmeraldas) e pérolas eram também retiradas da América Espanhola pelos comerciantes ingleses. Eram extraídas sobretudo da Nova Granada.

b) Matérias primas.

Ao lado de ouro e prata devem ser colocadas as matérias primas. Eram numerosas e de grande utilidade para as indústrias inglesas.

i — Couros e sebos.

Constituíam carregamento importante os couros e o sebo.

Os couros verdes e secos eram retirados do México e do Prata, principalmente do Prata, onde era muito grande o número de cabeças de gado. Segundo Ballesteros y Beretta (256), havia no Prata, no fim do século XVIII, 12.000.000 de bois; existiam em algumas propriedades cêrca de 100.000 bois e vacas.

Os couros secos desta região eram os mais apreciados porque “tinham o pelo uniforme, ausência de furos no pescoço e cabeça de pequeno tamanho” (257).

Constituíam os couros o principal retôrno dos navios de asiento que se dirigiam para Buenos Aires. Além da troca de negros por couros, a Companhia do Mar do Sul realizava outras operações para a aquisição de couros. Alguns dados, fornecidos por Ravignani em seu trabalho “Creación y permanencia del Virreinato del Rio de la Plata permitir-nos-ão avaliar o volume desse comércio: só em 30-10-1723, foram comprados pela Companhia asientista do Cabildo de Buenos Aires, 20.000 couros, e em 11-9-1724, 60.000 couros do Cabildo, além de 100.000 peças compradas dos cuereros (258); de 1726 a 1739, 25 navios inglêses levaram 111.775 couros, e 9 navios espanhóis, 73.019 peças (259). A Companhia ficou, em certa ocasião, devendo ao Cabildo impostos atrasados no valor de 55.525 pesos.

Terminado o asiento, em 1739, os couros continuaram a ser extraídos clandestinamente.

Empregado para a confecção de objetos numerosos (sapatos, artigos de montaria, foles, encadernações, cintos, tambores, chicotes, etc.), o couro bruto platino era reexportado pela Inglaterra. A êsse respeito merece especial menção a importação dos couros de Buenos Aires pela França. Os francêses apreciavam al-

(256) — Ballesteros y Beretta, op. cit., vol. VI, p. 686.

(257) — Simonsen, “História econômica do Brasil”, vol. I, p. 250.

(258) — Archivo general de la Nación, Gobierno colonial, Cabildo de Buenos Aires, 1730-1744. Leg. 2.º año 1730. Autos que sigue el Illre. Cavdo. de esta Cap. contra los directores del Rl. Asiento de Inglaterra, sobre cantidad de cueros que está debiendo, apud Ravignani, “Creación y permanencia del Virreinato del Rio de la Plata”, p. 422, n. 1.

(259) — Archivo General de la Nación, Gobierno Colonial, Cabildo de Buenos Aires, 1730-1744. Legs. 2.º año de 1739. Razón original dada por los oficiales Rs. de esta ciudad de Buenos Aires a solicitud del Sindico Procor. Gral. de los corambres que extrajeron los navios del Rl. Asiento de la Gr. Bretaña el año 1726 hta. la fecha, apud idem, ibidem.

tamente o couro de Buenos Aires, que consideravam superior a todos os outros e com o qual se tinham familiarizado durante a existência do asiento francês (1702-1713). Depois de 1713, tendo a Inglaterra obtido o asiento, e sendo, portanto, a única nação estrangeira a manter relações com Buenos Aires, tornou-se difícil para êles obter o couro necessário. Os franceses podiam importar da Inglaterra, de acôrdo com o decreto de 6-9-1701 sòmente as matérias primas inglêsas, escocesas e irlandesas, ou as mercadorias nêle nomeadas, entre as quais não figurava o couro. Em vista das necessidades da indústria francesa, Luiz XV, depois de analisar as memórias e explicações fornecidas sôbre o assunto, permitiu, pelo decreto de conselho de 7-3-1724, a importação direta da Inglaterra dos "couros secos de Buenos Aires", mediante condições especiais: cada couro de Buenos Aires pagaria 25 soldos de imposto de importação; os negociantes deviam declarar na alfândega os couros de Buenos Aires sob essa denominação, e deviam apresentar um certificado dos diretores da Companhia do Mar do Sul, dizendo que os couros eram verdadeiramente de Buenos Aires e que tinham sido compradas da dita Companhia, sob pena de confisco da mercadoria (260). Isso nos dá a idéia da importância dos couros de Buenos Aires e do valor do comércio da Companhia do Mar do Sul.

Junto com os couros, mas em escala menor, eram importados na Inglaterra sebos, bastante úteis na indústria, e carnes salgadas. O sebo era usado no Prata para contrabando de ouro e prata. Dentro das bolas de sebo eram colocados os metais, afim de se subtraírem à vigilância dos oficiais espanhóis. Sabendo disso, o rei mandou que os oficiais perfurassem as bolas de sebo, antes do embarque, para ver se levavam ouro e prata.

ii — Materiais para tinturaria.

Possuindo uma indústria têxtil desenvolvida, a Inglaterra consumia muito material para tingir os tecidos. A América Espanhola fornecia-lhe uma parte importante dêsse material.

Um dos principais produtos dêsse gênero levado para a Inglaterra, como retôrno, era a cochonilha, pequeno inseto, cujo corpo sêco, dá uma côr escalarte. Encontrada no México pelos espanhóis, ela foi criada

(260) — "Encyclopédie méthodique, Commerce", vol. I, p. 762, palavra "cuir".

com êxito e introduzida na Europa, onde tinha grande aceitação e alcançava preços altos: 50 pesos na Espanha, 100 nas outras nações (261). Além do México, outras partes do Império espanhol a forneciam: Perú, América Central, Nova Granada, sendo a de melhor qualidade, denominada *mestec*, fornecida por Guatemala.

O pau campeche a que já nos referimos várias vezes, também era próprio para tinturaria. A parte interna do seu tronco, era usada para tingir de violeta ou negro. Produzido em várias regiões, êle era mais abundante na América Central e México, sobretudo nas regiões do golfo de Honduras e Campeche, como vimos, sendo o melhor o produzido nos terrenos secos de Campeche. Sua importância era tal (o uso do negro e do violeta era muito comum) que determinou o estabelecimento de ingleses naqueles pontos para sua extração. Além de ser fornecido pelos estabelecimentos ingleses de Campeche e Honduras, o pau era fornecido também pelos colonos espanhóis e podia ser carregado pelos navios do *asiento*. Além de servir para a tinturaria, o pau campeche tinha outras utilidades: suas folhas eram usadas na medicina e seu fruto era empregado como condimento, aliás muito apreciado pelos ingleses que o chamavam “pimenta de Jamaica”.

Outras madeiras usadas na tinturaria e retiradas pelos ingleses da América Espanhola eram o pau brasil e o brasilete que dão uma côr vermelha; o fustoque, espécie de pau amarelo, que dá uma côr dourada, e que crescia no rio Hacha e na Serra de Santa Maria.

O anil, usado para tingir de azul, era outro produto muito apreciado pelos ingleses que mantinham relações com a América Espanhola. A planta crescia no Iucatan, no Honduras, em Guatemala (o melhor) em Cumaná, etc. Era retôrno importante nos navios ingleses.

iii — Madeiras.

Além das madeiras próprias para tinturaria, os ingleses retiravam da América outras, empregadas em diferentes indústrias. Assim, por exemplo, o mogno, usado principalmente na fabricação de móveis, o sândalo, planta aromática, cujo tronco dava uma madeira excelente para a fabricação de leques e caixas, além de ser empregado na medicina, etc.

(261) — Ballesteros y Beretta, op. cit., vol. VI, p. 684.

iv — Tabaco.

O tabaco, cultivado na Nova Espanha, no Peru, em Cuba, em S. Domingos, aparecia como carga dos navios ingleses que voltavam da América Espanhola, apesar de estarem sujeitos a uma taxa mais ou menos elevada ao entrarem na Inglaterra. A importação do tabaco espanhol podia prejudicar as colônias inglesas: por isso, êle devia pagar um direito de importação mais elevado que o das colônias inglesas. Em 1631 fôra estabelecida uma taxa de 2 sh. por lb. para o tabaco espanhol, e de 9 d. para o da Virgínia, abaixada em 1632 para 4 d.

v — Algodão.

Embora não fôsse ainda muito grande a proporção, a América Espanhola contribuia com parte do algodão entrado na Inglaterra por Liverpool, empregado para alimentar a indústria do Lancashire, sobretudo de Manchester. Era produzido no Iucatan, nas Antilhas.

vi — Outras matérias primas.

Sal, retirado pelos ingleses, de Tortuga. Aqui não se tratava exatamente de um retôrno: os ingleses retiravam-no simplesmente da ilha, clandestinamente, até 1763, ano em que a Espanha reconheceu ao governo inglês o direito de aproveitar as salinas de Tortuga.

Casca de tartaruga, extraída da costa dos mosquitos, era utilizada na Inglaterra para fabricação de vários objetos, principalmente de pentes.

Lã de vicunha, peles de animais eram também carregadas pelos navios ingleses.

c) — Drogas e produtos alimentícios.

Produzido em Guaiaquil, Caracas, Cuba, Maracaibo, o cacau era importante retôrno no comércio anglo-hispano-americano.

De Buenos Aires, ao lado dos couros, saía a herva-mate. Seu uso na Europa começou a estabelecer-se no fim do século XVII. Na Inglaterra, o uso foi introduzido e intensificado depois da assinatura do tratado de Utrecht: a “yerba” era importante retôrno dos navios que faziam o tráfico em Buenos Aires. O aumento do consumo do mate começou em certo momento a alarmar os comerciantes de chá do Extremo Oriente, esta-

belecidos em Londres: a seu pedido, um médico escreveu uma advertência condenando o chá mate por prejudicial à saúde e à beleza.

A baunilha, planta aromática, abundante na Nova Espanha, em Guatemala, sobretudo: a quina, extraída principalmente de La Paz e Quito; o bálsamo do Peru; a salsaparilha, o guáiacó, a ipecacuanha, a contra-herva, usadas na medicina, eram drogas sul-americanas muito procuradas pelos europeus e eram levadas em grande quantidade pelos ingleses que comerciavam no Império Espanhol.

d) — Mercadorias próprias para as colônias inglesas.

Desejamos indicar ainda certas mercadorias úteis apenas para as colônias inglesas, especialmente as do mar dos Caraíbas, Jamaica, sobretudo, e que não eram levadas para a Europa. Eram retiradas principalmente das províncias de Sta. Maria e Rio de la Hacha, que pouco comércio realizavam além dêsse, considerado por D. Antonio Narvaez y de la Torre, já citado (p. 191-192 n. 252) como excelente para as ditas províncias, e nada prejudicial para o comércio espanhol.

Serviam as mercadorias, gado, sobretudo muar, e frutos grosseiros, para o consumo nas ilhas, sendo impossível sua condução para a Europa. Novilhos e mulas tinham muito valor em Jamaica; extraídos de Sta. Marta, ao preço de 5 a 6 pesos os primeiros, e de 25 pesos os segundos, alcançavam 40 a 50 pesos e 60 a 80 ou 90, respectivamente, em Jamaica. Em geral serviam de moeda de troca para os negros, com vimos (vide p. 94) (262). As mulas eram muito procuradas porque tinham grande valor como animais de carga, e por serem empregadas em grande escala nas plantações de açúcar.

e) — Mercadorias de retôrno naturais da Espanha.

As mercadorias originárias da América eram levadas à Inglaterra diretamente das colônias hispano-americanas, ou pela via de Cadiz, indiferentemente.

Havia, no entanto, além delas, certas mercadorias de origem espanhola, que serviam também de retor-

(262) — D. Antonio Narvaez y de la Torre, "Relación ó informe de la Provincia de Sta. Marta y Rio Hacha"... etc, reproduzida em Cuervo, op. cit., p. 197.

nos: muitas vêzes em lugar de levar mercadorias americanas, os comerciantes inglêses que iam a Cadiz, carregavam produtos pròpriamente espanhóis, enchendo o navio com êles, ou completando o carregamento.

Os principais dêsses produtos eram o ferro e a sêda bruta. A Inglaterra, pela insuficiência de combustível era obrigada a comprar no estrangeiro o ferro em barra; a Espanha era um dos fornecedores dessa matéria prima. A sêda, enquanto o govêrno espanhol permitiu sua saída, era matéria importante na exportação para Inglaterra, servindo para abastecer a indústria.

A lã em bruto espanhola, especialmente a grossa, servia para completar a quantidade de lã ocupada pela indústria inglêsa.

Outros produtos espanhóis eram frutos de várias espécies — laranjas, uvas, figos, amêndoas, castanhas, limões, etc. — vinhos, vinagre, óleos, soda, sal, salitre, etc.

3 -- Importância e valor do comércio.

É difícil indicar exata ou aproximadamente, seja a quantidade de mercadorias trocadas, seja seu valor em dinheiro: não existem fontes onde fazer a verificação.

O único dado exato que podemos citar á referente ao comércio da Companhia do Mar do Sul. Em 1734, um relatório publicado por uma comissão formada por pessoas não acionistas, reunida para verificar as contas, indicava como lucro da Companhia nos 10 primeiros anos de comércio, a quantia de £ 32,260, 18 sh. quantia insignificante que dava uma média anual de £ 3,226 (263). Considerando, entretanto, que a Companhia não se limitava ao comércio lícito e que seus representantes e empregados em geral exerciam uma intensa atividade ilícita, essa quantia representa apenas uma pequena parte do valor do comércio feito sob a cobertura do asiento. É claro que, mesmo quando os diretores tinham conhecimento das atividades ilícitas e participavam dêsses lucros laterais, os proveitos não apareciam nas contas da Companhia. O pequeno lucro da Companhia explica porque seus membros se prontificaram a aceitar, em troca do navio de permissão, o equivalente de 2% dos retôrnos das frotas e galeões: a Companhia receberia neste caso, anualmente, sem correr nenhum risco, £ 70.000 pelo menos (vide p. 102).

(263) — Anderson, op. cit., vol. III, p. 204.

Mas o comércio da Companhia nem foi o mais importante e o mais lucrativo, nem durou muito tempo.

A atividade dos entrelopos foi mais importante e contribuiu com a principal porcentagem nos ganhos permitidos pelo comércio com o Império Espanhol.

É impossível naturalmente ter uma indicação exata sobre o valor do comércio ilícito: os entrelopos não se preocupavam em declarar ou anotar seus lucros e suas atividades não eram controladas pelos órgãos do governo. É provável, contudo, que uma pesquisa nos assentamentos das alfândegas dos portos ingleses mais interessados no comércio hispano-americano dê algum resultado e permita conhecer mercadorias saídas por eles e lugares a que eram destinadas. Mesmo sem ter indícios seguros e completos podemos afirmar que os lucros financeiros obtidos foram enormes: a extensão alcançada pelo contrabando inglês dá-nos a segurança disso. Alguns exemplos isolados servirão para termos uma idéia do que pode ter sido o total: em 1719, um navio inglês, indicado na já citada relação de Coretayre, vendeu em Cuba, em 4 semanas, mercadorias no valor de 40.000 pesos; outro navio vendeu em Portobelo, na mesma ocasião, a mesma importância, enquanto uma frota de seis navios carregava 200.000 pesos em mercadorias ao sair de Jamaica em direção de Portobelo; o mesmo número de navios levou pouco depois a Cuba 80.000 pesos em mercadorias e 30 negros. Ballesteros y Beretta (264) indica um navio que, com uma carga de £ 2.000 ganhou £ 6.000 em dois meses.

Alguns autores procuram dar o valor total do comércio: assim, por exemplo, Savary des Bruslons, que publicou seu "Dictionnaire de commerce" em 1723, dá como lucro anual dos ingleses, com o seu comércio ilícito feito via Jamaica, a quantia de mais ou menos 6.000.000 de peças de oito, consistindo $\frac{3}{4}$ desse total em barras e moedas de ouro e prata (265). Aliás, em 1704, um autor inglês, já citado por nós (pág. 169) falava num lucro anual de 6.000.000 de pesos, quantia superior à indicada por Savary des Bruslons se consideramos a diferença entre peça de oito e peso (a peça de oito ou piastra equivalia a 8 reais de prata, e o peso a 13 $\frac{1}{4}$ reais de prata). Essas quantias representam avaliações aproximadas, não sendo na realidade senão uma parte do total. Julgamos, pela extensão ganha pelo contrabando a partir de 1713, pequena

(264) — Ballesteros y Beretta, op. cit., vol. VI, p. 693.

(265) — Savary des Bruslons, op. cit., vol. I, pp. 951-952.

a quantia indicada por Savary des Bruslons (equivalente a mais ou menos £ 1.400.000) sobretudo se for comparada com a cifra de £ 1.000.000, dada por Picton, como lucro anual de Liverpool apenas (266). Outros autores, contudo, indicam quantias muito mais elevadas. Assim, Alsedo y Herrera em seu "Aviso histórico" (ed. Zaragoza, pp. 266, 267 e 283) atribui, aos ingleses, no período de 1713 a 1739, um lucro de 224 milhões de pesos tirado da América do Sul; diz êle que as províncias da América Meridional, como indicavam as avaliações feitas, forneciam anualmente 11 milhões de pesos, que multiplicados por 26 anos davam um total de 286 milhões. Dêses 286 milhões, a Espanha recebeu apenas 62 milhões; os outros 224 milhões foram, segundo êle, levados pelos ingleses que os ganharam com a venda dos negros, os negócios do navio de permissão e o comércio ilícito. E' possível que os ingleses tenham tido um lucro assim grande, mas atribuindo o proveito dos 224 milhões aos ingleses somente, o autor esquecia-se de que não eram êles os únicos estrangeiros que comerciavam na América; holandeses e franceses participavam também do comércio, embora em escala muito menor, e uma parte daquela quantia deve ter sido levada por êles.

Mas se acrescentarmos os lucros extraídos da Nova Espanha e das ilhas, a cifra de 224 milhões pode ser ainda pequena para indicar os proveitos obtidos pelos ingleses com o seu comércio ilícito.

Também Bourgoing em seu "Tableau de l'Espagne Moderne" (p. 186) indica um lucro inglês muito grande: diz êle que "o contrabando dava à Inglaterra, depois da paz de 1763, 20 milhões de piastras fortes por ano".

Essas quantias são simples avaliações e é difícil dar razão a um ou outro autor; julgamos, entretanto, que as cifras maiores aproximam-se mais da realidade.

No caso do comércio indireto poderia haver mais facilidade em se determinar a importância, por causa das estatísticas existentes sobre o comércio anglo-espanhol. Entretanto, as estatísticas que pudemos consultar não discriminam as mercadorias segundo os portos de destino, tornando-se impossível a separação das mercadorias destinadas à América, das mercadorias que seriam consumidas na própria Espanha. Um relatório dos comerciantes de Londres, apresentado em 1749, afirma que o valor das mercadorias inglesas

(266) — Picton, op. cit., vol. I, p. 168.

enviadas para a América, via Cadiz, correspondia a pouco mais de 1/3 do carregamento de um navio de 600 toneladas (267), proporção que deve aproximar-se bem da verdade, porque as mercadorias inglesas eram altamente apreciadas no Império Espanhol.

Embora não possamos indicar o valor exato do comércio, podemos afirmar que êle era favorável à Inglaterra: a balança do comércio inclinava-se a seu favor, com uma diferença de 4 a 5 milhões (268). Além disso, não devemos esquecer que êsse lucro era aumentado pela venda de alguns retornos na Europa.

Nos 70 anos que nos interessam não houve todavia regularidade no desenvolvimento da atividade comercial inglesa no setor que estudamos: houve períodos de decréscimo e períodos de aumento. Houve épocas em que predominou o comércio indireto, épocas em que o comércio direto foi mais importante, e épocas de equilíbrio.

Assim, de 1713 a 1750, predominou o comércio direto: a atividade da Companhia do Mar do Sul e a guerra de 1739-1748 contribuíram para isso. Enquanto a Companhia exercia as atividades previstas pelo tratado de asiento, e as alargava mesmo, os interesses ingleses em Cadiz eram prejudicados. A guerra de 1739 naturalmente diminuiu as relações comerciais entre a Inglaterra e a Espanha, embora não as rompesse totalmente, e tornou difíceis também as relações entre a Espanha e suas colônias. Era natural, portanto, que os entrelopos ingleses aumentassem grandemente sua atividade no mar dos Caraíbas e no Prata (acreditamos no entanto, que aquí o contrabando brasileiro foi mais intenso no período de interrupção das relações com a Espanha).

Terminada a guerra, as relações anglo-espanholas se normalizaram, e em 1750 foi extinto o privilégio da Companhia do Mar do Sul. Um equilíbrio parece ter-se estabelecido então entre o comércio direto e o indireto; enquanto os entrelopos continuavam as suas atividades na América, os comerciantes interessados em Cadiz eram beneficiados com o afastamento da Companhia do Mar do Sul, concorrente importante. Depois de um aumento considerável durante a guerra anglo-espanhola de 1762-1763, o comércio direto declinou por causas já por nós estudadas. Se em 1750, o governo inglês atendeu os pedidos dos comerciantes interessados em Cadiz, concordando com a extinção

(267) — Anderson, op. cit., vol. III, p. 270.

(268) — Pereyra, op. cit., vol. II, p. 274

dos privilégios da Companhia do Mar do Sul, mediante uma compensação em dinheiro, em 1766, êle procurou pôr em prática os melhores meios para reanimar o comércio dos colonos espanhóis com suas colônias, chegando à criação de portos francos. Isso nos mostra que tanto o comércio direto com a América Espanhola, como o indireto, eram julgados pelo govêrno inglês de alto valor para o país.

4 — Condições financeiras do comércio.

O êxito da atividade comercial lícita ou ilícita dos ingleses na América Espanhola foi determinado em grande parte também pelos métodos de comércio por êles empregados. Era muito comum entre os negociantes ingleses o uso intenso do crédito nas suas transações. O crédito era considerado como a “operação vital da indústria e do comércio” ou “a vida do comerciante”. Êle permitia a realização de operações comerciais mais numerosas do que mediante pagamento imediato em dinheiro. O sistema de crédito era usado no interior da Inglaterra e no exterior: neste caso, êle permitia o desenvolvimento do comércio de além mar e consolidava o domínio inglês sôbre os mercados estrangeiros que, às vêzes, lhe ficavam devendo muito (269). Eram usadas nas transações a crédito, as letras de câmbio, e o prazo para pagamento era longo ou curto, conforme as circunstâncias.

Êsse sistema foi amplamente adotado pelos ingleses nos seus negócios com os colonos hispano-americanos, que não hesitaram em aceitar as vantagens que êle lhes oferecia. Graças a êsse sistema, os colonos podiam comprar mercadorias em muito maior número do que se pagassem à vista e podiam obter também lucros grandes. O sistema ligava-os aos ingleses, seja pelas facilidades que obtinham para suas compras, seja pelas dívidas que contraíam. A técnica de comércio na América Espanhola sofreu notáveis modificações sob a influência dos métodos ingleses.

Além disso, outra circunstância explica a grande intensidade alcançada pelo contrabando: a necessidade de os comerciantes hispano-americanos manterem sempre seus capitais em movimento. De acôrdo com o sistema econômico-colonial espanhol, os colonos deviam adquirir suas mercadorias sòmente na época dos galeões e frotas. Mas a demora entre a chegada de

(269) — Defoe, “The complete English tradesman” (ed. 1732), apud Lipson, op. cit., vol. III, p. 220.

uma frota e outra, a irregularidade das viagens, traziam graves inconvenientes para os comerciantes hispano-americanos: seus capitais deviam ficar parados no intervalo entre uma viagem e outra dos navios oficiais e dêsse modo iam naturalmente diminuindo. Em geral, mais ou menos seis meses depois da chegada dos galeões, os comerciantes já tinham vendido tôda a sua mercadoria. Sem mercadoria, com grandes quantias de dinheiro obtidas nos negócios, o comerciante não tinha interêsse em esperar a chegada dos navios da Espanha para fazer novo emprego de capital: dirigia-se para a costa e adquiria outras mercadorias dos contrabandistas. Os comerciantes do Peru procuravam Portobelo ou Cartagena, onde dominavam os entrelopos inglêses. Os pequenos comerciantes, que tinham pequeno capital para empregar, iam pessoalmente a costa para fazer suas compras. Os grandes comerciantes, ou serviam-se dêles, confiando-lhes certas quantias e dando-lhes certa porcentagem, para fazer suas compras, ou enviavam à costa empregados de tôda confiança para collocarem seus capitais, provendo-se assim ininterruptamente dos gêneros necessários. Se considerarmos as facilidades oferecidas pelos inglêses nas transações, veremos como deviam ser constantes e fartas as provisões de gêneros nas mãos dos comerciantes das colônias espanholas. É verdade que os comerciantes do Peru podiam empregar seus capitais na compra de certas mercadorias de fabricação americana, como panos de Quito, bastante usados pelas populações pobres das montanhas. Mas é interessante notar, com Jorge Juan e Antonio Ulloa (270), que os comerciantes separavam seus capitais em duas partes: uma destinada à compra de mercadorias coloniais, e outra à compra das mercadorias européias. Como estas davam mais lucro e, eram muito mais procuradas, era natural que o interêsse dos comerciantes por elas fôsse muito maior. Essa situação prejudicava enormemente o movimento das feiras, especialmente das de Portobelo (271). Quando chegavam os galeões, os comerciantes já estavam providos de mercadorias ou tinham seus capitais em viagem para a costa: isto demorava muito a venda das mercadorias trazidas pelos navios espanhóis e diminuia o movimento da feira. Além disso, geralmente, êles gastavam apenas meta-

(270) — Juan e Ulloa, op. cit., p. 218.

(271) — O exemplo dado pelos autores que consultamos, J. Juan e A. Ulloa, "Noticias Secretas de América", refere-se ao Peru; êle pode ser aplicado em menor escala à Nova Espanha.

de do seu dinheiro em mercadorias dos navios espanhóis, ficando a outra metade para o contrabando. Esse estado de coisas podia ser modificado pelo envio de navios freqüentes, e, no caso do Peru, pela adoção da rota do Cabo Horn; é claro que se tivessem os gêneros mais freqüentemente e num pôrto próximo, os negociantes os prefeririam, sendo menores os gastos do transporte. Dêsse modo, foi uma boa política do govêrno espanhol a introdução do sistema de navios de registro, e a abertura do Cabo Horn em 1740. Esta medida devia contribuir para diminuir empregos de capital pelos comerciantes hispano-americanos nas costas do mar dos Caraíbas. Sua influência, contudo, não se fêz sentir logo, seja por causa da barateza do gênero de contrabando, seja por causa do hábito, seja pela insuficiência da marinha espanola; mas aos poucos as novas vias foram sendo adotadas e a diminuição do número de negociantes hispano-americanos em Jamaica depois de 1765 pode bem ter sido determinada por uma freqüência maior de navios nos portos do mar do Sul.

Mas os comerciantes espanhóis da América não se limitavam a empregar seus capitais na costa, na compra de mercadorias: êles os enviavam à Inglaterra. No século XVIII parecem ter sido numerosos os capitais hispano-americanos em Londres. Duas causas, sobretudo, contribuíram para isso: o desejo de subtrair os metais preciosos ao pagamento do quinto e de colocá-los em lugar seguro, e a encomenda de mercadorias determinadas (272). Para subtrair seu ouro e sua prata ao pagamento do quinto cobrado pelo govêrno espanhol, os colonos hispano-americanos habituaram-se a confiar seus metais preciosos aos inglêses, levando-os geralmente para Jamaica (isso não excluía a entrega a comerciantes inglêses que visitavam as colônias espanholas). Em Jamaica, entregavam a prata e o ouro em barra ou moeda a comerciantes ou outras pessoas de sua confiança, recebendo em troca, como garantia do depósito, letras de câmbio sacadas sôbre Londres. Enquanto a Companhia do Mar do Sul commerciou nos territórios espanhóis, seus navios também levaram muito ouro e prata para a Inglaterra, a pedido dos colonos. Êles transportavam os metais, ou então levavam passageiros que tinham como bagagem

(272) — Vários autores falam dêsse envio: D. Dionisio de Alsedo y Herrera, "Comento geográfico histórico", ed. Zaragoza, pp. 207-208 e 383; Noel, "L'Amérique Espagnole ou Lettres Civiques à M. de Pradt", 5 ème. lettre p. 84; Christelow, op. cit., p. 331; V. L. Brown, pp. 669, 673-674.

grandes quantidades de ouro e prata (273). Comumente, segundo Alsedo y Herrera (274), para levarem os bens dos colonos espanhóis, os funcionários da Companhia cobravam uma taxa de 6 %, elevada para 10 % quando os diretores da Companhia, para satisfazer um pedido do governo espanhol, proibiram o transporte nos seus navios de bens que não lhe pertenciam. Grandes somas de metais foram extraídas da América, mesmo a este preço, diz o autor indicado. Casas de Londres, e, talvez mesmo, o Banco da Inglaterra, tornaram-se depositários das riquezas dos colonos da Espanha: o prejuízo sofrido pelo governo espanhol transformava-se em benefício para a Inglaterra.

Os capitais eram enviados para a Inglaterra também para a compra de mercadorias; certas quantias eram confiadas a ingleses (cremos mesmo que representantes das casas hispano-americanas iam à Inglaterra) para a compra de mercadorias encomendadas. Este modo de empregar os capitais coloniais deve ter existido desde que se tornaram mais intensas as relações entre os colonos espanhóis e os ingleses de Jamaica; mas êle se intensificou em dado momento por causa de certas resoluções do governo espanhol, que restringiam as transações dos comerciantes americanos.

Em 1729, pela real ordem de 23 de novembro, foi proibida a consignação de mercadorias a qualquer comerciante das Índias: os consignatários deveriam ser os encomenderos que seguiam nos galeões, frotas e outros navios; a êles também competia levar os retornos para a Espanha. Mais tarde, em 1735, pelo artigo 4 do "Real despacho sobre flotas y galeones" (275) era proibido aos "comerciantes dos reinos do Perú e Nova Espanha, remeter capitais para a Espanha, para empregá-los em pura negociação"; e também o rei proibia "aos indivíduos do comércio da Espanha que levassem por sua conta, a Lima e outras províncias do Peru, as mercadorias transportadas nos galeões, devendo despachá-las para o lugar da feira, do mesmo modo que as mercadorias das frotas da Nova Espanha, deviam ser levadas para Jalapa. Não podendo enviar seus capitais para a Espanha, era natural que os comerciantes ame-

(273) — Além de transportarem o metal não quintado por conta dos colonos espanhóis, os comerciantes ingleses (da Companhia ou não) recebiam pagamento em metal do mesmo tipo.

(274) — Alsedo y Herrera, op. e ed. cit., p. 207.

(275) — Documentos, V, n.º 29, pp. 117-118; Antunez y Acevedo, "Memorias historicas sobre la legislación y gobierno del comercio de los españoles con sus colonias en las Indias Occidentales", p. 298.

ricanos procurassem outra via para efetuar seus negócios. Os comerciantes da Nova Espanha que não haviam sido ouvidos por ocasião da emissão dessa ordem, reclamaram; aliás, êles sentiam-se muito mais prejudicados que os do Peru, pois tinham mais dificuldades em dispor de seus capitais por outras vias. Conseguiram, então, em 1738, a expedição de uma cédula que suspendia em seu favor o disposto pelo art. 4 do decreto de 1735: seus capitais podiam ser enviados à Espanha, desde que fôsem consignados ou enviados aos comerciantes matriculados na Universidade de Carregadores das Índias, em Cadiz; as mercadorias compradas com êsse dinheiro deveriam ser transportadas nas frotas, e registradas em nome de “indivíduos matriculados no comércio dêstes reinos e que faziam as viagens” (276). Novas reclamações dos comerciantes do México levaram S.M. Católica a expedir a cédula de 20-6-1749, em que eram anuladas as restrições impostas pelas resoluções de 1729, 1735 e 1738 e que permitia aos comerciantes do Peru e Nova Espanha enviarem livremente à Espanha seus capitais, como faziam antes de 1729, fazendo suas consignações, enviando seu dinheiro e seus pedidos a qualquer pessoa (277). Essa medida visava acabar com os prejuizos que sofriam o tesouro e o comércio espanhóis, pela extração dos capitais por outras vias.

A resolução não impediu a saída dos capitais hispano-americanos para a Inglaterra: diminuiu-a apenas.

E' interessante notar que as reclamações sôbre as resoluções indicadas foram tôdas feitas pelos comerciantes do México: isso parece indicar que as medidas afetavam muito mais seus interêsses que os dos negociantes do Peru, mais submetidos à influência dos inglêses.

A Inglaterra teve, pois, ainda, parte do papel importante que deveria caber exclusivamente à Espanha, no aproveitamento dos capitais hispano-americanos.

(276) — Documentos, V. n.º 30, pp. 123-126. Real Cédula derogando lo dispuesto en el capítulo 4 de la real cedula de 21 de Enero de 1735, y declara el modo y forma com que los individuos del comercio de Nueva España pueden remitir sus caudales y frutos, y facilitar los retornos (20-11-1738); Antunez y Acevedo, op. cit., Apêndice XXI, pp. XCIV-XCVII.

(277) — Documentos, V, n.º 33, pp. 133-138. Real cédula para que el Consulado y comercio de los reynos de Peru y Santa Féremita los caudales a su arbitrio y voluntad, com la misma libertad que lo executaba antes del año de 1729, en la forma que se expresa (20-6-1749); Antunez y Acevedo, op. cit., Apêndice XXII, pp. XCVII-CIII.

P A R T E I I I
REAÇÃO ESPANHOLA E CONFLITOS
ANGLO-ESPAHÓIS

CAPÍTULO I

RESISTÊNCIA DA ESPANHA A PENETRAÇÃO INGLÊSA

A penetração inglesa na América Espanhola prejudicava grandemente os interesses espanhóis. Sofria prejuízos a coroa espanhola; prejuízos morais, porque a concessão de vantagens e privilégios aos ingleses quebrava o seu exclusivismo colonial e porque a atividade ilícita diminuía a afeição e a dedicação dos colonos à metrópole e à dinastia; prejuízos econômicos, porque a conquista dos mercados por produtos estrangeiros impedia o desenvolvimento do interesse pela produção na Espanha, porque a entrada clandestina de gêneros em grande quantidade e a dificuldade em vender as mercadorias transportadas por frotas e galeões diminuían o rendimento do tesouro e porque os metais preciosos seguiam diretamente para o estrangeiro. Sofriam prejuízos os súditos espanhóis, industriais e comerciantes, que muitas vezes não podiam vender seus produtos, encontrando o mercado americano já suprido na época da chegada de frotas, galeões ou navios de registro, ou eram obrigados a vendê-los com perda (278).

Considerando êsses prejuízos, o govêrno espanhol procurava resistir à penetração inglesa, seja dificultando a execução dos tratados de Utrecht no referente ao comércio com a América, seja lutando contra o comércio de contrabando.

(278) — Devemos notar que, além dos ingleses, outros estrangeiros comerciavam na América Espanhola; acontecia, porém, que no século XVIII o papel dos ingleses era muito mais importante e sua atividade muito maior, exercendo-se em áreas também maiores que a dos outros entrelopos. Por isso podemos atribuir aos ingleses isolados ou prejuízos apontados, notando entretanto, que com êles agiam outros elementos.

1 — Resistência à atividade da Companhia do Mar do Sul.

No primeiro caso, de dificultar a execução dos tratados, se considerarmos as condições em que foram obtidas as concessões pela Inglaterra, não nos admiraremos da atitude da Espanha; as concessões feitas, estando em desacôrdo com os interêsses espanhóis, e sendo os fins e conveniências da Espanha diferentes dos da Inglaterra, não se podia esperar que ela pusesse o seu melhor empenho na aplicação dos tratados.

Já tivemos ocasião de indicar certas medidas empregadas pela Espanha para diminuir as possibilidades do comércio lícito inglês nas suas colônias americanas (Vide pp. 93, 97-98); elas atingiam o comércio negreiro e o navio de permissão e eram aplicadas sob os mais variados pretextos. Nesses atos, muitas vêzes, o govêrno espanhol não tinha responsabilidade, cabendo aos oficiais reais, que aproveitavam também ocasiões favoráveis para extorquir dinheiro da Companhia, a culpa dos abusos cometidos.

A detenção, o confisco imediato de bens da Companhia (navios, feitorias, negros, etc.), em caso de guerra ou sob qualquer outro pretexto, era coisa comum. O confisco em caso de guerra, sobretudo, teve grande importância. Êle causou sempre conflito, porque o govêrno espanhol não costumava respeitar o prazo dilatado (18 meses) concedido à Companhia pelo tratado de asiento para retirar seus bens das terras espanholas, em caso de rompimento de hostilidades. Na real cédula de 25-10-1718, por exemplo, sobre confisco dos bens do asiento, escrevia S. M. Católica: "... e advirto-o de que nesta represália e confiscação devem ser incluídos todos os bens e mercadorias do asiento de negros, porque é minha vontade que não sejam êles excetuados... nem que sejam observados prazo ou qualquer condição das estipuladas nos últimos tratados de Paz e Asiento de Negros" Essas confiscações, feitas em tempo de guerra, tinham o caráter de represálias a ataques inglêses e serviam como meio de defesa das Índias. Sendo, no entanto, feitas contrariamente aos dizeres do tratado, podem ser consideradas como meios de enfraquecer a posição dos inglêses na América e diminuir os seus negócios.

A apreensão dos bens do asiento em caso de guerra ou de rompimento de relações entre a Inglater-

ra e a Espanha, era feita segundo determinadas regras. Por ordem do rei eram apreendidas tôdas as espécies de bens e mercadorias dos asientistas sem exceção; os livros de negócios, registros, etc., eram também recolhidos. Todos os bens embargados deviam ser inventariados por um oficial real, na presença do representante inglês, que também assinava as relações. Os gêneros e bens eram depositados em lugar seguro para evitar qualquer extravio; as mercadorias que, por sua qualidade, podiam estragar-se com a detenção, eram vendidas, estando presente o representante da Companhia; o produto da venda, com indicação de sua procedência, era guardado junto com os outros bens. Para a alimentação dos ingleses era separada uma porção dos bens embargados, da qual o consumidor dava um recibo. As pessoas eram respeitadas; os vice-reis e governadores deviam cuidar que os ingleses não sofressem qualquer vexame. Não eram estes obrigados a deixar a América, mas, se os oficiais reais achassem conveniente, podiam determinar que eles se mudassem da costa para o interior.

Devemos notar que essas medidas deviam ser aplicadas não só contra a Companhia asientista, como contra todos os ingleses residentes nos domínios espanhóis, ou em trânsito por eles, excetuados apenas os ingleses e irlandeses católicos neles “avecindados” (279).

Cessado o estado de guerra, ou afastada a causa que determinara o confisco, eram os bens devolvidos também por ordem do rei. Mandava então S. Magestade que se devolvessem os bens e mercadorias tal como haviam sido embargados, ou o valor justo que tinham na época da detenção. No caso de não ter sido feita, por ocasião do embargo, a avaliação dos bens por “descuido ou omissão dos oficiais reais, declaração de valor podia ser feita na época da restituição, diante dos juizes ordinários nos lugares onde tinham sido embargados, desde que os interessados apresentassem informações autênticas e provas. Essa declaração podia ser feita mesmo se apenas parte dos bens não tivesse sido avaliada.

(279) — Documentos, V, n.º 7, pp. 17-19. Real Cedula sobre confiscación de bienes del asiento de ingleses de Buenos Aires (25/10/1718); n.º 23, pp. 105-106. Real Cedula sobre supreción del asiento de ingleses (27-3-1727).

Confiscações dessa espécie foram feitas em 1718 e 1727, com restituições em 1721 e 1729-1730 (280).

O valor dos bens confiscados, segundo declarações dos diretores da Companhia, citadas por Anderson (op. cit., vol III, p. 222), subiu a £ 225.000 em 1718 e a £ 122.000 em 1727. Neste ano, segundo carta enviada pelo governador de Cartagena ao ministro Patiño, naquela cidade, somente, foram recolhidos bens ingleses no valor de 304.000 pesos (281).

Essas medidas tinham como efeito, excluídos os prejuízos da Companhia do Mar do Sul, apenas a suspensão temporária e ineficiente do **asiento**; levantado o embargo, o comércio recomeçava e continuava como anteriormente.

As medidas contra suas atividades lícitas irritavam a Companhia do Mar do Sul, provocavam conflitos, e não resolviam o problema da participação dos ingleses no comércio hispano-americano.

O problema do contrabando feito pela Companhia cu por seus funcionários, preocupou, por sua gravidade, a Espanha. Neste caso, combatendo-o, o governo espanhol tinha o direito ao seu lado.

Para lutar contra o comércio ilícito da Companhia do Mar do Sul, a Espanha dispunha de poucas e ineficientes armas: a visita aos navios chegados, a apreensão das mercadorias. Os navios de permissão eram visitados e medidos para serem verificadas a tonelagem e a quantidade de mercadorias: excesso de peso e tamanho determinava a sua interdição, como já vimos (parte II, cap. III).

O encontro de contrabando nos navios negreiros, por ocasião da visita dos oficiais reais, era punido com o confisco e queima dos bens, e castigo dos responsáveis pela fraude (art. 2 do trat. vide pp. 49 e 89). Ao contrário do previsto no **asiento** francês, a pena de morte não era indicada para os responsáveis pela fraude, e os navios com mercadorias de contrabando, contrariamente ao que diziam as leis das Índias, não podiam ser apreendidos ou conservados parados; a fraude não podia impedir também os representantes da

(280) — Reais cédulas de 25-10-1718 e de 27-3-1727 mandavam embargar os bens do **asiento**; e reais cedulas de 6-8-1721 e 14-12-1729 (dirigidas aos vice-reis do Peru e Nova Espanha) e 12-2-1730 (dirigida ao governador de Buenos Aires) ordenavam a restituição. (Documentos, V, n.º 7, pp. 17-19; n.º 23, pp. 105-106; n.º 15, pp. 79-81; n. 26, p. 110; n.º 27, pp. 111-112).

(281) — Arquivo de Sevilha, Legajo 7616, apud Duro, op. cit., vol. VI, p. 189 n. 1.

Companhia de fazerem o comércio (282). Isso não impedia entretanto, que a Espanha, às vezes, apreendesse navios com contrabando, como em 1735, em Havana, quando o agente da Companhia procurava embarcar ilícitamente certas mercadorias em dois navios (283).

Para impedir ou diminuir o carregamento de mercadorias pelos navios negreiros, o representante espanhol entrou em entendimento com a Companhia do Mar do Sul, estabelecendo-se que os barcos grandes levariam quatro negros em cada cinco toneladas e os pequenos, um negro em cada duas toneladas, devendo todos levar certificados de provisões (284).

Costumava também o govêrno espanhol protestar e pedir a dispensa de agentes ou empregados da Companhia que se entregavam visivelmente ao contrabando, ou que praticavam outros atos contrários ao disposto pelo tratado de 1713. Assim, por exemplo, foram suspensos o capitão do “Royal Caroline” em sua última viagem, e o capitão de um navio denominado “St. James”, acusados de transportarem passageiros espanhóis e mercadorias não pertencentes à Companhia (285).

O resultado dessas medidas foi insignificante; o contrabando e outros atos ilegais da Companhia, contrários aos interesses espanhóis continuaram sempre. Elas serviram somente para provocar desentendimentos entre a Companhia e o govêrno de Madrí.

2 — Ação do govêrno espanhol contra os entrelopos inglêses.

Como já vimos, tinha grande importância o comércio feito pelos entrelopos inglêses.

Contra êles o govêrno espanhol lutou com tôdas as armas de que pôde dispor. Procurou despertar e aumentar zêlo de governadores e oficiais reais em ge-

(262) — Essas restrições à ação repressiva da Espanha são interessantes porque indicam uma atenuação das leis das Índias.

(283) — Carta da Companhia a Newcastle, 8-3-1735. R. O. St. Pap. Dom. Geo. II, 34, apud Vaucher, op. cit., p. 237.

(284) — Sim. Est. 7006. Certificado para o “Eagle” de 300 toneladas e 150 escravos (8-11-1734) e acôrdo entre T. Geraldino e a Companhia do Mar do Sul, apud V. L. B., p. 180 e n. 6.

(285) — Hildner, op. cit., p. 327;

ral, mobilizou forças navais, procurou organizar a resistência em terra, praticou numerosas reformas (a luta era dirigida também contra os elementos não ingleses).

Essa repressão ao comércio ilícito, no entanto, não foi uniforme: mais ou menos intensa segundo o interesse demonstrado pelo governo espanhol, ela dependia também muito de circunstâncias locais e sobretudo da atitude dos oficiais espanhóis na América. Estes, em geral, como vimos, mantinham uma atitude favorável aos elementos que exerciam as atividades ilícitas. O governo espanhol pôde, contudo, no decorrer do século, contar com alguns oficiais, vice-reis, governadores, presidentes de audiências que se interessaram pelo combate àquela prejudicial atividade, como por exemplo, D. Dionisio de Alsedo y Herrera. Quando apareciam êsses bons elementos, a repressão se intensificava nas províncias ou cidades sob seus cuidados.

Várias foram as medidas tomadas pelo governo espanhol ou por êsses oficiais, pessoalmente, para acabar com o comércio ilícito: algumas foram dirigidas contra os entrelopos estrangeiros, outras visavam desencorajar a prática das atividades ilegais pelos comerciantes hispano-americanos.

a) — Medidas visando desencorajar as atividades ilícitas dos comerciantes hispano-americanos.

Compreendendo que a repressão ao contrabando dependia grandemente da atividade e da ação dos funcionários das Índias, vice-reis, governadores, presidentes de audiências, etc., e conhecendo suas disposições, a côrte de Madrí, ordenava-lhes com insistência que lutassem contra os “comércios ilícitos”. São numerosas as reais cédulas, instruções, etc., emitidas pelo Rei e pelo Conselho das Índias, ordenando a guerra ao contrabando, lembrando leis sôbre a matéria, indicando métodos de combate. Dêsse tipo são por exemplo, as reais cédulas de 8-3-1714, sôbre necessidade de evitar o comércio de navios estrangeiros, de 31-1-1720, sôbre a forma de evitar comércios ilícitos nos “domínios do Peru”, de 26-8-1721, sôbre a mesma questão, de 13-1-1726, mandando evitar o comércio de roupas estrangeiras em Buenos Aires (286).

O crime de contrabando era severamente punido pelas leis das Índias: confisco de bens, prisão e mesmo

(286) — Documentos, V, n.º 3, pp. 8-9; n.º 14, pp. 75-79; n.º 16, pp. 81-82; n.º 20, pp. 99-100.

a morte eram penas existentes. As penas mais severas não eram sempre impostas. Filipe V, no entanto, mandou, pela real cédula de 31 de dezembro de 1720 (287), que fôsem observadas exata e irremissivelmente as leis (7 lib. 9 titul 27 e 8 titul 13) “que impunham a pena de morte e perda dos bens a todos que incorressem no que nelas se indicava sôbre introduções e comércios ilícitos”. A lei, que entraria em vigor um ano depois de sua publicação nas províncias americanas (por bandos públicos as resoluções deveriam ser dadas ao conhecimento em tôdas as províncias, cidades, vilas e lugares dos reinos), deveria ser aplicada a todos, sem exceção: contra os colonos que exerciam as atividades condenadas pelas leis citadas, e contra os funcionários que as permitiam, fôsem vice-reis ou funcionários menos elevados. A denúncia podia ser feita por qualquer pessoa, pela via reservada, ao Rei ou ao Conselho das Índias, para que nenhum transgressor ficasse impune. Não conseguimos saber se a ordem foi cumprida nessa época, mas cremos que não devem ter sido numerosas as execuções (se houve execuções), porque eram mais numerosos os interessados em continuar o comércio que os interessados em acabá-lo. Temos, no entanto, notícias de que, algumas vêzes, castigos severos foram impostos: assim, por exemplo, o governador de Buenos Aires, Miguel de Salcedo y Sierraalta (1734-1738), aplicou a pena de morte a algumas pessoas que exerciam o contrabando em grande escala.

Ao mesmo tempo que mandava impor castigos severos aos culpados, o govêrno espanhol tomava outras medidas, visando impedir o comércio clandestino. Assim, a mesma real cédula de 31-12-1720 mandava que os funcionários reais impedissem os colonos de transportar ouro e prata aos portos onde poderiam existir navios estrangeiros, principalmente quando havia notícia da chegada de tais navios: a decisão tinha como fim, ainda, evitar a saída de metais preciosos não quintados. Dizia o rei em sua ordem que a diminuição das atividades ilícitas dependia muito da atitude dos seus oficiais, cuja tolerância era a maior responsável pela extração de metais e introdução das mercadorias: se êles fizessem vigiar convenientemente as estradas que se dirigiam para as costas, aquêles males seriam evitados.

Essa vigilância nas estradas e caminhos seguidos

(287) — Documentos, V, n. 14, p. 77. Real cédula. Sobre la forma em que se devem impedir los ilícitos Comercios em los Dominios del Peru (31-12-1720).

pelos infratores da lei foi várias vezes recomendada pelo govêrno espanhol, e produzia algum resultado, embora passageiro e reduzido. Para exemplificar êsse tipo de ação que se dirigia contra os comerciantes hispano-americanos, pois eram êles que se encarregavam do transporte da costa para os centros de consumo, podemos indicar a atividade do já muitas vezes citado d. Dionisio de Alsedo y Herrera. Na sua passagem pela presidência da Real Audiência de Panamá, atendendo às instruções de S.M. Católica e do vice-rei de Nova Granada, Sebastião Eslava, procurou melhorar a situação comercial das províncias sob seu govêrno, desorganizada pela intensidade do contrabando. Para isso, colocou guardas em tôdas as vias conhecidas seguidas pelos traficantes. Dando aos apreendedores a parte da prêsas que a lei lhes destinava e distribuindo inteligentemente os guardas, conseguiu impedir bem a passagem: número muito menor de pessoas conseguiu passar com o contrabando, e a maior parte, ao ser surpreendida preferia perder as mercadorias a ser prêsas, abandonando, em caso de perigo, os fardos, e fugindo para lugares seguros nas montanhas. Na Nova Granada, as mesmas precauções eram, às vezes, tomadas, fazendo-se guardar as vias de penetração no Peru.

Mas, das medidas tomadas para desencorajar os comerciantes a applicarem seus capitais na compra de objetos de estrangeiros, a que nos parece mais interessante é a indicada por J. Juan e A. Ulloa, no livro "Notícias secretas de América" (pp. 196-197), e applicada em Cartagena. Já tivemos ocasião de dizer que Cartagena e suas imediações eram um centro importante de atividades comerciais ilícitas e que para ali se dirigiam comerciantes das mais distantes regiões do Peru e principalmente de Quito, Popayan e Santa Fé de Bogotá, para empregar seus capitais, grandes ou pequenos. Os comerciantes destas três províncias, junto com os do Peru, de acôrdo com as regras de comércio estabelecidas, deviam comprar suas mercadorias na feira de Portobelo, depois da chegada dos galeões. Achando, no entanto, difíceis os caminhos até Portobelo, êles se dirigiam a Cartagena, onde tinham à sua disposição as sobras da feira de Portobelo, ao voltarem os galeões. Como estas mercadorias eram geralmente de má qualidade e pouco valiosas, êles iam aos pontos de encontro com os entrelopos inglêses e empregavam aqui, em compras, a maior parte de seus capitais. Para que êsses negociantes gastassem seu dinheiro na compra de produtos trazidos da Espanha, resolveu-se fazer uma concessão. A partir de 1730, permitiu-se que logo que chegassem a

Cartagena, antes de se dirigirem para Portobelo, os galeões vendessem livremente suas mercadorias aos comerciantes interessados de Santa Fé, Popayan e Quito. A medida, contudo, provocou reclamações dos comerciantes do Peru, que se dirigiam a Portobelo, via Panamá. Diziam êles que, enquanto participavam da feira, os comerciantes de Quito, providos primeiro de gêneros, dirigir-se-iam a Lima para vendê-los e proveriam o mercado antes da sua chegada. Considerando que os comerciantes do Peru tinham razão, procurou-se resolver a questão de modo favorável a êles. Decidiu-se, então, que, chegados os galeões a Cartagena, fôsem fechadas as comunicações comerciais entre Quito e Lima, ficando proibidos os transportes de roupas e outros gêneros europeus entre as duas cidades; os que pretendessem levar clandestinamente tais gêneros de Quito a Lima seriam multados, e as mercadorias seriam confiscadas. Dêste modo, dizem os autores citados, “ficaram as províncias de Quito, Popayan e Santa Fé, capazes de prover-se de roupas, e as do Peru e Lima livres do prejuizo”. Mas a providência não deu os resultados esperados, porque, dizem êles, “o contrabando era um vício”. Os comerciantes que iam a Cartagena empregavam somente metade ou menos do seu dinheiro na compra das mercadorias dos navios espanhóis, reservando o resto para a aquisição das mercadorias dos inglêses. E, como as mercadorias oferecidas pelos entrelopos eram mais baratas, eram introduzidas em muito maior quantidade que as outras mercadorias do comércio lícito.

b) — Medidas dirigidas contra os entrelopos.

Acompanhando as medidas acima indicadas, outras foram tomadas, visando impedir a aproximação dos entrelopos ou dificultar e vedar seu comércio

Para defender as costas e tolher os movimentos dos entrelopos, usou o govêrno espanhol os célebres navios guarda-costas. Instituídos em 1725, êsses guarda-costas deviam restabelecer o curso dos galeões, a segurança do comércio e a liberdade dos portos, destruindo as atividades comerciais ilícitas. Para armamento e conservação dêsses navios foi criada uma taxa de 4 % sobre riquezas e frutos das Índias, cobrada dos comerciantes, principais interessados na medida. Os primeiros navios foram logo aprestados e partiram da Espanha para a América (288). Depois, êles passaram a

(288) — Alsedo y Herrera, “Aviso histórico”, ed. Zaragoza, p. 212.

ser também armados pelos governadores dos centros americanos, ou por particulares, com licença dos governadores.

Seu número variava, não só de acôrdo com as possibilidades da marinha espanhola, como de acôrdo com a situação internacional e com o estado do comércio nas Índias. Entre 1731 e 1739, por exemplo, êles desenvolveram uma grande atividade. Depois de 1763, também houve um grande aumento na atividade dos vigilantes guarda-costas: a razão pode ser encontrada no desejo de melhorar a defesa das Índias, depois da lição dada pela tomada de Havana pelos inglêses, em 1762, no desejo de vingar as perdas sofridas com a ocupação daquela cidade, ou então na intenção de Carlos III de acabar com os prejuízos causados ao tesouro e reerguer a Espanha. No período de 1763 a 1771, segundo o embaixador britânico, mais de 100 navios inglêses apresados pelos guarda-costas foram levados a Cadiz (289).

Os navios guarda-costas constituíam um perigo sério que não podia ser desprezado pelos entrelopos.

De acôrdo com o direito internacional reconhecido e com os tratados feitos com a Inglaterra, a côrte de Madrí podia exercer o direito de visita em águas de sua jurisdição, em embarcações estrangeiras navegando para seus portos.

Entretanto, seja para tornar mais eficientes as ações, seja para vencer um poder fortemente estabelecido, seja, no caso dos perseguidores serem particulares, para obter ganhos, os espanhóis ultrapassavam muitas vêzes os limites permitidos para os apresamentos, especialmente antes de 1739, prejudicando até a navegação inglêsa para colônias britânicas, e provocando conflitos.

Para completar o trabalho dos guarda-costas, embarcações de porte pequeno — balandras — eram, às vêzes, empregadas para procurar os traficantes nos surgidouros, embocaduras de rios, etc., onde os grandes navios “policiais” não podiam chegar. Diz Alsedo y Herrera, em seu “Aviso histórico” (Ed. cit. p. 253), que o uso das balandras se fez necessário porque, usando a Espanha navios de grande tonelagem para guardar as costas, os entrelopos passaram a usar embarcações menores que podiam ser escondidas nos acidentes litorâneos, e que podendo desenvolver maior velocidade, escapavam fâcilmente: contra elas deviam ser empregadas armas iguais. As balandras eram preparadas e ar-

(289) — Christelow, op. cit., p. 343 e n. 111.

mandadas por governadores e comandantes de praças, zelosos em defender os interesses do seu rei. Tal é o caso verificado em 1737, em Cartagena, cujo comandante fez armar duas balandras “S. Pedro” e “Santa Rosa” (290) para combater os ousados entrelopos.

Guarda-costas e balandras eram empregados no mar do Norte. No mar do Sul, onde eram menos frequentes as visitas de navios estrangeiros, o serviço de perseguição a entrelopos ou corsários era feito pela “armada do mar do Sul” ou por navios de registro requisitados e armados especialmente para esse fim, quando havia necessidade. Em Buenos Aires, os governadores costumavam usar embarcações particulares quando desejavam perseguir navios estrangeiros.

A vigilância no mar era completada por uma vigilância feita em terra: oficiais reais eram encarregados de verificar a existência de contrabando nos navios estrangeiros entrados nos portos, e eram destacados para os portos mais desertos, a fim de impedir as possíveis negociações entre colonos e intrusos. Mas essa providência era ineficiente porque a coroa espanhola não podia contar com o devotamento e honestidade de seus próprios oficiais.

Para combater certos métodos de comércio, as autoridades espanholas empregaram meios especiais. Como era muito usado para introdução do contrabando o processo das arribadas, a Espanha, em certas ocasiões, recusou aos navios ingleses o direito de se refugiarem nos portos americanos, violando assim o tratado de 1670: em 1737, o navio “Neptuno” foi apresado por ter entrado em porto do domínio espanhol invocando o direito de refúgio (291). Uma real cédula de 19-11-1767 mandava, que, de acôrdo com o artigo 1 do tratado de 1670, se permitisse a entrada de navios ingleses nos portos espanhóis, nos casos de estarem eles sendo perseguidos por piratas, ou de necessitarem reparos (292). Isso indica que o artigo não estava sendo observado com devia ser, e, cremos poder afirmar, que foram reclamações inglesas, como as feitas em 1737-1739, que provocaram a emissão da real cédula.

(290) — Alsedo y Herrera, op. e ed. cit., p. 253.

(291) — Carta da Companhia do Mar do Sul e Newcastle, 17-10-1738, R. O. St. Pap. Dom. Geo II, 45, apud Vaucher op. cit., p. 238.

(292) — Documentos, V, n.º 42, pp. 202-203. Real ordem que acompaña inserto el Capítulo 1.º del tratado com Inglaterra, sobre refugio em los puertos, por fuerza maior, de los navios de ambos paises (9-11-1767).

No caso das embarcações arribadas, ainda, foi em 1737 e durante certo tempo, em Cartagena, adotado o sistema de colocar um oficial com guarda a bordo, a fim de impedir o exercício do contrabando.

Finalmente, procuraram as autoridades espanholas destruir bases de contrabando utilizadas pelos ingleses. Esses ataques eram realizados como operações militares em época de guerra, e esse aspecto pouco nos interessa por ser uma coisa natural durante lutas entre dois países, ou ocorriam em época de paz, como operações de defesa do comércio e de segurança das Índias Ocidentais. Eram feitos de acôrdo com a coroa, por sua ordem, ou por iniciativa particular de vice-reis e governadores.

No Rio da Prata, as ações se dirigiam sempre contra a Colônia do Sacramento, o atrevido centro de contrabando pertencente a Portugal. Os ataques à Colônia tinham dois fins: o mais conhecido e mais citado, o de expulsar os portugueses encravados em terras consideradas espanholas; o mais importante para nós, o segundo, o de acabar com uma prejudicial base de contrabando, usada por traficantes portugueses e ingleses, como vimos. Atribuída a Portugal em 1715, a Colônia foi várias vezes atacada até 1777; em 1735, por causa do rompimento com Portugal; em 1762, durante a guerra dos Sete Anos; em 1777, depois da organização do vice-reino de Buenos-Aires. Pelo tratado de 1778, pela segunda vez no século XVIII, e definitivamente, a Espanha recebeu o território da Colônia (293). A fundação de Montevidéu, episódio da luta hispano-portuguesa pela margem esquerda do Rio da Prata, pode ser considerada também como um episódio na luta contra o contrabando: o estabelecimento de portugueses naquele ponto aumentaria para dois o número de bases de introdução ilícita de mercadorias, de modo que a expulsão dos intrusos em 1724 pode ser julgada como um meio de defender os interesses comerciais e financeiros da Espanha na região do Prata.

No mar do Norte, esse tipo de ação era dirigido so-

(293) — A primeira transferência da Colônia do Sacramento à Espanha (excetuadas as conquistas em tempo de guerra) fôra feita em 1750: pelo tratado de limites desse ano, os portugueses, cediam à Espanha a Colônia do Sacramento em troca do território do Ibicuí, onde estavam localizadas as missões de Jesuitas. Troca pouco vantajosa para os espanhóis, porque não solucionava o problema do contrabando; antes, aumentava as entradas possíveis, pelo aumento da superfície ocupada pelos portugueses.

bretudo contra os estabelecimentos dos ingleses que cortavam pau campeche. Assim, em 1717, o ataque aos estabelecimentos da laguna de Terminos e da ilha Triste (vide p. 146); em 1724, 1733, 1754, a ação contra os estabelecimentos de Belize, (vide p. 149); em 1724, o ataque à pequena ilha de Providência, que teve como resultado a capitulação dos seus defensores e o apresamento da artilharia e escravos de seus habitantes. Pode caber ainda neste item a luta de D. Dionisio de Alsedo y Herrera contra os contrabandistas de Natá, a que já nos referimos.

Essas foram as principais medidas empregadas para combater o comércio entrelopo. Mas o contrabando, em geral não diminuía com sua aplicação: podia diminuir na região onde eram postas em prática e pelo tempo que duravam; mas, suspensas as medidas, reapareciam os danos; ou então, a diminuição num lugar era acompanhada pelo recrudescimento em outro.

Isso acontecia porque as soluções a que nos referimos não atacavam o problema inteiro: eram um fraco remédio para um grande e grave mal.

3 — A política de reformas do governo espanhol.

a) — Contribuição de economistas, comerciantes, etc.

Eram necessárias medidas que cortassem o mal pela raiz. E como a principal responsável pela grande extensão alcançada pelo contrabando era a própria organização comercial e colonial da Espanha, o melhor meio de solucionar o problema era reformar essa organização, e melhorar as condições de comércio entre a metrópole e as colônias.

Constatando que a proibição do comércio ilícito não era suficiente para fazê-lo cessar, inclinou-se o governo espanhol para uma política de reformas. De 1720 a 1778, data do estabelecimento do comércio livre, a Espanha viu sua situação econômica e seu sistema colonial e comercial passarem por uma série de transformações. Partindo de reformas parciais que melhoravam a execução do sistema tradicional, conservado em suas linhas gerais, o governo chegou à modificação completa daquele sistema, dando maior liberdade às colônias e aos comerciantes espanhóis.

O movimento de reformas, iniciado no começo do reinado de Filipe V, pode ser considerado, de um lado, como um movimento puramente nacional, respondendo a necessidades sentidas pelo país, e de outro, espe-

cialmente depois de 1750, como ligado ao movimento de reformas e de idéias novas que se espalhou pela Europa no século XVIII. Não devemos esquecer também que o advento de uma nova dinastia teve importância na reorganização do sistema de governo espanhol: permitiu uma modificação no pessoal empregado e uma liberdade de ação que não possuíam os Habsburgos excessivamente ligados ao passado.

A necessidade de reformas era sentida por todos: não só governantes, como economistas, publicistas e comerciantes se interessavam pelo problema. E esse interesse manifestou-se pela publicação de grande número de obras, comentários, memórias, etc., onde o mal era assinalado e onde remédios eram propostos. Muitas dessas obras foram dedicadas ao rei e numerosas memórias contendo sugestões e propostas lhe foram dirigidas diretamente.

Alguns dos autores e suas obras merecem ser citados pela sua importância e pelo interesse que despertaram.

Na primeira metade do século, **Jeronimo de Uzta-ritz**, autor de um trabalho denominado “Teórica e práctica del comércio, de la indústria e de la marina” (1724), e **Bernardo de Ulloa**, que escreveu “Restablecimiento de las fábricas y comércio español”, defendiam os princípios mercantilistas (294) e indicavam no campo do comércio com a América, a necessidade de desenvolver a marinha de guerra (295) e a marina-mercante para que o comércio espanhol fôsse feito por navios espanhóis.

D. José de Campillo y Cossio, com duas obras, “Lo que hay en España de más y de menos para que sea lo que deve ser y no lo que es” “Nuebo sistema de Gobierno económico para la America: con los males y daños que le causa el que hoy tiene, de lo que participa copiosamente España: y remédios universales para que la Primera tenga considerables ventajas y la Segunda mayores intereses. Año de 1743”, **Bernardo Ward** que escreveu “Proyecto económico” (publicado por **Campomanes**, 1762), **Campomanes**, com “Fomento de la in-

(294) — Ulloa defendia a teoria da balança de comércio (importações devem ser menores que exportações) e mostrava a utilidade do desenvolvimento das fábricas nacionais. Condenava também os vários *asientos*, de negros ou outros, concedidos a estrangeiros por prejudicarem o comércio espanhol.

(295) — Uztariz dava um projeto de organização político-militar para embaraçar os estrangeiros traficantes nas Índias Ocidentais.

industria popular” (1774), **Manoel Antonio de la Gándara**, escrevendo “Apuntes sobre el bien y el mal de España, en que se proponen vários médios para restablecerla en su antiguo esplendor y opulencia, escritos de orden del Rey” (1759) e **Ensenada** (1743-1754), que escreveu várias memórias e informações para Fernando VI, e outros menos importantes, deram sua contribuição como economistas ou estadistas para a resolução do problema econômico da Espanha e de suas relações com a América.

Além de economistas, outras pessoas se interessavam pelo problema americano: comerciantes, que eram os principais interessados, atreviam-se, às vezes, a enviar memórias ao rei, mostrando a situação e sugerindo reformas; viajantes que escreviam sobre a América e o seu movimento comercial, apontavam os vícios do sistema, às vezes com felicidade e inteligência. Mesmo os estrangeiros se interessavam pela questão: assim, por exemplo, **Accarias de Sérionne**, em seu livro “Les intérêts des Nations de l’Europe développés relativement au commerce” (conhecemos a edição de 1766), dedicou várias páginas ao estudo do contrabando inglês na América Espanhola, suas causas e seus principais aspectos, indicando várias medidas, sobretudo de polícia, para extingui-lo. Seu interesse foi despertado pela desvantagem das outras nações européias e especialmente da França, em face da intensa atividade inglesa na América Espanhola.

A coroa espanhola não desprezou essa contribuição: as medidas de reforma basearam-se nas teorias e conselhos dos homens de ciência. Os reis Bourbons, de 1713 a 1783, souberam aproveitar os grandes valores espanhóis: vários economistas, como Campillo, Ensenada, Campomanes, participaram do governo nessa época, ocupando cargos públicos importantes e mesmo o cargo de ministro principal.

b) — Desenvolvimento da marinha.

Ao estudarmos a organização comercial e colonial da Espanha no século XVIII, chamam nossa atenção certas questões, apontadas pelos escritores da época, que explicam em grande parte sua fraqueza: a falta de marinha de guerra ou mercante, a inexistência de uma indústria nacional, a falta de comércio exterior.

A situação da marinha preocupou os reis e ministros espanhóis. Sua reorganização começou logo depois de terminada a guerra de sucessão. Ministros como Alberoni, Patiño e Enseada interessaram-se parti-

cularmente pelo problema. Sob o impulso desses ministros, a marinha espanhola se desenvolveu, readquirindo um pouco do seu antigo esplendor. A obra de Alberoni, que marca o início da reorganização naval da Espanha, foi destruída em cabo Pássaro (1718). Patiño, que havia sido seu auxiliar como intendente da marinha, continuou seu trabalho. Pretendia Patiño fazer de Cadiz o centro de todo o comércio americano e para isso procurava tornar as relações com as colônias seguras e sistemáticas. Com esse fim procurou colocar nos mares da América uma força eficiente para defender as colônias e proteger o comércio espanhol. Seu trabalho, embora silencioso, acabou despertando a atenção dos ingleses. Em carta dirigida ao seu governo (296), o embaixador Keene mostrava sua inquietação, não só pelo desenvolvimento naval da Espanha, como pelo aumento de forças nas Índias. Ele nos faz conhecer a maneira de agir de Patiño, que não se detinha nem diante da miséria das tropas nem diante da pobreza do tesouro. Para não inquietar os poderes marítimos, Patiño fazia construir seus navios em diferentes estaleiros nacionais ou estrangeiros, a fim de poder dispôr de várias embarcações novas ao mesmo tempo, sem despertar atenção. Ele fez construir navios também na América. Keene, em sua carta, indica sua suspeita de que alguns navios (nove) deveriam ser construídos na América, e diz que, pelo menos, parte do material europeu necessário já fôra enviado, dada a insistência com que Patiño dizia poder a Companhia do Mar do Sul encontrar tal material em Vera Cruz. Trabalhando dessa maneira, Patiño fez construir 22 navios de linha e 340 de transporte (297.)

Superior, todavia, a Patiño foi Enseada. Tendo tendência antiinglês, as medidas tomadas por ele visavam fortificar seu país contra a Inglaterra. Entre suas atividades para alcançar esse fim, o cuidado pela marinha ocupou o primeiro lugar. Ele contratou peritos no estrangeiro, enviou emissários a vários países para estudarem a arte da construção naval, promoveu o desenvolvimento das fábricas de material náutico, organizou em todos os pormenores o serviço da marinha. Sua atividade alarmou a Inglaterra de tal maneira que a notícia de sua queda foi ali recebida com

(296) — Carta de Keene sobre Patiño, in Coxe, "Memoirs of the Kings of Spain of the House of Bourbon, from the accession of Philip V to the death of Charles III (1700-1788)", vol. II, pp. 456-458.

(297) — Ballesteros y Beretta, op. cit., vol. V, p. 93.

satisfação. Dando a notícia, Keene escrevia a seu governo: “Os grandes projetos de Enseada sôbre a marinha se desvaneceram. Não se construirão mais navios”.

De fato, sua queda foi seguida por um retrocesso da marinha espanhola. Com Carlos III, o movimento de ascensão foi retomado, e em 1778, a Espanha contava com 67 navios e 33 fragatas.

O desenvolvimento da marinha mercante acompanhou o da marinha de guerra, não tendo correspondido, contudo, às necessidades da época.

c) — A reorganização da indústria e a modificação do sistema comercial.

A reorganização da indústria e a modificação dos metodos de comércio seguiram o desenvolvimento da marinha.

A Espanha possuía no começo do século XVIII uma indústria decadente, que não produzia nem para o consumo interno. Para melhorar a situação, medidas de encorajamento e de proteção às indústrias foram tomadas nos diversos reinados.

A falta de mão-de-obra especializada foi suprida pela imigração de trabalhadores estrangeiros, atraídos pela concessão de certas vantagens como naturalização, (oferecida por Filipe V em 1713) e isenção de impostos de consumo. Durante o ministério de Ripperda, o governo prometeu apoiar os estrangeiros que fundassem na Espanha fábricas de fio, tela ou papel (298). Do mesmo modo, foram protegidos os industriais do país, com isenção de impostos, como imposto de consumo (1753), alcavala e centos para as primeiras vendas.

Como medidas de proteção podemos citar a proibição de exportação de matérias primas produzidas na Espanha e que podiam ser ali manufaturadas, como, por exemplo, a sêda bruta ou torcida para tecer; a livre circulação, pelo país, de matérias primas de procedência espanhola; a proibição de importação de manufaturas que podiam competir com as manufaturas nascentes espanholas, como tecidos de algodão em geral, tecidos e lenços pintados, estampados de linho e algodão, chapéus portugueses, etc. A preocupação de proteger a indústria nacional aparece na real cédula de 14-11-1771 (299),

(298) — Ballesteros y Beretta, op. cit., vol. VI, p. 141.

(299) — Documentos, V, n.º 60, pp. 273-278. Real cedula. Prohibiendo el comercio de los tejidos de Algodon e lienzos pintados (14-11-1771).

em que Carlos III proibia a importação de tecidos puros ou mistos de algodão nos “domínios de Espanha e Índias”. Esses tecidos já haviam sido proibidos em 1728 por Filipe V, tendo sido a proibição levantada pelo mesmo Carlos III, em 1760, para “verificar o fruto que poderia trazer êsse comércio”. Considerando, porém, que o consumo de tecidos de algodão estrangeiros, pela sua extensão, por causa da moda atual, poderia substituir o consumo dos produtos de lã e sêda e prejudicaria as fábricas espanholas de algodão, o rei suspendeu a permissão de 1760, e proibiu a importação daquêles produtos por mar e por terra, qualquer que fôsse a sua origem. Dava um prazo de 20 meses para o consumo dêsses gêneros estrangeiros pertencentes a particulares, e de 3 meses para os comerciantes venderem os que possuíam.

Procuraram os reis espanhóis, além de fomentar a indústria, dar exemplo de exploração industrial. Com êsse fim fundaram várias manufaturas reais, destinadas à produção de vários artigos, que concorreram para ajudar o desenvolvimento da indústria espanhola.

Na luta pelo levantamento industrial da Espanha, os poderes públicos foram auxiliados pelas Sociedades econômicas, fundadas em grande número durante o século por pessoas cultas e entusiasmadas pelo progresso econômico do seu país. Interessadas em vencer a ignorância e os preconceitos, essas sociedades procuraram melhorar a situação econômica das regiões em que se estabeleceram. A indústria chamou sua atenção: a sociedade econômica de Madri, por exemplo, estabeleceu quatro escolas técnicas; em Jerez, foram fundadas escolas industriais.

Essas medidas deram resultado: a indústria espanhola ganhou nova vida e nova importância. Entre as mais prósperas, estavam as indústrias de tecidos, de sêda, de lã e algodão. Barcelona, por exemplo, que, em 1746, não tinha fábricas de panos de algodão, em 1767, já possuía 20; em Toledo de 100 “ofícios” de sêda em 1708, passou-se a 400 em 1715, a 543 em 1738 e a 610 em 1752. As indústrias de chapéus e de papéis ganharam também grande impulso.

Êsse desenvolvimento da indústria, entretanto não foi suficiente para que a Espanha se tornasse independente do mercado estrangeiro. Se as exportações para as Índias Ocidentais aumentaram e uma maior parte das necessidades das colônias pôde ser satisfeita pelas mercadorias nacionais, a Espanha estava longe, em 1783, de poder prescindir inteiramente de produtos estrangeiros.

Mas de nada valia aumentar a produção, visando o fornecimento para as Índies, se não fôsse modificado o sistema de relações entre as duas partes do Império.

De fato, um dos fatores que mais contribuía para o grande aumento do comércio ilícito era o sistema de comunicações entre a metrópole e as colônias.

Para afastar os estrangeiros da América e reconquistar inteiramente seu comércio, precisava a Espanha de transformar o sistema comercial.

A primeira tentativa para melhorar essas condições foi feita em 1720. O “projeto para frotas e galeões” de Filipe V (300) reorganizava o comércio tradicional. A regularidade era estabelecida: anualmente, sem adiamento, a frota para Nova Espanha devia sair de Cadiz em 1 de junho; depois de parar seis dias para aguada em Pôrto Rico, devia seguir para Vera Cruz onde podia ficar até 15 de abril seguinte, regressando então por Havana, onde o estacionamento permitido era de 15 dias; os galeões para a Terra Firme saíam em 1 de setembro, e não deveriam permanecer mais de 50 dias em Cartagena e de 15 em Havana. A fim de permitir a mais estrita pontualidade, as frotas saíam no dia estabelecido, mesmo que todos os navios particulares inscritos não estivessem prontos. A regulamentação cuidava de todos os pormenores: o projeto tratava da qualidade dos navios (sòmente os navios de fabricação espanhola eram permitidos), da sua direção, do seu carregamento, das penalidades no caso de encontro de contrabando, dos direitos a pagar, do transporte de passageiros, etc.

Justificando a assinatura do decreto, indicava o Rei a necessidade de restabelecer inteiramente o comércio entre a metrópole e as colônias, afim de satisfazer os interesses dos vassallos dos dois domínios reais, e de impedir a introdução de produtos por outras nações.

Essas providências não deram resultado: em 1735, volvia S. M. Católica a tratar do assunto, por não ter sido conseguida, com o regulamento de 1720, nem a regularidade necessária das frotas e galeões, nem a eliminação do comércio ilícito. Nesta ocasião foi resolvida a suspensão temporária dos galeões (para permitir a liquidação dos negócios dos galeões de 1730) e sua substituição por navios de registro, se fosse sentida a necessidade de gêneros europeus, roupas sobretudo, no

(300) — Documentos V, n.º 8, p. 21-45. Proyecto para Galeones y Flotas del Peru, y Nueva España y para navios de Registro y Avisos, que navegarem a ambos Reynos. Año de 1720 (5-4-1720).

vice-reino do Peru (301). Previa ainda o novo regulamento, o envio de “avisos”, sete meses antes da saída dos galeões para que o comércio dêstes se fizesse rapidamente, estando já prontos os comerciantes da América para a realização das transações.

O sistema de navios de registro foi generalizado em 1740; nesta data, verificada sua insuficiência, frotas e galeões, foram abolidos. Navios isolados passaram a fazer o comércio entre a Espanha e a América. Três conseqüências interessantes teve a adoção dêste novo sistema: 1) a abertura do mar do Sul à navegação direta com a Europa, uma vez que os registros podiam fazer a viagem direta para o Peru, pelo cabo Horn; 2) diminuição da importância da via de Panamá e supressão das feiras de Portobelo. Essas feiras já haviam aliás, decaído muito com o comércio ilícito, antes da extinção; 3) Buenos Aires passou a ter comunicação direta com a Espanha e transformou-se numa praça florescente. Sabemos que as relações entre Buenos Aires e a Espanha eram antes mantidas pela via Peru-Panamá, ou por meio de alguns navios de registro, que nem sempre eram anuais. Em 1752, no entanto, 12 embarcações procuraram o pôrto do Rio da Prata. Assim, os registros devem ter contribuído, senão para diminuir o contrabando no Prata e províncias vizinhas, pelo menos para aumentar grandemente o comércio e a ligação afetiva da região à Espanha.

Para o México, a pedido do vice-rei, o sistema de registros foi suspenso e as frotas foram restabelecidas em 1754.

Os navios de registro marcaram a transição entre o velho sistema de porto único e de galeões e frotas e o comércio livre por vários portos, concedido por Carlos III. de 1765 a 1778.

Antes de tratarmos da concessão do comércio livre, merece nossa atenção o estabelecimento do correio marítimo. Em 1764, Carlos III, determinou que saísse mensalmente de La Coruña, para Havana ou Pôrto Rico, um navio-correio, levando tôda a correspondência da América. De Havana ou Pôrto Rico, as cartas seriam levadas por outras embarcações aos outros portos (302).

(301) — Documentos, V, n.º 29, pp. 115-123. Real despacho de 21 de Enero de 1735 sobre flotas y galeones (21-1-1735).

(302) — Documentos, V, n.º 37, pp. 187-189. Real Cedula. Mandando guardar y cumplir el establecimiento de Correos Maritimos y ordenando la salida de un paquebot del puerto de la Coruña al de la Habana, etc. (26-9-1764).

O estabelecimento do correio correspondia a uma grande necessidade: a Espanha, no afã de evitar a penetração estrangeira na América, havia limitado até a correspondência com as colônias (feita pelas frotas e galeões ou por raros avisos). Assim, os negócios do Estado e os negócios particulares de comerciantes ou outros, eram altamente prejudicados: acontecia, muitas vezes, serem os estrangeiros os transmissores de notícias entre a Espanha e suas colônias. Na real cédula que criou os correios marítimos eram reconhecidos êsses males e particularmente os causados ao comércio pela falta de entendimento constante entre os comerciantes da península e seus representantes ou fregueses nas colônias, e pelo desconhecimento das necessidades dos colonos. O correio mensal resolvia o problema.

Logo depois, a concessão foi estendida a Buenos Aires: em 1767 (303), atendendo à sugestão do governador Cevallos, decidiu-se enviar a Buenos Aires um navio correio que, para cobrir os gastos do tesouro, carregaria alguma mercadoria na ida e na volta, por conta da real fazenda. Sairiam para o Prata 4 navios anuais, em 15 de fevereiro, 15 de junho, 15 de setembro e 15 de dezembro (304).

Ao estabelecimento do correio, seguiu-se a concessão do comércio livre. Em 1765 (305), o direito de comércio com alguns portos das Índias foi concedido a vários portos espanhóis. Cadiz, Sevilha, Alicante, Cartagena, Málaga, Barcelona, Santander, La Coruña e Gijon poderiam comerciar com as ilhas de Cuba, S. Domingos, Pôrto Rico, Margarida e Trindade.

Em 1768, a liberdade foi estendida à Luisiânia, à província de Campeche e ao Iucatan.

Em 1774 foi aberta a comunicação entre várias partes da América: entre Peru e Nova Espanha, Nova Granada e Guatemala (306), que podiam trocar seus

(303) — Documentos, V., n.º 43, p. 204. Real ordem del Marques de Grimaldi sobre Correo Maritimo y de la partida de este de Coruña para Buenos Aires. (29-11-1767).

(304) — Documentos, V, n.º 45, pp. 206-212. Instrucciones recibidas por Don Domingo de Basavilhaso, sobre el Correo maritimo en Buenos Aires (9-12-1767).

(305) — Documentos, V, n.º 40, pp. 197-198. Permite-se el comercio libre a las islas de Barlovento y se da la instrucción de lo que se deve practicar para que tengan cumplido efecto las reales intenciones de S. M. en la libertad de este comercio (16-10-1765).

(306) — Documentos, V, n.º 64, pp. 306-310. Real cedula por la que se declara el comercio delos frutos que producen los quatro Reynos del Peru, Nueva Espanha, Nueva Granada y Guatemala (20-1-1774).

produtos em condições indicadas. Até então, as províncias, embora produzissem gêneros diferentes, não podiam comunicar-se, afim de ser evitado seu suprimento por via diferente da oficial. A concessão foi feita também a Buenos Aires que, em 1776 (307), recebia a faculdade de comerciar com as outras províncias nas condições previstas pela real cédula de 1774.

E, finalmente, em 1778, considerando que não mais existia a Colônia do Sacramento, era dado a Buenos Aires o direito do comércio livre e era editado (12 de outubro) o “Reglamento y Aranceles reales para el comercio libre de España e Indias” (308). De acôrdo com êsse decreto, 12 portos da península (Sevilha, Cadiz, Málaga, Almeria, Cartagena, Alicante, Tortosa, Barcelona, Santander, Gijón, La Coruña e Valencia) e mais Santa Cruz de Tenerife, nas Canárias, e Palma de Maiorca, podiam comerciar com 24 portos americanos.

O regulamento procurava defender a indústria e a marinha-mercante espanholas: isentava de direitos, na saída da Espanha e na entrada na América, por 10 anos, os tecidos de lã, algodão, linho e cânhamo, os vidros, chapéus e aço de fabricação nacional (art. 22), ao mesmo tempo que proibia a entrada de numerosas mercadorias estrangeiras (panos de algodão, chapéus meiocastor, meias de sêda, e vinhos, óleos, aguardente). Abaixamento de 1/3 nos direitos a pagar era concedido a todos os navios inteiramente carregados de frutos e mercadorias nacionais e de 1/5 às embarcações carregadas com 2/3 dêsses produtos (art. 33). Os navios empregados no comércio deviam ser de fabricação espanhola e pertencer a espanhóis, e seus comandantes, oficiais e 2/3 pelo menos da tripulação, deviam ser espanhóis ou estrangeiros naturalizados espanhóis.

Uma nova tabela de direitos alfandegários foi introduzida. Os direitos foram diminuidos e a maneira de os perceber modificada. Certas mercadorias das Índias, como madeiras, gomas, plantas, drogas e sobretudo produtos desconhecidos na Europa, foram inteiramente isentas de direitos; outras passaram a pagar taxas menores: ouro, de 5%, passou a 2%, e prata, de 10%,

(307) — Documentos, V, n.º 79, pp. 373-374. Real cedula al Governador, y oficiales Reales de Buenos Aires. Priviniendoles ser comprendidas aquellas Provincias en la franqueza del comercio reciproco que por la Cedula que se cita se permite com las dems que se expresa (10-7-1776).

(308) — Documentos, V, n.º 93, pp. 401-404. Ampliación de comercio livre a Buenos Aires (2-2-1778).

a 5 1/2%. Para a taxaçaõ das mercadorias os portos foram divididos em maiores (Havana, Cartagena, Buenos Aires, Montevideu, Callao, Arica, Guaiquil, Valparaizo e Concepción) e menores. Nos primeiros, devia ser pago um direito de 3% sôbre o valor dos frutos e mercadorias espanhóis, e de 7% sobre o dos estrangeiros: nos segundos, as taxas eram de 1 1/2% e 4% respectivamente. Esta diferenciaçaõ era destinada a favorecer os portos americanos menos movimentados, desviando para êles uma parte do trátego.

O resultado dessas concessões foi animador. Embora o novo sistema tivesse sérios defeitos e não desse inteira liberdade de comércio, pois mantinha um grande número de exigências para o exercício das atividades comerciais, o govêrno espanhol e as colônias lucraram com o seu estabelecimento. O primeiro resultado foi o desenvolvimento do comércio: em todos os portos aumentou o número de embarcações comerciantes. Cuba e Buenos Aires parecem ter sido os mais beneficiados. Cuba, que recebia 5 ou 6 embarcações anualmente, foi visitada por mais de 200 em 1778 (309). De 1774 a 1776, somente em Havana, entraram e saíram mais de 200 barcos e a renda da sua alfândega, que havia sido insignificante até então, foi de 400.000 pesos em 1778 (310). A ilha ganhou um novo impulso: o comércio ativo determinou o desenvolvimento da indústria, especialmente da açucareira.

Buenos Aires, como Cuba, progrediu rapidamente, aumentando suas rendas, sua população: começou a transformar-se num dos principais portos da América.

Considerando, entretanto, a questão que mais nos interessa, isto é, a extinçaõ do contrabando inglês, o regulamento não teve os resultados desejados e esperados. Os próprios artigos do decreto conservavam certas disposições que permitiam o contrabando. O regulamento proibia a entrada na América de certas manufaturas estrangeiras: mas não tendo meios para fornecer substitutos não podia a Espanha impedir que os colonos, acostumados ao seu uso, procurassem adquirí-las dos fornecedores já conhecidos. Depois, mantendo tarifas mais elevadas para os produtos estrangeiros, o regulamento fazia que os comerciantes não espanhóis lucrassem muito mais conduzindo seus produtos diretamente ao consumidor. Êste, por sua vez, também encontrava vantagens em se servir das mercadorias de contrabando. Duas novas modalidades de

(309) — Bourgoing, op. cit., vol. II, p. 187.

(310) — Guerra y Sanchez, op. cit., p. 178.

introdução de mercadorias ilícitas surgiram então: uma, pela Luisiânia, que possuía facilidades especiais de comércio com a Espanha, e para onde eram levados produtos, em quantidade maior do que a necessária, sendo o excedente introduzido nas colônias próximas; outra, permitida pela liberdade de comércio entre as colônias: os colonos que navegavam entre um ponto e outro do domínio espanhol na região do mar das Antilhas paravam nas possessões estrangeiras, inglesas principalmente, para obter produtos negociáveis nas colônias espanholas.

Só mais tarde, depois da guerra de independência dos Estados Unidos, houve uma diminuição no comércio entrelopo pela influência desses novos regulamentos.

d) As companhias de comércio

Completando o estudo sobre os métodos empregados pela Espanha na luta contra o comércio ilícito na América, vejamos o emprego das companhias de comércio.

A mais interessante dessas companhias foi a “Real Companhia Guipuzcoana de Caracas”. Esta Companhia, organizada em 1728, sob o ministério de Patiño, recebeu o direito de comerciar com as províncias de Venezuela, Caracas e Cumaná. Devia, sobretudo, fazer o carregamento do cacau e devia, em troca da concessão, procurar, com seus próprios meios, lutar contra o contrabando. No começo, a Companhia só podia enviar para a América 2 navios de 40 ou 50 canhões, carregados de mercadorias espanholas; em 1734, recebeu a permissão de enviar quantos navios desejasse. E tendo tido êxito em sua atividade a Companhia recebeu, em 1742, o monopólio de comércio com Caracas, e, em 1752, com Maracaibo. Sua ação era exercida na região em que predominava o comércio entrelopo dos holandeses de Curaçao, não tendo sido sua atividade contra os ingleses muito importante.

A Companhia manteve uma intensa vigilância nos mares costeiros, chegando a ter, em época de maior prosperidade, 10 navios de 8 canhões com 518 homens e 102 guarda-costas, e recuperou o comércio de cacau, quase todo, até então, nas mãos dos holandeses. Além disso, ela construiu ou desenvolveu vários portos na região, interessou-se pela agricultura, deu vida à província de Venezuela.

A concessão do comércio livre e a guerra americana, contribuíram para a ruína da Companhia, que foi supri-

mida e incorporada à Companhia das Filipinas em 1783.

Outra companhia cujo estudo nos interessa é a de Havana, fundada em 1740.

A Companhia de Havana, como a de Caracas, recebeu vários privilégios de comércio, em troca das obrigações de manter embarcações armadas (dez) para perseguir os contrabandistas, e de construir navios para a marinha mercante e de guerra. Sua ação era dirigida contra os ingleses, principais elementos no comércio ilícito na ilha de Cuba. Apesar de ter conseguido um grande movimento comercial, a Companhia não teve a mesma importância que a de Caracas, e não conseguiu extirpar o contrabando, porque seu monopólio aumentava a atividade dos entrelopos. Depois de ter levantado muitas reclamações, foi dissolvida em 1764.

4 — As classes sociais e o contrabando.

A grande dificuldade encontrada pela Espanha em vencer o comércio entrelopo e mesmo o malôgro das medidas tomadas decorriam, além das causas já apontadas, da atitude dos colonos americanos. Deixando de lado os funcionários reais de que já falamos, havia entre os colonos de todas as classes uma inclinação para aceitar ou preferir o contrabando, e era conhecida a proteção dada aos contrabandistas. A defesa do comércio ilícito era para os colonos uma questão de interesse.

Economicamente, todos lucravam com o comércio ilícito. Os produtos introduzidos por esta via eram muito mais baratos que os vindos legalmente da Espanha. Era natural que fossem preferidos: os elementos das classes de fortuna média ou pequena tinham oportunidade de adquirir objetos que não poderiam ter com o preço proibitivo das mercadorias dos galeões e frctas.

O contrabando, pela quantidade, variedade e qualidade de mercadorias que fornecia, sem interrupção, era um fator de conforto para os colonos hispano-americanos. E ainda, entrando em relações com elementos estrangeiros, os agricultores e industriais das colônias podiam obter melhores preços para seus produtos, e os comerciantes e capitalistas tinham um meio de aplicar e fazer render constantemente seus capitais, parados nos intervalos entre as viagens dos navios permitidos.

Se considerarmos que os ingleses podiam preencher todas essas condições e facilitavam as transações, compreenderemos como o seu comércio pôde alcançar a extensão e intensidade que alcançou. Era justo que os colonos apoiassem e protegessem um comércio que,

embora contrário aos interesses da metrópole e pouco concordante com os sentimentos de afeição e solidariedade que deveriam ter para com a mãe pátria, era extremamente favorável aos interesses particulares.

Mas a coroa espanhola não considerava apenas as causas econômicas para explicar a atitude de seus vassallos americanos em relação ao comércio ilícito. Ela considerava como uma das principais causas da generalidade e freqüência do contrabando nos domínios americanos, o fato de não considerarem os colonos pecado o seu ato: não agindo contra suas consciências, não podiam temer outros castigos além dos previstos pelas leis cíveis e estas não eram suficientes para detê-los. Por isso, o rei Carlos III tentou curar o mal combatendo êsse erro. Uma real cédula de 1776 (311) mandava que nos púlpitos e confessionários, e pelo métodos julgados mais próprios, procurassem os vigários, curas e pregadores mostrar aos fiéis o seu erro, e tentassem inculcar em seu espírito que, fraudando o Rei, desobedeciam também as leis divinas, pecando gravemente.

O Rei procurava fazer do púlpito e do confessionário armas de combate ao contrabando, e tentava fazer os infratores temerem um Poder mais forte e mais terrível que o seu.

Essa medida de Carlos III nos mostra bem a intensidade do comércio ilícito: para que êle recorresse à Igreja afim de vencer o mal, era preciso que, da prática das atividades comerciais ilícitas, participasse uma parte muito grande da população.

(311) — Documentos, V., n.º 82, pp. 380-381. Real ordem sobre la forma de combatir el contrabando por todos los medios (15-9-1776).

CAPÍTULO II

CONFLITOS ENTRE A INGLATERRA E A ESPANHA; A GUERRA DE 1739

A prática do comércio inglês na América Espanhola criou uma séria oposição entre a Espanha e a Inglaterra, sobretudo na primeira metade do século XVIII. A Espanha, que considerava pesadas as concessões feitas em Utrecht, pelo tratado de *asiento* principalmente, sentia-se grandemente prejudicada pelos abusos cometidos pela Companhia do Mar do Sul, pelo comércio dos entrelopos, pelas pretensões e reivindicações inglesas. A Inglaterra, que considerava pequenos, ainda, os privilégios recebidos, pretendia estender as concessões, e julgava excessivas as medidas tomadas pelo governo espanhol para impedir a atividade dos seus comerciantes. Queixas e reclamações, de uma parte e de outra, surgiram quase imediatamente depois do início das operações previstas pelo tratado. Já em 1718, a Companhia do Mar do Sul apresentava ao rei da Inglaterra uma longa memória composta de 14 itens, contendo suas razões de queixa contra o governo espanhol (312); e a Espanha queixava-se das atividades ilícitas feitas sob a cobertura do *asiento*, ou independentemente dêle.

A diferença de interesses e de política em relação ao comércio na América Espanhola, juntavam-se, ainda, como causa de disputas, problemas europeus. A Espanha desejava recuperar Gibraltar e Minorca e recuperar os antigos estados da Itália que havia perdido em 1713. Nos dois casos, encontrava a oposição inglesa. Gibraltar e Minorca, excelentes pontos de apoio no Mediterrâneo Ocidental, estavam em seu poder, e o estatuto dado em Utrecht à Itália interessava-lhe, por lhe favorecer o comércio e facilitar a expansão no Mediterrâneo.

Essas questões européias predominaram como causa do desentendimento entre a Inglaterra e a Espanha até 1727, e provocaram o rompimento de relações entre os dois países em 1718 e 1727.

(312) — Anderson, op. cit., vol. III, pp. 79-80.

1 — Os primeiros conflitos armados entre a Inglaterra e a Espanha.

Os conflitos de 1718 e 1727 não tiveram muita repercussão na América.

Em 1718, a guerra foi determinada pela questão italiana, não tendo tido na América outra consequência além do confisco dos bens do *asiento*. Respondendo ao ataque inglês às forças navais espanholas, ao largo do cabo Pássaro, o governo de Madri fez confiscar os bens dos ingleses na América, os do *asiento* sobretudo. A Inglaterra sofreu outros prejuízos comerciais além desse: seus comerciantes encontravam dificuldades em suas transações no reino espanhol; as tarifas, apesar dos tratados, foram elevadas.

Os prejuízos sofridos pelo comércio inglês de um lado, e o malôgro da política do ministro espanhol Alberoni, de outro, facilitaram o entendimento entre a Inglaterra e a Espanha, em 1721. Em troca de uma carta de Jorge I, prometendo estudar a restituição de Gibraltar em tempo oportuno, o governo espanhol, pelo tratado de 1721, restabeleceu os privilégios comerciais da Inglaterra e devolveu os bens confiscados dos ingleses na América. Filipe V recebera também a promessa de que o infante d. Carlos teria a sucessão de Parma e Toscana; essa questão e todos os problemas pendentes entre Filipe V e Carlos VI seriam definitivamente resolvidos pelo congresso de Cambrai. Entretanto, o congresso não conseguiu alcançar os fins para os quais se tinha reunido. O entendimento entre Filipe e Carlos se fez independentemente dele: em 1725 eles assinaram tratados de paz e aliança e comércio, o que determinou a divisão da Europa em dois grupos de potências. A Espanha e a Inglaterra colocaram-se novamente em campos opostos: à assinatura do tratado entre Filipe V e Carlos VI e à formação de uma aliança austro-espanhola, a Inglaterra respondeu com a formação de uma aliança defensiva com a França, a Prússia e depois a Holanda. Os tratados de Viena preocuparam grandemente a Inglaterra, não só porque podiam quebrar o equilíbrio europeu por uma aliança muito estreita entre a Espanha e a Áustria, como porque, em artigos secretos, conhecidos por ela graças a uma indiscreção do ministro espanhol Ripperda, o imperador se propunha a apoiar tôdas as tentativas espanholas para reaver Gibraltar e Minorca, enquanto Filipe V se comprometia a proteger a companhia comercial austríaca de Ostende contra os ataques de ingleses e holandeses.

Depois de alguma hesitação, o governo inglês re-

solveu agir contra os seus antagonistas, e especialmente contra a Espanha: enviou esquadras ao Báltico (a Rússia se aproximara da Áustria), às costas espanholas e à América. Aqui, Portobelo, onde se encontravam os galeões, foi bloqueado pelo almirante Hosier (1726), sem prévia declaração de guerra pela Inglaterra

Indignada, a Espanha ordenou o cêrco de Gibraltar e o apresamento do navio de permissão "Prince Frederick", então em Vera Cruz, e depois, quando as relações foram rompidas oficialmente, o confisco de todos os bens da Companhia do Mar do Sul. O bloqueio de Portobelo não deu bons resultados. O almirante Hosier devia apenas bloquear os navios espanhóis em Portobelo, sem atacá-los; a imobilidade da esquadra causou a avaria de inúmeros navios e determinou uma grande mortalidade entre os tripulantes (3 a 4.000 homens pereceram, inclusive Hosier), circunstância que obrigou os ingleses a se retirarem para Jamaica. Os galeões, ricamente carregados, puderam partir para a Europa, onde chegaram a tempo de prover o governo espanhol com o dinheiro necessário para a guerra. Entretanto, nenhuma outra operação militar foi realizada. Negociações foram logo iniciadas, e terminaram com a assinatura da convenção do Pardo (6 de março de 1728), de acôrdo com a qual S. M. Britânica retiraria suas frotas das costas da Espanha e das Índias Ocidentais espanholas (em fins de 1727 nova esquadra fôra enviada às Índias Ocidentais, sob o comando de Hopson), e a Espanha levantaria o bloqueio de Gibraltar, devolveria o navio "Prince Frederick" e restauraria o comércio da Companhia do Mar do Sul; questões relativas ao comércio ilícito e outras, como devolução de prêsas feitas durante a guerra seriam discutidas em um congresso (313). Essas decisões foram confirmadas pelo tratado de Sevilha, assinado em novembro de 1729, entre a Inglaterra, a França e a Espanha: os privilégios comerciais ingleses foram inteiramente restabelecidos e os bens do asiento devolvidos. Pelo tratado, era decidida a indicação de comissários ingleses e espanhóis, que se reuniriam dentro de 4 meses, e cujo trabalho duraria no máximo 3 anos, "para examinar o que concernia aos navios e mercadorias apresadas no mar e decidir das alegações respectivas sôbre abusos no comércio na Espanha e na América" (314).

(313) — Anderson, op. cit., vol. III, p. 147.

(314) — Artigos 6, 7, 8 do tratado. Anderson, op. cit., vol. III, p. 145. O tratado continha também artigos relativos à Itália, de acôrdo com os quais a Inglaterra e a Fran-

Na convenção do Pardo e no tratado de Sevilha, os problemas relacionados com o comércio na América Espanhola ocuparam um lugar importante. Além de ser prevista a devolução das prêsas e confiscações feitas durante o período de guerra, era convencionada a reunião de uma comissão para resolver os problemas referentes aos “abusos no comércio, na Espanha e América”. Os dois países aproveitavam a oportunidade para procurar resolver questões já existentes sôbre a observância dos tratados de Utrecht e das regras de comércio nos territórios e águas americanos. Essas resoluções de 1728-1729, marcam o início de um novo período nas relações anglo-espanholas, no século XVIII; um período em que os problemas criados pelo comércio inglês na América Espanhola predominaram como causas de desentendimentos e conflitos entre os dois países. De fato, a partir dessa data, as questões de comércio na América Espanhola adquiriram uma nova importância.

2 — O problema das relações anglo-espanholas de 1729 a 1739.

Constantemente, a partir de 1729, os governos inglês e espanhol estavam em negociações para solucionar um ou outro problema relativo ao desenvolvimento do comércio inglês na América. Discussões e reclamações se sucediam, determinadas pelo aumento de motivos de conflitos ou pela modificação da situação na Inglaterra e na Espanha.

A Inglaterra, tendo entre 1729 e 1732, fortificado sua posição na Europa, pôde dedicar mais atenção às questões comerciais que a preocupavam e cuidar do desenvolvimento do seu comércio; também, as queixas e reivindicações dos comerciantes adquiriram mais importância.

No mesmo período, a Espanha também melhorou a sua situação, sobretudo interna, graças aos cuidados do excelente ministro Patiño, que possuía idéias inteligentes e patrióticas sôbre o comércio. Era-lhe penoso sentir a humilhação e os prejuízos impostos à Coroa pelas atividades dos ingleses no Império Espanhol e pela atitude do governo inglês. Opunha êle por isso, tôda resistência possível aos pedidos e reivindicações da Companhia Mar do Sul e do govêrno inglês, e procurava diminuir a extensão do contrabando nos domínios espanhóis.

ça garantiriam a sucessão de D. Carlos em Parma, Placência e Toscana, e permitiriam a colocação de guarnições espanholas em várias cidades daquêles Estados, para defesa dos direitos do infante espanhol.

O aumento do interesse pelas questões comerciais, ocorrido ao mesmo tempo nos dois países, orientava-os para direções opostas. Era difícil a obtenção de um entendimento: às resistências da Espanha e às concessões pequenas que ela pretendia fazer, opunham-se as aspirações e pretensões cada vez maiores dos comerciantes ingleses, apoiados pelo governo de Londres.

a) — Causas de conflitos.

Os motivos de disputa tornaram-se então mais frequentes e adquiriram uma importância maior, causando maior irritação.

Várias eram as causas de desentendimento; havia, de acôrdo com o que podemos deduzir dos capítulos anteriores, desentendimentos provocados pelo exercício das atividades permitidas pelo tratado de **asiento** pelo desenvolvimento do comércio entrelopo inglês e pelas represálias espanholas, pelo estabelecimento dos ingleses nas costas da América Central e gôlfo de Honduras.

No desenvolvimento das atividades permitidas pelo tratado de **asiento**, uma série de desinteligências surgiu entre a Companhia do Mar do Sul e o governo espanhol. A Companhia queixava-se de que a Espanha não cumpria as obrigações estipuladas pelo acôrdo, cometia abusos e manifestava certas pretensões exageradas (vide razões de queixas nas pp. 93, 97, 212, 213).

Os asientistas, que consideravam o governo espanhol, em grande parte, responsável pelo fracasso de suas atividades, irritavam-se sobretudo com a má vontade da Espanha em relação ao navio de permissão, e com os confiscos dos bens da Companhia. Nas negociações anglo-espanholas realizadas entre 1729 e 1739, essas questões tiveram particular importância, porque envolviam perdas dos asientistas.

No caso das confiscações em tempo de guerra, por exemplo, a Companhia reclamava, não só porque a medida era tomada ilegalmente (vide p. 212), como, principalmente, porque, segundo afirmava, recebera em devolução, depois da paz, apenas quantias insignificantes em comparação com a perda total. As reclamações de reembolso da Companhia, cujas perdas não podiam ser facilmente provadas, não foram atendidas pelo governo espanhol.

Além das confiscações de 1718 e 1727, que abrangeram a totalidade dos bens do **asiento** na América, podemos citar uma outra, parcial, que veio agravar as discussões em tôrno da observância do tratado, feita no

verão de 1732. Neste ano, como represália ao apresamento do navio espanhol "Dichosa", por um vaso de guerra inglês, foram embargados o navio "Royal Caroline" e todos os bens da Companhia asientista encontrados em Vera Cruz. Sòmente em novembro daquêle ano, depois da libertação do "Dichosa" apesar das negociações feitas na côrte espanhola pelo embaixador inglês Keene, foram êles devolvidos (315).

Além disso, eram freqüentemente retidos navios do asiento carregando contrabando, contrariamente aos dizeres do art. 22 do tratado.

A essas queixas, o govêrno espanhol opunha as suas, provocadas pelos excessos cometidos pela Companhia, no seu comércio e pela falta de pontualidade nos pagamentos.

Preocupava-se sèriamente com as práticas fraudulentas da Companhia inglêsa, seja com o intenso comércio de contrabando feito por seus empregados ou diretores, seja com o transporte de ouro e passageiros em navios do asiento, com grave prejuízo para o comércio e o fisco espanhóis. Outros motivos de irritação eram dados pela atitude particular de certos representantes da Companhia: assim, os representantes em Caracas e Santiago mereceram a desaprovação da Espanha, que pediu seu afastamento, por terem violado os regulamentos referentes ao exercício da religião católica (316).

Irritava mais a Espanha, contudo, a demora da Companhia em apresentar suas contas e pagar suas dívidas. De um lado, os ministros espanhóis reclamavam o pagamento dos salários devidos pela Companhia a espanhóis, que se encarregavam dos seus negócios, e que estavam muito atrasados. De outro lado, o govêrno espanhol pedia o pagamento dos direitos de negros atrasados: sempre morosa no pagamento das taxas devidas, a Companhia retardara ainda mais a satisfação dos seus compromissos pelo rompimento da guerra em 1727. Debatida a questão das dívidas, a Companhia resolveu fazer seu pagamento, em troca da satisfação das perdas que sofrera com o não cumprimento do contrato. A resolução não chegou contudo a ser posta em prática, por que o govêrno espanhol, em 1733, por intermédio de seu

(315) — Hildner, op. cit., pp. 325-6.

(316) — O representante em Caracas, chamado Collet, havia impedido que dois meninos da feitoria exercessem a religião católica, e havia espancado um negro católico até a morte. O agente em Santiago, chamado Dennis, havia ofendido o inquisidor geral em matéria de religião. (Hildner, op. cit., p. 330).

representante em Londres, Geraldino, manifestou à Companhia sua vontade de que os direitos fôsem pagos em moeda forte (o rei aumentara, em 1726, de $1/5$, o valor da piastra). Uma interminável discussão iniciou-se então e o problema foi agravado pelo pedido do rei espanhol de que lhe fôsse atribuída a parte dos lucros do navio de permissão — o “Royal Caroline”, enviado a Portobelo em 1730 — que lhe cabia, ou seja $1/4$ e mais 5% do restante. As exigências do rei da Espanha resistia a Companhia, alegando que, de acôrdo com o tratado de *asiento*, a apresentação de contas devia ser feita de 5 em 5 anos; assim sendo, como o lucro do navio, em um ano, não daria para cobrir as perdas nos outros, S. M. Católica não tinha direito a qualquer parte dos ganhos do navio indicado (317), e era ainda devedora à Companhia, pois, participando da sociedade que executava o *asiento*, devia contribuir com $1/4$ das perdas sofridas por ela. A dificuldade de se chegar a um côrdo, levou Patiño, em 1736, a procurar obrigar a Companhia a ceder, negando a cédula para o navio de permissão enquanto não fôsse paga a importância pedida por seu govêrno (318).

O representante inglês em Madrí, Keene, representando também a Companhia, estava constantemente ocupado pelos seus negócios. Não só devia solucionar os problemas acima indicados, como tinha constantemente pretensões a apresentar, em nome da Companhia, ao govêrno espanhol; ora era um pedido de isenção da medida do navio anual na América, ora, um pedido de permissão para internar no Peru mercadorias e negros, ora, um pedido de aumento da capacidade do navio de permissão para 650 toneladas (em 1728 o navio voltara a ter 500 toneladas), etc.

Tão importantes como os problemas suscitados pela execução do *asiento*, eram os problemas criados pelo exercício do comércio entrelopo e pela repressão espanhola.

A Espanha, sentindo-se prejudicada com o comércio de contrabando feito em suas colônias americanas, procurava extinguí-lo, fazendo perseguir pelos guardas-costas os navios suspeitos de exercerem atividades ilícitas (vide pp. 219 e seg.). A repressão feita pelos guarda-

(317) — Vaucher, op. cit., pp. 235-236.

(318) — Parece-nos que a Companhia do Mar do Sul não tinha razão nas suas afirmações. Os ganhos do navio de permissão não deviam ser incluídos na conta cada 5 anos; S. M. Católica devia receber, separadamente os lucros de cada navio de permissão, sem considerar possíveis perdas futuras.

costas irritava os entrelopos inglêses que se queixavam de apresamentos injustos, de depredações e maus tratos. A ação dos guarda-costas, na verdade, nem sempre era inteiramente justa e legal: êles exageravam suas funções, atacando e apresando todos os navios que passavam nas proximidades das costas hispano-americanas ou mesmo navios em alto mar, sob a simples suspeita de contrabando. A questão do direito de visita pelos navios espanhóis não estava bem esclarecida: os espanhóis tinham o direito, parece, de parar apenas os navios inglêses navegando para os portos e costas hispano-americanos. O apresamento dos navios longe das costas espanholas já era motivo para reclamação. Além disso, os inglêses contestavam também a maneira por que se fazia a visita e o apresamento. Os guarda-costas espanhóis consideravam culpados os navios que levavam peças de oito, cacau e pau campeche: bastava a presença de um desses artigos para o apresamento do navio. Entretanto, essas mercadorias não podiam ser sempre consideradas mercadorias de contrabando e não provavam a culpabilidade da embarcação porque não provinham obrigatoriamente de colônias espanholas: as peças de oito eram moeda corrente nas Índias Ocidentais, sendo usadas não só nas colônias espanholas como nas colônias estrangeiras (isso provava a existência de um comércio ilícito entre as colônias estrangeiras e os territórios espanhóis, mas não provava a culpabilidade do navio que transportava as moedas no momento): o cacau era produzido nas colônias inglêsas, em Jamaica, por exemplo, e o pau campeche não crescia apenas nas colônias espanholas. Por isso nem sempre, uma embarcação que transportava tais mercadorias vinha das costas espanholas.

Depois, verificada a presença de contrabando pelos oficiais dos guarda-costas, procedia-se, de um modo pouco regular, ao confisco das mercadorias e ao apresamento do barco. Começavam os espanhóis por confiscar todos os papeis de bordo, deixando o capitão sem meios para se defender; em seguida, o capitão não era admitido no processo, sendo representado por um advogado escolhido pelo governador; e ainda, nos apelos ao Conselho das Índias, nenhum outro testemunho era ouvido (319). Nesse processo, o govêrno inglês condenava, entre outras irregularidades, a subtração dos meios de defesa do capitão, o apresamento do navio, quando, segundo êle, só deviam ser confiscadas as mercadorias condenadas, ficando livre a embarcação.

(319) — Vaucher, op. cit., p. 329.

Os abusos cometidos na repressão pelos guarda-costas eram atribuídos principalmente aos particulares que tinham licença para armar embarcações para combater o contrabando. Esses negociantes particulares, muitas vezes em dificuldades financeiras, aproveitavam a oportunidade que lhes dava a luta contra os entrelopos para obter os meios para melhorar sua situação. Muitas vezes também, a ação desses homens era encorajada pelos governadores que tinham uma porcentagem nos proveitos. Estando muito longe da Espanha, eles escapavam ao contrôlo do govêrno de Madrí, que, frequentemente, nem conhecimento, tinha da atitude dos seus súditos.

Atendendo a pedidos inglêses, e visando acabar com os abusos na repressão, Filipe V emitiu em 8-2-1732 uma declaração contendo resoluções para sanar os inconvenientes (320). Comprometia-se S. M. Católica, por essa declaração, a impedir que seus “vice-reis, governadores ou outros oficiais” da América protegessem os autores daquelas ações e permitissem tais práticas prejudiciais. Todo o possível devia ser feito para evitar que a navegação e o comércio lícitos dos inglêses fôsem prejudicados. O rei obrigava também os armadores particulares de guarda-costas a depositarem uma caução nas mãos dos governadores dos portos de onde saíam, e tornava-os responsáveis pelos danos causados injustamente a navios inglêses; na falta de caução suficiente caberia aos governadores a responsabilidade pelo que acontecesse.

As medidas foram insuficientes e o depósito de cauções não deu os resultados desejados: os apresamentos continuaram e mesmo aumentaram nos anos seguintes. Entre 1732 e outubro de 1737 foram capturados 4 navios, 4 bergantins, 1 escuna e mais de 12 chalupas (321).

As vezes os navios inglêses resistiam com armas aos guarda-costas: tal é o caso citado por Fernandez Duro (322), do combate entre um guarda-costas de Cartagena e a balandra de Jamaica, “Queen Anne”, afundada na luta.

Além de reclamarem contra o apresamento dos navios, os inglêses reclamavam contra o tratamento dado aos seus marinheiros e oficiais. Estes eram, dizia-se maltratados e conservados presos na Espanha ou Índia, ou eram entregues à Inquisição. Mas de agressões

(320) — “Declaración de 8-2-1732 tocante al comercio fraudulento en la America Española”, Cantillo, op. cit., pp. 259-260.

(321) — Temperley, op. cit., p. 209.

(322) — Fernandez Duro, op. cit., vol. VI, p. 183.

e maus tratos dessa espécie também podiam queixar-se os espanhóis: muitos deles aprisionados por navios ingleses eram levados para as colônias britânicas onde, segundo testemunho do autor de um panfleto (323), eram até vendidos como escravos.

A êsses motivos de conflito, de origem comercial, juntavam-se outros. Entre as atividades dos ingleses condenadas pelos espanhóis, estavam a de retirar sal sem licença da ilha Tortuga; o corte de pau campeche; as relações com os índios mosquitos, etc. E ainda depois de 1732 para complicar mais a situação surgiu uma questão de fronteira entre os dois países: nesse ano foi fundada a colônia inglesa da Geórgia. Estabelecida no sul da Carolina, a nova colônia segundo os espanhóis avançava em terras da Flórida, e era considerada como uma nova usurpação de território pelos ingleses.

Mas de tôdas, a questão do comércio com a América era a mais importante, e tentativas foram feitas para resolvê-la pacificamente.

b) Primeiras tentativas para solucionar os problemas anglo-espanhóis.

O tratado de Sevilha havia previsto a reunião de uma comissão para resolver e afastar os motivos de conflitos.

A comissão só se reuniu e iniciou seus trabalhos em Sevilha em fevereiro-março de 1732, tendo tido sessões até 1733. Vários assuntos foram tratados. Proposta pelos elementos ingleses, a resolução de cada país apresentar uma lista completa de reclamações e reivindicações, que seriam discutidas depois, foi adotada pelos comissários. A Espanha, a primeira a apresentar seus pedidos, organizou uma lista de 36 itens, referentes todos, exceto 3, aos abusos cometidos pelos ingleses na América. Grande parte das reclamações versava sobre o comércio ilícito da Companhia do Mar do Sul; o item 19, por ex., referia-se ao caso do navio "Prince Frederick" que fora seguido até a América por 2 navios suplementares (324). A demora da Companhia inglesa em apresentar suas pretensões e pedidos prejudicou o andamento dos trabalhos da comissão.

As suas sessões continuaram até a mudança da côrte espanhola de Sevilha para Madri; nessa ocasião os representantes espanhóis acompanharam seu sobe-

(323) — "Popular prejudices against the Convention", p. 21, apud Temperly, op. cit., pp. 207-208 e n. 1.

(324) — Hildner, op. cit., p. 327.

ranc, e os ingleses regressaram ao seu país. Os trabalhos da comissão não foram contudo considerados encerrados, e em dezembro de 1734 era feita na Inglaterra uma proposta para abrir as discussões em Londres, onde esperavam os ingleses concluir um acôrdo. Os trabalhos que ela realizou em Sevilha foram bons: vários problemas foram resolvidos, mas tendo se reunido durante muito pouco tempo, não pôde chegar a um acôrdo definitivo, e não teve tempo para elaborar um tratado.

A êsse insucesso da comissão sucedeu um período de negociações esparsas, em Madrí e Londres, até que em 1737 um fato novo agravou os debates anglo-espanhóis: a opinião inglesa manifestou-se clamorosamente contra as depredações espanholas.

c — A preparação da guerra de 1739.

O movimento dos comerciantes ingleses contra a Espanha iniciou-se em outubro de 1737; nessa ocasião, as primeiras petições dos negociantes interessados no comércio com as colônias espanholas foram apresentadas ao governo britânico. As petições provinham dos comerciantes de Londres e Bristol, os dois principais portos ingleses da época; a êles se juntaram os comerciantes de Liverpool, Manchester e mesmo Glasgow, o porto da Escócia interessado no comércio hispano-americano. Independente deias, apareceu também em novembro uma petição dos comerciantes de Jamaica. Pediam êstes negociantes que o rei os protegesse contra

“as grandes e violentas interrupções e os apresamentos cometidos pelos navios espanhóis nos mares americanos, sob o plausível pretexto de guardar suas próprias costas; êles não somente param e buscam, como também, desde muitos anos, apresam, violenta e arbitrariamente, os navios no mar alto, tratando desumanamente comandantes e marinheiros e condenando navios e cargas como prêsas legais, em manifesta violação de tratados solenes entre a Grã-Bretanha e a Espanha; em consequência disso o comércio actual com as plantações de S. Majestade na América torna-se extremamente precário; humildemente pedimos, portanto, rápida e ampla satisfação por essas perdas e desejamos que nenhum navio britânico seja detido ou examinado em alto mar por qualquer nação, sob qualquer pretexto que seja, e que o comércio para a América se torne seguro para o futuro” (325).

(325) — Anderson, op. cit., vol. III, p. 218.

Essa petição cujas reivindicações transcrevemos, contém as principais queixas e pretensões dos comerciantes interessados nas Índias Ocidentais, repetidas freqüentemente no decorrer das discussões posteriores.

A apresentação dessas primeiras petições teve como consequência imediata a ligação de toda a oposição contra Walpole que se mostrava moderado no caso das reclamações contra a Espanha e era contrário a medidas violentas. Iniciado o movimento antiespanhol numa época de dificuldades para o ministério de Walpole, os argumentos e o programa dos negociantes foram tomados e apoiados pela oposição. Dentro do próprio ministério uma influência inteiramente e quase incondicionalmente favorável aos peticionários se levantou: a de Newcastle, encarregado das relações exteriores e a quem estavam atribuídos os negócios relativos à Espanha.

Tendo tomado esse aspecto de luta contra o governo, a questão do comércio americano adquiriu uma grande importância nos debates da sessão parlamentar. Já em outubro de 1737, os comerciantes ingleses tinham resolvido apresentar suas petições ao Parlamento. Em março de 1738, o Parlamento abriu suas sessões e, desde o início, os debates sobre a questão espanhola foram animados. Foram apresentadas as petições dos comerciantes, e numerosos interessados compareceram na Câmara dos Comuns. Entre eles estava o capitão Robert Jenkins, do navio "Rebeca" aprisionado anos antes (1731) pelos espanhóis. Falando diante da Câmara ele declarou que um guarda-costa havia apresado seu navio, cuja equipagem fora muito maltratada; ele próprio tivera uma orelha cortada, e, para dar mais veracidade à sua narrativa, mostrava a orelha conservada em uma garrafa. Respondendo à pergunta de um deputado, disse ele que naquele momento "encomendara a alma a Deus e sua causa a seu país", resposta naturalmente preparada para causar impressão. Dizem alguns historiadores que a história de Jenkins não é verdadeira. Invenção ou não, ela foi então acreditada e teve uma importância extraordinária no momento: espalhou-se por todo o país, celebrada em versos, canções. Indicado como o exemplo típico da crueldade espanhola, o episódio de Jenkins deu o nome à guerra que se originou das discussões sobre o comércio anglo-hispano-americano: guerra da "orelha de Jenkins".

Os relatos e discursos no Parlamento, denunciando a crueldade e orgulho dos espanhóis, os sofrimentos dos ingleses aprisionados, lembrando os dias gloriosos do passado, foram criando no país um estado de espírito

belicoso, contrário a concessões, favorável à guerra. Newcastle seguia essa corrente, encaminhando suas negociações para a guerra. Em suas memórias e ordens ao embaixador em Madri eram constantes os pedidos de segurança para a navegação, e de reparação para as injúrias, e freqüentes as ameaças à Espanha.

Nas complicadas negociações levadas a efeito sob a orientação de Newcastle e nos discursos e moções apresentadas ao Parlamento, podemos distinguir certas pretensões constantes relativas ao comércio nas Índias Ocidentais. Sob o pretexto de buscar satisfação para as ofensas recebidas nos mares americanos, os ingleses buscavam na verdade outros fins mais importantes e mais interessantes.

Êles pretendiam, de fato, obter a liberdade de navegação nos mares das Índias Ocidentais, isto é, de navegação livre de qualquer busca. Para isso desejavam que seus navios pudessem navegar de um ponto a outro do mar dos Caraíbas, sem correr o risco de ser visitados e apresados. Os navios ingleses deveriam então ser visitados somente nos portos espanhóis e poderiam ser apresados somente no ato de executarem o contrabando. Para ilustrar nossa afirmação desejamos indicar, além da petição dos comerciantes de Jamaica, já citada, outras resoluções tomadas pelo Parlamento ou por Newcastle. Em 10 de abril de 1738, Pulteney, membro destacado da oposição, apresentou à Câmara dos Comuns, como conclusão aos debates travados até então sobre os problemas da atividade dos guarda-costas espanhóis e da navegação inglesa nos mares americanos, resoluções importantes: uma, **“defendia o princípio da liberdade de navegação e só admitia o direito de visita no interior dos portos espanhóis”**; outra, **“negava que comerciantes em alto mar pudessem carregar mercadorias de contrabando (326)**. Algum tempo depois, Carteret, outro membro da oposição, apresentava à Câmara dos Lordes uma moção **condenando o direito de visita em alto mar (327)**. Newcastle, por sua vez, propunha ao governo espanhol, em maio de 1738, por intermédio de Keene, a negociação de um acôrdo que, entre outras resoluções, conteria promessa dos ingleses de não se aproximarem dos portos hispano-americanos. A aceitação de tal proposta equivaleria, como bem demonstrou o ministro espanhol La Quadra, a permitir que a Espanha protegesse apenas os portos, deixando o resto das costas inteiramente aberto aos contrabandistas;

(326) — Vaucher, *op. cit.*, p. 247.

(327) — *Idem*, p. 251.

numa convenção daquela espécie, os espanhóis só poderiam aceitar a promessa de que os ingleses não se aproximariam das costas espanholas (328).

A liberdade de navegação, pretensão que é indicada pelo próprio Alsedo y Herrera (329), nas condições pretendidas pela Inglaterra, serviria para abrir inteiramente as possessões espanholas ao seu comércio. Ela poderia alcançar assim o que desejara ter em 1713: o acesso livre ao Império espanhol da América.

Ela não devia esperar pois, que a Espanha lhe concedesse o que pretendia: o governo espanhol nunca renunciaria inteiramente ao direito de visita, nem faria à Inglaterra concessões que estavam em desacôrdo com os seus interesses e com os princípios da época. O governo de Madri manifestava, contudo, o desejo de negociar e de chegar a um acôrdo sôbre a questão. Sua boa vontade foi no entanto inútil: Newcastle, seguindo a vontade da oposição parlamentar e dos comerciantes, tomou medidas que tornavam impossível à Espanha ter a iniciativa de propostas de acôrdo, ou continuar em atitude pacífica.

Em maio de 1738, época em que a campanha contra a Espanha atingiu uma grande violência, sem interromper as negociações na côrte espanhola, Newcastle tomou verdadeiras medidas de guerra: uma frota comandada pelo almirante Haddock foi enviada ao Mediterrâneo (Minorca) e um regimento foi mandado para a Geórgia, para defender a nova colônia contra os ataques dos espanhóis. Êsses preparativos aumentaram a resistência da Espanha, cujo governo recusava conceder as satisfações pedidas e tomava também medidas de guerra, fazendo reforçar as fortificações e preparando o exército e a marinha. A guerra parecia inevitável: Newcastle ordenava em junho que os navios mercantes e os súditos ingleses deixassem imediatamente os portos espanhóis.

A intervenção de Walpole afastou, contudo, a guerra. Walpole havia se manifestado contra medidas violentas e contra atitudes intransigentes, desde o começo das discussões. Vários motivos orientavam sua atitude. Considerava êle que a guerra prejudicaria mais o comércio inglês do que as depredações espanholas nas águas americanas: seria preferível conservar os benefícios do contrabando sem comprometê-los com uma guerra.

Demais sua política interna e externa baseava-se na conservação da paz: uma guerra poderia ter como con-

(328) — Vaucher, op. cit., pp. 250-251.

(329) — "Aviso histórico", ed. Zaragoza, p. 266.

seqüência a perda do poder pelo seu partido, e poderia provocar um levantamento jacobita que prejudicaria a estabilidade da dinastia; uma guerra com a Espanha, que poderia conseguir o auxílio da França, teria como resultado uma revisão dos tratados de 1713. Também sua política externa desde a sua subida ao poder, visava evitar uma união da França e Espanha contra a Inglaterra; era provável que, em caso de declaração de guerra pela Inglaterra, a Espanha e a França unissem suas fôrças contra ela.

Enquanto as discussões se prolongavam na Inglaterra e as negociações se sucediam em Madrí, em Londres, dois comissários, um inglês e um espanhol, estudavam particularmente a maneira de conseguir um acôrdo sôbre a questão das dívidas da Companhia. Aproveitando a oportunidade oferecida por uma declaração verbal de La Quadra de que o rei da Espanha estava disposto a negociar a paz, Walpole tomou a direção daquelas reuniões e em junho era conseguido um acôrdo que podia servir de base para resoluções definitivas. Nessas negociações, as perdas inglesas foram avaliadas em £ 343.000, e as da Espanha, em £ 160.000. A Inglaterra abaixou seu pedido para £ 300.000 afim de indenizar a Espanha pela destruição de sua esquadra em 1718. Estabelecidos os valores das perdas, os comissários concordaram em abater uma importância igual nos totais que ficaram reduzidos a £ 200.000 e £ 60.000, respectivamente. A Espanha poderia diminuir a importância que devia pagar, abandonando a cobrança das £ 68.000 que a Companhia do Mar do Sul lhe devia. Apresentado o resultado à Espanha, o govêrno acabou aceitando o acôrdo. Em lugar, no entanto, de ser reduzida uma quantia igual nos dois totais pedidos, desejava ela que fôssem retiradas quantias proporcionais: assim, reduzidas de 1/3, as perdas inglesas e espanholas ficavam avaliadas em £ 200.000 e £ 105.000 respectivamente. A Espanha deveria então pagar à Inglaterra £ 95.000 e não abandonava o crédito sôbre a Companhia do Mar do Sul. Uma comissão estabeleceu as condições da transação, que foram sancionadas pela assinatura da convenção de Pardo, em 14-1-1739.

A convenção estipulava que S. M. Católica pagaria a S. M. Britânica £ 95.000, que deveriam ser empregadas pelo govêrno inglês no pagamento das perdas sofridas pelos seus comerciantes nos mares americanos. Eram excluídos da lista de indenizações, os navios apreçados depois de 10-12-1737: no caso destas embarcações, seria feita "justiça de acôrdo com os tratados, como se a convenção não tivesse sido assinada". A Companhia

do Mar do Sul era também excluída dos benefícios, e os problemas existentes entre ela e a coroa espanhola seriam resolvidos separadamente. As £ 95.000 deveriam ser pagas pela Espanha, em Londres, dentro de 4 meses depois da assinatura da convenção. Uma comissão resolveria todos os problemas pendentes entre os dois Estados (330).

A primeira consequência da assinatura do acôrdo foi a suspensão dos preparativos de guerra nos dois países: o almirantado inglês expediu ordens para Haddock voltar do Mediterrâneo, e o govêrno espanhol suspendeu as fortificações dos portos espanhóis.

Anunciada sua assinatura na abertura do Parlamento inglês, a convenção só foi publicada no fim de fevereiro. Seu conhecimento causou decepção. Essa decepção havia, aliás, sido preparada pela atitude de certos elementos da oposição que tinham feito circular inúmeros panfletos em que eram explicadas as vantagens de tal convenção e em que era exagerado seu alcance. Assim, êles prepararam o desapontamento da opinião ao serem conhecidos os verdadeiros têrmos do acôrdo. Iniciou-se, então, um sério movimento contra a convenção. Protestaram contra o acôrdo, os negociantes interessados no comércio com as Índias Ocidentais, os negociantes em geral do país e os industriais: delegações de Londres, Bristol e Liverpool apresentaram-se no Parlamento. Todos eram unânimes em considerar que a convenção nada havia concluído, deixando sem solução os pedidos dos comerciantes, e em reafirmar o direito que possuíam os inglêses de se dedicarem “ao comércio sem serem parados, visitados ou revistados pelos espanhóis” (331).

Iniciados em março, os debates parlamentares em tôrno da convenção foram violentos; os argumentos da oposição prendiam-se à honra, à justiça e aos interesses inglêses. Êsse ataque ao acôrdo atingia diretamente Walpole. Apesar da veemência dos opositores, a convenção foi aprovada, por pequena diferença de votos.

A aprovação da convenção podia ser o primeiro passo firme para a obtenção de acôrdos duráveis e razoáveis. Embora conhecesse os ataques da oposição inglesa no Parlamento e as expressões pouco amistosas e mesmo ofensivas empregadas contra ela, a Espanha estava sèriamente inclinada para a paz, e disposta a

(330) — Anderson, op. cit., vol. III, p. 221. Cantillo, op. cit., p. 339.

(331) — Vaucher, op. cit., pp. 274-275.

discutir e negociar para resolver as causas de conflitos. Dependia em grande parte, pois, da atitude do governo inglês a manutenção da paz e a obtenção de um acôrdo; êle devia procurar manter apenas as reclamações justas, abandonando as pretensões excessivas, e devia, atendendo ao desejo da Espanha, procurar diminuir as atividades ilícitas dos seus súditos nos mares hispano-americanos. Mas as condições para a conservação da paz e a negociação de um tratado baseado na convenção não se verificaram: Newcastle tomou novamente a direção dos negócios com a Espanha e, sendo contrário à consecução de acôrdo, continuou na orientação que seguira antes da assinatura da convenção; por outro lado, a atitude da Companhia do Mar do Sul agravou a situação. A Companhia devia à côrte espanhola £ 68.000, em direitos de negros e lucros do navio de permissão. Requerido pela côrte de Madrí, o pagamento lhe foi negado: em março, em assembléia geral, a Companhia resolvia não pagar a dívida ao rei da Espanha e não apresentar nenhuma conta. Ela pretendia, antes de fazer o pagamento, receber as indenizações da Espanha pelos apresamentos e detenções de seus navios, bens e mercadorias, principalmente em 1718 e 1727. Essa atitude irritou a Espanha, sobretudo porque Filipe V, cujo tesouro estava sempre vazio, esperava receber as £ 68.000 para aproveitá-las no pagamento que devia fazer ao governo inglês.

Ao mesmo tempo, Newcastle tomava decisões graves: reclamava insistentemente, por meio de Keene, a devolução de navios apresados; e, fato mais importante, ordenava, logo depois dos debates no Parlamento, que o almirante Haddock, contrariamente ao que lhe havia sido mandado em janeiro, se conservasse em Gibraltar com a frota sob o seu comando.

As decisões da Companhia e de Newcastle arruinaram toda esperança de paz: às medidas acima indicadas, o ministro espanhol La Quadra respondeu dizendo que seu governo exigia o pagamento imediato das £ 68.000 sob pena de suspender o *asiento*, e que êle não pagaria as £ 95.000 enquanto Haddock estivesse em Gibraltar.

A recusa do governo espanhol em pagar as £ 95.000 significava a guerra, que foi reconhecida como inevitável. Em junho, cartas de represálias foram concedidas a comerciantes ingleses, e medidas efetivas de guerra foram tomadas. A declaração de guerra da Inglaterra à Espanha foi feita em 19 de outubro.

A vitória da política de Newcastle, a adesão do governo aos seus planos de guerra e a própria declaração

de guerra foram determinadas em grande parte pela posição da França. Os ingleses, sobretudo os comerciantes e industriais, que, em 1738, ainda temiam a declaração de guerra à Espanha, por causa da provável participação da França, passaram a considerar, em 1739, a guerra mais vantajosa para seus interesses do que a paz. Viam com desconfiança os progressos comerciais e marítimos da França. Em todas as regiões em que se expandia, a Inglaterra encontrava a França em progresso: nas Índias Ocidentais, as ilhas francesas alcançavam um grande progresso e ameaçavam com sua melhor, mais barata e mais abundante produção de açúcar, as ilhas inglesas, com as quais competiam na venda às próprias colônias norte-americanas; na África Ocidental, os franceses aumentavam seus postos de comércio; no Levante, as mercadorias francesas faziam uma séria concorrência aos produtos ingleses; na América do Norte, os franceses competiam com os colonos ingleses no comércio de peles e na pesca. A indústria francesa também se desenvolvia; suas lãs começavam a competir com as inglesas no continente; seus artigos de luxo eram introduzidos em número cada vez maior na Inglaterra. A marinha mercante francesa desenvolvia-se rapidamente: passara de 300 navios em 1715 a 1800 em 1735 (332). Tendo seu comércio ameaçado pela França, a Inglaterra julgava preferível a guerra, e os homens de negócios tiveram um papel importante na decisão.

3 — A guerra de 1739.

Declarada a guerra, a Espanha e a Inglaterra trataram de organizar suas forças.

Na Espanha, o interesse pela guerra unia o soberano e o povo. A preservação do comércio e a defesa dos direitos espanhóis eram consideradas uma questão de honra para o país e para o soberano. O entusiasmo popular foi mantido e dirigido pela imprensa, especialmente pela publicação de livros em que eram indicados os atos praticados pelos ingleses contra o comércio espanhol e as injúrias feitas à honra nacional, e em que eram mostradas as vantagens das manufaturas e do comércio em geral. Tais as obras de Bernardo Ulloa, "Restablecimiento de las fabricas y comercio español", e de d. Dionisio de Alsedo y Herrera, "Aviso histórico, político, geográfico", a que já nos referimos. Apoiado pela opinião pública, o governo empreendeu rápida-

(332) — Vaucher, op. cit., pp. 297-302; Mahan, op. cit., p. 243.

mente fortificações, organizou armamentos, mobilizou a marinha. A rapidez com que conseguiu levantar suas forças indica que as reformas anteriores, especialmente as de Patiño, tinham sido eficientes.

A Inglaterra, apesar de ter provocado a guerra lutou com mais dificuldades para organizar seus esforços. Uma grande parte dessas dificuldades foi determinada pela falta de união entre os membros do ministério e do Parlamento. A oposição mostrava-se mais interessada em combater Walpole do que em tomar medidas de guerra efetivas e vigorosas. A desunião do ministério, onde cada vez mais se acentuava a separação entre Walpole e Newcastle, impedia a utilização de todos os recursos e a volta de tôdas as atenções para a luta contra a Espanha.

Uma das principais dificuldades que se apresentaram para a Inglaterra foi a de preparar as forças navais. O estado da marinha inglesa não era muito bom: ela estava desorganizada por causa dos longos anos de paz, necessitando sobretudo de equipagens. Para o número de navios a ser empregado — 130 — eram necessários 34.000 marinheiros (333). Não havendo um bom método de recrutamento, a quantidade suficiente de homens custou a ser preenchida, criando sério problema para o almirantado, pois o govêrno não chegava a acôrdo sôbre o modo de recrutamento. Colocando o embargo sôbre os navios mercantes, obrigando-os depois a deixar 1/4 de suas equipagens antes de saírem dos portos, ou usando o recrutamento forçado, ou mesmo fazendo efetivos do exército passarem para a marinha, chegou-se a arranjar o número necessário.

Antes mesmo de ter sido resolvido o problema das equipagens, outra séria questão preocupou o govêrno inglês: as desordens provocadas pela miséria determinada pelo estabelecimento do embargo sôbre navios mercantes, pelo inverno excessivamente rigoroso e pela fraca colheita de 1740.

Estabelecido o embargo, o movimento comercial foi interrompido com graves prejuízos para a população. A detenção dos navios mercantes foi, depois, prolongada pelo rigor do inverno: o frio intenso, fazendo gelar os rios ingleses, impediu que os navios deixassem os portos quando lhes foi permitido. A penúria, o desemprego arruinavam a população. O preço do carvão e dos alimentos subiu muito. Quando a situação começou a melhorar, outro grave problema embaraçou o go-

(333) — Vaucher, op. cit., p. 312.

vêrno: a colheita de 1740 foi má e os cereais atingiram preços muito elevados. O preço do trigo, por exemplo, comparado com o de igual período de 1739, dobrara. Em vários lugares houve desordens: a população que já sofrera muito por causa do embargo e do inverno, revoltou-se com o preço dos cereais, especialmente do trigo. Os manifestantes procuravam impedir a saída de navios carregados de cereais e pretendiam apoderar-se dos estoques existentes em armazens. As desordens mais graves verificaram-se em Newcastle e Norwich, onde as tropas tiveram de intervir. Para resolver o problema, o govêrno estabeleceu um preço máximo para o trigo e proibiu sua exportação sem a autorização dos juizes de paz. A ordem se restabeleceu aos poucos, e no fim de julho, tôda a agitação desaparecera.

Essas dificuldades internas, especialmente a desunião do ministério, e a resistência oposta pela Espanha impediram grandes vitórias inglêsas. A guerra anglo-espanhola de 1739 não deu, por isso, à Inglaterra os resultados desejados, nem se notabilizou por muitos feitos.

a) As operações de guerra.

A guerra desenrolou-se principalmente na América.

Ao serem iniciadas as hostilidades, tanto o govêrno inglêso como o espanhol autorizaram o corso contra os navios inimigos e concederam “cartas de represálias” aos seus súditos interessados. Numerosas prêsas foram feitas. Os jamaicanos, comerciantes e plantadores, prepararam muitos corsários e levaram para a ilha várias prêsas; alguns dêsses homens desembarcaram numa povoação de Cuba e pilharam-na, antes da chegada de Vernon às Antilhas (334). Os colonos espanhóis interessaram-se também pelo corso: Cuba, por exemplo, obteve muitos proveitos com o apresamento de numerosos navios inimigos. Ballesteros y Beretta dá como perdas inglêsas nessa guerra de corso, 487 embarcações e 20.000 homens (335).

Ao lado das operações de corso, várias operações militares foram feitas pelos inglêses. A Espanha colocou-se na defensiva.

A primeira operação realizada foi o ataque a Portobelo, pelo almirante Vernon. Em novembro de 1739, Vernon atacou Portobelo de surpresa, com seis navios apenas e tomou a cidade (22 novembro). Rece-

(334) — Anderson, op. cit., vol. III, p. 381.

(335) — Ballesteros y Beretta, op. cit., vol. V, p. 98.

bida com muito entusiasmo na Inglaterra (onde até medalhas comemorativas foram emitidas) a vitória não teve grandes conseqüências por falta de fôrças, Vernon não pôde explorá-la e encontrou, além disso, na praça, onde esperava achar os tesouros dos galeões, apenas uma insignificante importância em dinheiro.

No ano seguinte, nos primeiros meses, uma grande expedição contra as Índias Ocidentais foi preparada: grandes fôrças deviam ser enviadas a Jamaica (6.000 soldados ingleses e 2.000 americanos) para serem empregadas em operações contra Havana ou Cartagena; ao mesmo tempo, alguns navios, sob o comando do almirante Anson, deviam dirigir-se para o mar do Sul: depois de atacar, se possível, Buenos Aires, Anson deveria seguir para Panamá, afim de operar conjuntamente com Vernon num ataque ao istmo.

Nenhuma das operações previstas teve êxito.

Reunidas as fôrças inglesas em Jamaica, foi resolvido o ataque a Cartagena, cuja tomada parecia fácil. Em março de 1741 foi feita a operação, que fracassou: primeiro, porque a cidade estava bem preparada para se defender, pois o vice-rei de Nova Granada, ao ter notícia da queda de Portobelo, havia armado e fortificado a importante praça, onde vários regimentos, armas, munições e víveres haviam sido reunidos; depois, por causa da falta de entendimento entre Vernon, comandante das fôrças navais inglesas e Wentworth, comandante do exército. Depois de terem tomado um dos fortes, Vernon e Wentworth não tiveram êxito no ataque à cidade (14 de março). A notícia do malôgro da expedição desapontou muito os ingleses, que já haviam celebrado a conquista de Cartagena ao receberem notícia da tomada do primeiro forte. A vitória havia sido considerada tão fácil que tinham sido cunhadas medalhas comemorativas da tomada da cidade antes da operação.

Anson, por sua vez, não obteve com sua viagem todos os resultados esperados. No fim de 1740, êle saiu da Inglaterra com 6 navios (336), e se dirigiu diretamente para o mar do Sul. Chegou ao sul da América quase ao mesmo tempo que uma frota espanhola enviada para combatê-lo. Sem esperar a época propícia para dobrar o cabo Horn, as duas esquadras, a espanhola e a inglesa, dirigiram-se para o sul e foram severamente castigadas pelas tempestades. A frota espanhola, tendo perdido dois navios voltou a Buenos Aires e desistiu da sua missão. Anson, com três na-

vios apenas, chegou à ilha de Juan Fernandez, tendo sua tripulação dizimada pelo escorbuto. Reparados os navios que se achavam em muito mau estado, e refeitas as tripulações, Anson iniciou suas operações no mar do Sul. Cruzou ao longo da costa hispano-americana, apresando várias embarcações particulares (sete, segundo Alsedo y Herrera), algumas ricamente carregadas. Atacou e pilhou as povoações de Paíta, onde encontrou grandes riquezas, e Manta. Dirigiu-se depois para a região de Panamá. Não tendo notícias de Vernon, desistiu de atacar a cidade e resolveu cruzar o Pacífico para esperar os galeões de Manilha. Com o único navio que lhe restava atacou e apreendeu a maior das duas naves espanholas que faziam então a travessia entre Manilha e Acapulco, a “Nuestra Señora de Covadonga”, que possuía um carregamento de um milhão e meio de pesos. Com essa rica prêsa Anson voltou pelo Cabo da Boa Esperança para a Inglaterra, onde chegou em 15-6-1744. Sua viagem não teve conseqüências militares. Foi proveitosa pelo número de prêsas feitas e pelas riquezas levadas para a Inglaterra, parte das quais serviu para compensar as perdas sofridas por êle, e pelas dificuldades que causou às províncias espanholas do mar do Sul. A publicação da relação de sua viagem forneceu também alguns esclarecimentos sôbre as regiões do Sul, como por ex., indicação da melhor época para dobrar o cabo Horn, informações sôbre as ilhas Malvinas, sôbre a rota dos galeões de Manilha, etc.

Depois dessas, nenhuma outra grande expedição foi organizada para agir na América Espanhola. A atitude da França e o início da Guerra de Sucessão da Austria, impediram que a Inglaterra retirasse muitas fôrças das suas águas ou das águas mediterrâneas.

Na região do mar das Antilhas, contudo, várias outras operações foram efetuadas.

Antes do ataque a Cartagena, alguns meses depois da tomada de Portobelo, Vernon procurou atacar Havana. Em 4 de junho de 1740 apresentou-se diante da praça: achando-a muito fortificada, não se atreveu a atacá-la, mas bloqueou-a durante dois meses, sem resultado.

Mais tarde, depois da derrota de Cartagena, os ingleses organizaram um plano para apoderar-se de Santiago de Cuba e da região oriental da ilha. Fôrças de Vernon e Wentworth desembarcaram em Guantánamo, onde fundaram uma povoação para servir de base para as operações. Daí pretendiam atacar Santiago por terra. A tentativa fracassou, não só por causa da

insalubridade da costa, como por causa da resistência dos habitantes, e os invasores tiveram de se retirar depois de terem sofrido numerosas baixas.

A mesma sorte sofreram os ingleses que atacaram Sto. Agostinho, na Flórida.

Mais felizes foram eles, no entanto, no ataque à ilha de Roatan. Os chefes das forças inglesas resolveram atacar essa ilha por duas razões: uma, já por nós indicada (p. 151), a de obter uma base para o comércio com o México e a Guatemala e conseguir um lugar de refúgio para os cortadores de pau campeche; outra a de fornecer uma diversão aos espanhóis, para diminuir sua resistência na região do istmo que pretendiam atacar (337). A ilha, atacada pelas forças inglesas, foi rapidamente tomada (23-8-1742). Os invasores se estabeleceram na parte nordeste do porto onde fundaram um forte (forte "George") e uma povoação que denominaram "Augusta". Na mesma ocasião, foi construído um forte no rio Tinto. A ocupação de Roatan durou até o fim da guerra.

Tôdas essas operações não deram à Inglaterra as vantagens que ela esperava obter com a guerra: ao contrário, seu comércio decaiu muito nos primeiros anos de luta. A frota inglesa também não desempenhou o papel que se esperava. Além dos desastres sofridos na América, ela sofreu outros nas águas européias: em 1742, o almirante Norris, não conseguiu impedir que a frota da América entrasse em porto espanhol; Haddock, no Mediterrâneo, não pôde evitar que tropas espanholas comboiadas por navios espanhóis e franceses desembarcassem na Itália.

Esse desembarque de tropas espanholas na Itália fôra provocado pelo início da Guerra de Sucessão da Áustria. Iniciada em fins de 1740, ela desviou a atividade dos ingleses e espanhóis para a Europa; a guerra da América foi relegada para segundo plano, a partir de 1743 sobretudo, e as lutas navais no Mediterrâneo ganharam mais importância.

b) A paz de 1748 e o tratado de 1750.

Em 1747, cansados de guerra, os beligerantes iniciaram negociações de paz. Na Espanha, a morte de Filipe V e a subida ao trono de Fernando VI, partidário da paz, facilitaram as negociações. Na Inglaterra,

(337) — "Naval History", vol. IV, pp. 159 e 165-168.

o perigo sofrido pela dinastia com o levante jacobita de 1745, e os poucos resultados obtidos com a guerra, fizeram a opinião e o governo inclinar-se para a paz.

As negociações foram fáceis entre os dois países: foram iniciadas secretamente pela rainha d. Barbara, por intermédio de Portugal.

Negociada depois em Aix-la-Chapelle, a paz foi assinada por todos os beligerantes, em outubro de 1748.

Com relação à Espanha e à Inglaterra, o tratado de Aix-la-Chapelle, ou Aquisgrán, determinava que o asiento seria prolongado por mais quatro anos, devendo a Companhia do Mar do Sul fornecer escravos e enviar o navio de permissão à América até 1753 (art. 16), e que as conquistas feitas durante a guerra seriam devolvidas. Deixava sem solução todos os problemas que haviam determinado a guerra em 1739. A resolução dos problemas foi deixada para uma comissão que se reuniria em Madri. Os trabalhos da comissão encerraram-se em 1750 com a elaboração e assinatura do “tratado de indenização e comércio entre a Espanha e a Inglaterra.”

Por êste tratado eram resolvidos todos os problemas existentes entre os dois países, excetuadas as questões do direito de visita fora dos portos espanhóis, e dos limites da Flórida.

Mediante o pagamento de uma indenização de £ 100.000, a ser feito pela côrte espanhola dentro de três meses, a Companhia do Mar do Sul abandonava o direito ao asiento. Recebendo a indenização, S. M. Britânica considerava saldadas tôdas as dívidas da Espanha para com a Companhia do Mar do Sul, abandonando tôda pretensão ou reclamação relativa ao cumprimento do asiento. Do mesmo modo, S. M. Católica consentia em abandonar tôdas as suas pretensões e reclamações relativas ao cumprimento do tratado de asiento: assim, todos os problemas relativos ao asiento eram considerados liquidados e nenhuma menção deveria ser feita a êles no futuro. O tratado restabelecia antigos privilégios dos inglêses no comércio espanhol: as tarifas do reinado de Carlos II voltariam a ser observadas, e os súditos inglêses readquiririam todos os “direitos, privilégios, franquias, isenções e imunidades”, previstas pelo tratado de 1667, enquanto a Inglaterra teria o privilégio de nação mais favorecida. A Espanha comprometia-se a não introduzir qualquer inovação em matéria de comércio. Era permitida ainda aos inglêses, a extração do sal da ilha

de Tortuga, “como faziam no tempo de Carlos II” (338).

Extinto o *asiento* desapareceu uma séria causa de desentendimento e conflito entre a Inglaterra e a Espanha. Não tendo sido contudo resolvidos todos os problemas existentes e não tendo desaparecido o interesse da Inglaterra pela América Espanhola ou o desejo da Espanha de afastar as usurpações inglesas, as relações entre os dois países continuaram agitadas por discussões e sofreram interrupções.

4 — As relações anglo-espanholas de 1750 a 1783.

Houve, contudo, uma certa modificação na orientação política, dos dois países. A Inglaterra diminuiu suas pretensões em relação à América Espanhola: deixou, por exemplo, de se preocupar com a questão da liberdade de navegação e do direito de visita. Outros problemas, como o recrudescimento da rivalidade com a França e a organização interna do Império britânico, posta em evidência pela atitude dos colonos da América do Norte, passaram a ter um lugar mais importante nas decisões do governo inglês.

A Espanha continuou a manter viva sua desconfiança em relação à Inglaterra, e se tornou também mais belicosa, sob a influência, talvez, das reformas que melhoraram sua situação interna. Algumas questões, deixadas de lado pelo tratado de 1750 — a questão do contrabando, a questão da ocupação dos territórios americanos pertencentes à Espanha e a da recuperação de Gibraltar — afastavam o governo espanhol de um entendimento perfeito com o inglês.

a) A participação da Espanha na guerra dos Sete Anos.

Pouco tempo depois da extinção do *asiento*, em 1751, o ministro espanhol Ensenada apresentou ao rei Fernando VI um programa contendo como pontos principais a reconquista de Gibraltar e a expulsão dos ingleses estabelecidos no Honduras e outros lugares da América, para acabar com o contrabando. Para desenvolver aquêle programa, Ensenada procurou melhorar as condições militares e navais da Espanha e

(338) — Esse artigo sugere-nos que os ingleses retiravam desde a época de Carlos II, sal daquela ilha. Vide o tratado na íntegra em Cantillo, op. cit., pp. 409-410 e Anderson, op. cit., vol. III, pp. 277-279.

apresentou ao rei várias memórias propondo medidas de caráter econômico, reformas que melhorassem a situação industrial e comercial da Espanha. Sua atividade, seguida de perto pelo embaixador inglês Keene, preocupou os ingleses, que temiam uma resistência muito forte às suas ações no Império hispano-americano. Por isso procuraram êles, com o auxílio de espanhóis anglófilos fazê-lo cair do poder: em agosto de 1754 (de Estado), fazê-lo cair do poder: em agosto de 1754, acusado de manter relações íntimas com os jesuitas e de ter revelado segredos de Estado a d. Carlos, rei de Nápoles, Ensenada foi demitido e exilado. Sua queda determinou o desenvolvimento da influência inglesa na Espanha, por algum tempo, graças à tendência dos novos ministros e às simpatias da rainha. Essa nova orientação determinou a neutralidade da Espanha diante de nova guerra franco-inglesa, colocando-a numa posição secundária.

A situação mudou, contudo, com a subida ao trono espanhol de Carlos III, em 1759. Interessou-se o novo rei pela guerra franco-inglesa, e, julgando prejudicial aos interesses espanhóis a hegemonia muito pronunciada da Inglaterra, na América do Norte, resolveu oferecer sua mediação, para pôr fim à luta. Aceito pela França, o oferecimento de mediação foi recusado por Pitt (janeiro de 1760), em termos tais, que, Carlos III foi obrigado a retirar suas propostas. Ao mesmo tempo, Carlos III retomou o programa de Ensenada e fez suas as reclamações contra a Inglaterra. Fez apresentar a Pitt uma memória contendo suas razões de queixa e pedindo satisfação. Nessa memória êle reclamava contra as dificuldades impostas aos navios espanhóis nas pescarias em Terra Nova; contra os estabelecimentos ingleses no golfo de Honduras, e território dos mosquitos; contra o exercício do contrabando pelos comerciantes ingleses e, finalmente, contra o apresamento de navios espanhóis durante a guerra em curso, em desrespeito ao direito dos neutros e aos tratados assinados. A êsses motivos de queixas juntava-se a animosidade pessoal de Carlos III pelos ingleses. Negociações feitas em Londres, entre o enviado espanhol Fuentes e Pitt não deram resultado: o governo inglês recusava-se a atender inteiramente às reclamações espanholas. Sua atitude fez Carlos III voltar-se para a França. Um representante espanhol, Grimaldi, foi enviado por Carlos III a Paris, em janeiro de 1761: devia êle propor ao ministro francês Choiseul uma aliança ofensiva-defensiva que consagraria a união das duas coroas dos Bourbons. Tanto na Fran-

ça como na Espanha existiam correntes favoráveis a uma união estreita entre as duas coroas, tal como havia desejado Luiz XIV. Não foi difícil o acôrdo. Começando por propor a assinatura de um tratado que entraria em vigor depois da paz, Grimaldi acabou por oferecer a aliança espanhola na guerra em curso, em troca da defesa dos interesses espanhóis nas negociações que se realizariam entre a França e a Inglaterra. Resolveu-se então incluir no tratado de aliança burbônica artigos secretos prevendo que os espanhóis entrariam em luta ao lado da França se a paz não tivesse sido concluída em 1-5-1762 e que, em troca, a França incluiria as reivindicações espanholas nas negociações com os ingleses e não faria a paz antes de serem satisfeitos os pedidos espanhóis.

Iniciadas em junho, as conversações franco-inglesas correram bem até o momento em que Choiseul informou o negociador inglês de que Luiz XV não concluiria a paz antes da resolução das questões espanholas. Pitt não aceitou negociar nestas condições e sua negativa apressou a conclusão do tratado franco-espanhol. Em 15 de agosto, duas convenções foram assinadas pelos ministros francês e espanhol: a primeira foi o celebre **Pacto de Família** que estabelecia uma união estreita e um sistema de garantias recíprocas entre os Bourbons da França e da Espanha e à qual aderiram os Bourbons de Parma e Duas Sicílias; a segunda, foi uma convenção entre a França e a Espanha, segundo as bases estabelecidas nas negociações anteriores, isto é, a Espanha entraria em guerra em 1-5-1762 e a França faria suas reivindicações espanholas por ocasião das negociações de paz; e, ainda, Minorca que se achava em poder da França seria dada à Espanha se não precisasse de ser devolvida à Inglaterra.

A ruptura entre a Espanha e a Inglaterra não demorou muito: ela foi retardada apenas pela queda de Pitt, que já havia preparado os planos de combate. Seguindo sua política, em 2 de janeiro de 1762, o gabinete inglês declarou guerra à Espanha, e, depois, retomou seus planos de luta.

Começou por mandar atacar Havana, um centro vital da América Espanhola.

Em março de 1762 saiu da Inglaterra um grande corpo expedicionário: as forças navais, comandadas por Pocock, as tropas, sob o comando de Albemarle. Em junho, essas forças que operaram junção com as forças inglesas das Índias Ocidentais, começaram o ataque a Havana, onde chegaram inesperadamente, en-

trando por um canal habitualmente utilizado só por pequenas embarcações. A rota habitual das pequenas Antilhas para Havana seguia pelo sul de Jamaica, sul de Cuba, dobrava o cabo Santo Antônio e, pelo canal de Iucatan, chegava a Havana. As forças inglesas chegaram a Havana pelo lado leste, seguindo o velho canal das Bahamas. Os espanhóis esperavam que os ingleses concentrassem suas forças em Jamaica para o ataque, e enquanto esperavam o aviso para ficar de prontidão, as forças inimigas se apresentaram diante de Havana.

Depois de uma séria resistência oposta pela fortaleza do Morro, e depois de dois meses de sítio, a capital cubana capitulou, em 13 de agosto.

As vantagens da tomada de Havana foram enormes para a Inglaterra. Ela conquistava uma base de grande valor estratégico e um dos centros principais do Império espanhol, de onde podia partir para novas conquistas. Além disso, suas forças se apoderaram de um enorme despojo: 14 navios de guerra espanhóis, 7 outras embarcações armadas, e mais ou menos 100 navios mercantes foram apresados; o valor das prêsas subiu a £ 750.000. E ainda, o clero e os vecinos da cidade foram depois obrigados a pagar importantes somas.

Havana, apesar de ter sido despojada de muitas riquezas, não foi prejudicada pela ocupação inglesa, antes aproveitou-a. Logo depois de ocupada, a cidade, que tinha a fama de ser a mais rica praça da América, foi aberta ao comércio dos navios ingleses, e adquiriu um movimento desusado; assim pôde recuperar, talvez inteiramente, o que havia pago o vencedor (vide pp. 151-152).

Logo depois de receber a notícia da capitulação de Havana, a Espanha recebia também a da queda de Manila, capital dos Filipinas (22-9-1762). Aqui igualmente, as perdas espanholas foram enormes: estava perdido o principal centro das Índias Orientais.

Como compensação muito fraca para essas perdas, a Espanha ocupou, em novembro de 1762, a Colônia do Sacramento, (Portugal fôra atacado pela Espanha por não ter querido romper com a Inglaterra), expulsando os portugueses e apresando numerosos navios ali estacionados, inclusive 27 embarcações inglesas ricamente carregadas.

Os desastres sofridos pela Espanha e a França nesse período de luta facilitaram a conclusão da paz. Negociações foram feitas rapidamente e, em 3 de novembro de 1762, foram assinadas as preliminares de

paz, transformadas, depois, no tratado de Paris de 10-2-1763.

As condições de paz, apesar das grandes vitórias inglesas foram mais benévolas do que se esperava. O governo inglês, preocupado com questões internas, desejava a paz. De acôrdo com o tratado, a Espanha recuperava Havana e Manilha, em troca da Flórida, cedida aos ingleses; êstes se comprometiam a desmantelar os fortes construídos em Honduras, conservando porém, o direito de cortar pau campeche; a Espanha devolvia a Portugal a Colônia do Sacramento, e desistia de tôdas as pretensões de pesca em Terra Nova. Carlos III recebeu ainda da França, em transação separada, a Luisiânia, como compensação pela perda da Flórida e pela não reconquista da Minorca que continuou nas mãos da Inglaterra.

b) — A questão das ilhas Malvinas e a retomada da Colônia do Sacramento pelos espanhóis.

O tratado de Paris não destruiu todos os motivos de dissentimentos entre a Inglaterra e a Espanha, nem representou um marco notável na história das relações anglo-espanholas: êle aumentou apenas o número de terras "irredentas" espanholas nas mãos dos ingleses. As mesmas questões relativas ao corte de pau campeche, e ao contrabando continuaram a existir.

A elas juntou-se em 1770 uma disputa sôbre a posse das ilhas Malvinas ou Falklands. Estas ilhas, nominalmente sob a autoridade da Espanha, não haviam sido efetivamente ocupadas. Depois de terem sido visitadas nos séculos XVI e XVII por marinheiros ingleses, espanhóis e franceses, as ilhas despertaram verdadeiramente a atenção dos governos europeus no século XVIII, depois da viagem de Anson. Os franceses, nas suas viagens para o mar do Sul no comêço do século, visitavam freqüentemente as ilhas que ficaram sendo conhecidas como ilhas Malvinas (Malouines). Mas nenhuma tentativa foi feita então para colonizá-las. Em 1748, a publicação da "Viagem" de Anson chamou a atenção do governo inglês sôbre as ilhas. Em 1749, êle manifestou à Espanha o desejo de enviar uma expedição exploradora para obter perfeito conhecimento das ilhas. Considerando essa pretensão como tentativa de estabelecimento, especialmente porque era manifestada logo depois da publicação da obra sôbre a viagem de Anson, em que eram feitos elogios à fertilidade e ao valor estratégico das ilhas, a Espanha respondeu que consideraria qualquer emprêsa dêsse

gênero como ato de guerra. Sem admitir o direito da Espanha ao domínio do mar do Sul, a Inglaterra abandonou sua pretensão no momento. Retomou-a, no entanto, mais tarde, enviando em 1765 uma expedição para reconhecer e vigiar as ilhas. Essa fôrça dirigiu-se à Falkland Ocidental, cujo pôrto denominou Pôrto Egmont. Em 1766 a ilha foi ocupada efetivamente por uma guarnição inglêsa.

Pouco tempo antes, franceses tinham-se estabelecido na Falkland Oriental (1764) no pôrto S. Luis: diante, porém, das reclamações espanholas êles se retiraram em 1766, deixando o pôrto para os espanhóis que o denominaram Pôrto Soledade (339).

O estabelecimento inglêso não era conhecido pelos espanhóis: conheciam êles apenas rumores vagos sobre um estabelecimento inglêso nos mares do Sul. Em 1768, o seu govêrno ordenou a Bucarelli, governador de Buenos Aires, que realizasse pesquisas afim de verificar a veracidade dos rumores. Sòmente em 1769 uma escuna de Pôrto Soledade descobriu o estabelecimento inglêso. Em junho de 1770, uma expedição de 5 fragatas e 1600 homens, enviada por Bucarelli, expulsou os inglêses de Pôrto Egmont. O acontecimento, conhecido na Inglaterra só em outubro, causou grande indignação.

Iniciou-se então uma difícil negociação diplomática para resolver o caso: a Inglaterra assegurava seus direitos às terras por descoberta e ocupação efetiva, consideração que a Espanha, desejosa de evitar um estabelecimento perigoso para a segurança de seu Império, não podia aprovar. Mas, enquanto negociavam, os dois países faziam preparativos para lutar. Na Inglaterra, os membros da oposição, com Pitt à frente, criticavam a atitude do govêrno e pediam a guerra. Na Espanha, o partido favorável à guerra acabou vencendo; mas o rompimento das relações pela Espanha dependia da atitude da França. Carlos III pediu a Luiz XV seu apoio, de acôrdo como o pacto de família. Depois de varias consultas o govêrno francês, em dezembro de 1770, avisou o govêrno espanhol que não desejava o rompimento das hostilidades. A Espanha não estava preparada para lutar sózinha contra a Inglaterra: o exército estava mal preparado e mal equipado; a marinha, apesar dos trabalhos de reorganização iniciados, não estava em condições de lutar, a situação financeira era péssima. Carlos III foi obriga-

(339) — Os franceses receberam 618.018 libras como indenização.

do a reatar as negociações com o governo inglês e a conceder tudo o que desejava a Inglaterra: o ato de Bucarelli foi desaprovado e a guarnição inglesa restabelecida em Pôrto Egmont. A Espanha não abandonou, contudo, a soberania sôbre as ilhas (22-1-1771). Os ingleses conservaram-se, entretanto, pouco tempo nas Malvinas; em 1774 êles abandonaram Pôrto Egmont (340).

O caso das ilhas Malvinas determinou o fortalecimento das fôrças navais inglesas e mostrou a fraqueza da França e do pacto de família.

Embora não possa ser incluída nos limites das relações anglo-espanholas merece ser mencionada aqui a resolução do problema da Colônia do Sacramento.

Em 1750, um primeiro tratado de limites foi assinado entre Portugal e a Espanha. De acôrdo com êle, a Colônia do Sacramento passava para os espanhóis que concediam em troca o território das Missões do Ibiçui. O tratado não chegou a ser posto em vigor pelas partes contratantes e foi anulado em 1761.

Mais tarde, várias incursões de portugueses em território espanhol provocaram o envio de uma fôrça expedicionária para o sul da América (1776). Essa fôrça apoderou-se da ilha de Sta. Catarina e da Colônia. Suspensas logo as hostilidades, pelo início das negociações, foram assinados entre os dois países, em 1-10-1777, um tratado de limites e um tratado de amizade, garantia e comércio, pelos quais a Espanha recobrava definitivamente a Colônia do Sacramento.

Com a perda da Colônia por Portugal, a Inglaterra perdia uma ótima base de contrabando no Rio da Prata, e via diminuídas as possibilidades de comerciar com as regiões do Sul do Império espanhol.

c) A guerra de independência dos Estados Unidos e a participação da Espanha.

O período que estudamos encerra-se por uma guerra anglo-espanhola. O tratado de 1763 deixou na Espanha, como na França, um desejo de desfôrra; a Espanha conservava vivas suas reivindicações sôbre Gibraltar, Mahon, sôbre os estabelecimentos de Honduras e Flórida.

A oportunidade para a ação apresentou-se quando as colônias americanas se revoltaram. Mantendo-se neutra primeiro, a Espanha entrou na guerra em

(340) — As ilhas foram ocupadas pela Inglaterra em 1833 e passaram definitivamente para seu domínio em 1842.

1779. No tratado assinado com a França, Carlos III indicava como objetivos da luta a reconquista de Gibraltar, da Flórida, com Pensacola, e de Minorca, a expulsão dos ingleses de Honduras e a revogação da licença de corte de pau Campeche.

Como era perigoso para a Espanha o auxílio aos colônos americanos, por causa da influência que poderia ter sobre suas próprias colônias, o governo espanhol entrou na guerra como aliado da França.

Nesta guerra a Espanha obteve algumas vitórias: a ilha de Minorca foi reconquistada (fevereiro 1782); na América suas forças retomaram a Flórida e estabelecimentos do rio Hondo e da costa de Honduras; além disso elas expulsaram os ingleses das Bahamas.

No tratado de paz assinado em Versalhes em 1783, a Espanha obteve satisfação para algumas de suas reivindicações. Recebeu da Inglaterra Minorca e Flórida; conseguiu limitar a região onde os ingleses podiam cortar pau campeche (região entre os rios Hondo e Novo de Belize), recebeu direitos de pesca em Terra Nova.

Em 1783, a Inglaterra via, portanto, diminuídas suas bases de penetração no Império espanhol, não só em relação ao período 1763-1783 como à primeira parte do século XVIII.

Enquanto no sul ela havia um pouco antes perdido a Colônia do Sacramento, no mar dos Caraíbas perdia o extenso território dos mosquitos e as bases adquiridas em 1763.

Como acabamos de ver, nada menos que cinco guerras separaram a Inglaterra e a Espanha no período de 1713 a 1783. Em todos os rompimentos de relações e declarações de guerra influíram problemas criados pelos tratados de Utrecht. Estes tratados, que deveriam orientar as boas relações anglo-espanholas, concorreram, no entanto, para fazer nascer uma rivalidade entre a Inglaterra e a Espanha, que durou enquanto estiveram vivas as reivindicações espanholas e as grandes pretensões inglesas.

CONCLUSÃO

Alcançar a liberdade de navegação e comércio nos mares americanos foi uma das pretensões constantes dos ingleses desde o século XVII.

Possuidora de um grande número de matérias primas, e constituindo um ótimo mercado para os produtos manufaturados, a América Espanhola exercia uma grande atração sobre os comerciantes e industriais ingleses. Comerciando com ela, poderiam receber grande quantidade de matérias primas, em troca dos seus inúmeros produtos manufaturados. Além disso, grandes consumidores de produtos europeus ou asiáticos, os hispano-americanos pagavam a grande diferença da balança comercial em metais preciosos, ouro e prata. Isso representava uma grande vantagem para os fornecedores, e fazia do comércio hispano-americano um comércio que preenchia todas as condições estabelecidas pelos mercantilistas.

Iniciada no século XVII a conquista dos mercados, as relações diretas clandestinas de comércio e o comércio indireto via Cadiz não satisfaziam os ingleses. A abertura completa ou parcial das colônias espanholas era desejada: era preciso obter o rompimento do sistema exclusivista da Espanha, ou obter vantagens, como por exemplo, a liberdade de navegação nos mares espanhóis, que favorecessem a penetração comercial.

Uma oportunidade de obter esses fins apresentou-se com o aparecimento do problema da sucessão ao trono espanhol. A resolução desse problema poderia ter como consequência a modificação do estatuto das Índias. Daí o interesse demonstrado por ele, pela Inglaterra, e sua preocupação ao ver subir ao trono espanhol um príncipe francês, Filipe V. Desejosa, para manter sua posição favorável, de que as Índias Ocidentais continuassem a ser comercialmente exploradas como até então, a Inglaterra ficou preocupada com a concessão de vantagens comerciais à França, a concessão do "asiento" sobretudo. A Grande Aliança contra a França e a Espanha foi então formada sob sua direção, e a Guerra da Sucessão espanhola se iniciou em 1702. O desejo de excluir a França, e o obje-

tivo de adquirir as maiores vantagens possíveis nos territórios hispano-americanos e de obter a abertura do mar do Sul à sua navegação, aparecem claramente nas negociações feitas pelo governo inglês, seja com Carlos da Áustria em 1707, seja com os representantes de Filipe V em 1712-1713. Mas, se conseguiu em 1713 excluir oficialmente a França do comércio hispano-americano, a Inglaterra não pôde obter as vantagens extensas esperadas e prometidas aos seus negociantes: o mar do Sul conservou-se fechado aos seus navios e a vantagem recebida foi a de um comércio reduzido, permitido pelo *asiento* de negros e pelo navio de permissão. O *asiento* de negros disputado pelos países comerciantes da Europa, por causa das possibilidades de comércio que encerrava, foi-lhe concedido, no entanto, em condições superiores às dos precedentes, mesmo às do *asiento* francês. Diferia dos *asientos* anteriores principalmente pela sua grande duração (30 anos), pela quantidade total de negros a introduzir (144.000), pela permissão de levar os escravos a todos os portos hispano-americanos e ao mar do Sul pela via Portobelo-Panamá, pela licença de manter feitorias nos principais portos, mesmo em Buenos Aires, onde ainda lhes seria atribuído um extenso terreno, e pela possibilidade de enviar o navio de permissão.

Os ingleses, que pretendiam receber concessões muito maiores e esperavam obter a permissão de comerciar no mar do Sul (esperança que a formação da Companhia do Mar do Sul alimentou), mostraram-se desapontados com as limitadas aquisições feitas. Críticas acerbas foram feitas ao governo, condenando não só a pequena extensão das concessões obtidas, como também a maneira de explorá-las. A outorga do privilégio da execução do *asiento* à Companhia do Mar do Sul prejudicaria, dizia-se, o comércio com Cadiz e o comércio entrelopo feito por intermédio de Jamaica. Esses temores não se justificaram inteiramente. Se é verdade que o comércio dos ingleses com Cadiz diminuiu com o desenvolvimento das atividades da Companhia, o comércio direto ilícito com a América Espanhola nada sofreu; antes, ganhou novo impulso. O comércio lícito da Companhia aumentou a possibilidade do exercício do comércio ilícito: de um lado, por seus representantes, por seus navios negreiros, através de suas feitorias, verdadeiros entrepostos de mercadorias, pelos navios de permissão, uma enorme quantidade de mercadorias foi introduzida; de outro lado, os agentes da Companhia, em contato direto com os colonos espanhóis, adquiriram ótimo conhecimento do merca-

do hispano-americano, de suas necessidades e possibilidades e o transmitiram aos comerciantes e manufatureiros ingleses, que puderam, assim, realizar, com toda segurança, suas transações. Esse conhecimento dos mercados hispano-americanos, mais perfeito, talvez, que o conhecimento que tinham os próprios negociantes espanhóis, favoreceu a penetração inglesa durante todo o século XVIII. Embora encerrasse suas atividades oficiais com um fracasso, e embora não ocupasse lugar muito importante entre as companhias inglesas de comércio, a Companhia do Mar do Sul teve grande importância no desenvolvimento do comércio inglês, pelo grande movimento em direção à América Espanhola que seguiu seus passos e que ela inconscientemente encorajou. O estado da Inglaterra, com uma indústria já muito desenvolvida e uma organização comercial adiantada, explica o aproveitamento que soube fazer das concessões contidas no *asiento*, aproveitamento muito maior do que o de qualquer dos *asientistas* anteriores, franceses, holandeses ou portugueses.

Atingindo, embora, um enorme desenvolvimento e permitindo o abastecimento de quase todo o Império espanhol em mercadorias inglesas, o comércio ilícito não satisfazia inteiramente os ingleses. Aproveitando o pretexto fornecido pela prática de excessos pelos guarda-costas na repressão ao contrabando, que prejudicava tanto os interesses espanhóis, os ingleses voltaram a manifestar, agora mais abertamente, sua pretensão de obter a liberdade de navegação nos mares caríbios. É interessante notar que, depois de 1713, os ingleses não manifestaram mais o desejo de comerciar no mar do Sul; satisfizeram-se, parece, em alcançar as ricas regiões daquele mar, indiretamente, por Buenos Aires ou pelo Istmo de Panamá e pela Nova Granada. Em 1737-39 desejavam eles que seus navios pudessem transitar nos mares antilhanos, em todas as direções, livres de visitas, buscas e apresamentos, afim de conseguirem maior segurança e facilidade para a realização das transações nas costas espanholas. Suas pretensões de que os navios ingleses fôsem revistados somente nos portos hispano-americanos e apresados apenas quando surpreendidos no ato de exercer o contrabando, teriam, como resultado, se atendidas, impedir que a Espanha defendesse suas colônias, deixando-as inteiramente à mercê dos entrelopos. Mas, apesar da guerra de 1739 e da superioridade britânica, a Espanha pôde manter intato o princípio de que os mares

da América Espanhola estavam fechados para a navegação dos estrangeiros.

Ela não pôde impedir, no entanto, que a Inglaterra aumentasse o número de possessões nas proximidades ou nos limites de seu Império. De fato, no decorrer do século, a Inglaterra conquistou vários territórios nas vizinhanças dos centros espanhóis. Com excessão das ilhas Malvinas ou Falklands (onde a tentativa de estabelecimento fracassou), tôdas as terras ocupadas pelos inglêses encontravam-se na região do mar das Antilhas e gôlfo do México. Essa região era a principal porta de entrada do Império Espanhol e nela deviam ser numerosas as bases de comércio dos países interessados em penetrar nas possessões espanholas. As conquistas e aquisições inglêsas nessa região atendiam a fins comerciais: juntamente com a expansão colonial, procurava a Inglaterra, o aumento do número de bases que permitissem a penetração nos domínios do Rei Católico. Quanto maior fôsse o número de bases, mais extenso seria o território alcançado. Ocupando Granada, Granadinas, Tobago e mesmo Dominica, a Inglaterra obtinha bases próximas da costa de Caracas, Cumaná, Trindade e podia mais facilmente disputar os mercados dessa região com os holandeses. A ocupação da Flórida, como compensação pela entrega de Havana, pode ser explicada também pelo desejo de adquirir bases nas proximidades dos territórios espanhóis do gôlfo do México. O fato de não se terem os inglêses interessado seriamente pela colonização desse território, mostra que para êles a maior importância da Flórida era servir como base para a penetração nos territórios cobiçados do gôlfo. O próprio terreno do Rio da Prata, pedido quando eram discutidas as condições dos tratados de paz em 1713, fôra desejado, a nosso ver, mais para servir como base de comércio do que como início de uma colônia nas proximidades do centro espanhol de Buenos Aires. Prova essa afirmação o fato de, tendo a feitoria mostrado ser suficiente para uma introdução grande de mercadorias, a Companhia do Mar do Sul e o próprio governo inglês não terem exigido o cumprimento da letra do tratado, pela Espanha.

Interessante pela extensão que atingiu e pelos caracteres de que se revestiu, a penetração inglêsa na América Espanhola foi importante também pelas conseqüências que produziu.

O comércio com o Império espanhol interessava todo o Império britânico. Ele estava intimamente li-

gado com o comércio inglês em geral e dêle dependiam várias atividades inglesas.

Os metais retirados das colônias hispano-americanas serviam para movimentar outros ramos de comércio da Inglaterra. Eram êles que permitiam às colônias inglesas das Índias Ocidentais, e em escala menor, às da América do Norte realizarem suas transações com os comerciantes da metrópole: êles supriam a falta de dinheiro corrente nas ilhas e nas colônias do continente, dotando-as do necessário para o pagamento de suas dívidas. O movimento feito pelas ilhas inglesas, por Jamaica, sobretudo, com o comércio, com as colônias hispano-americanas, contribuiu ainda para encobrir sua decadência na segunda metade do século XVIII.

Também achava-se o comércio com o Extremo Oriente intimamente ligado com o comércio hispano-americano. As piastras e outras moedas retiradas das colônias espanholas serviam para as trocas na Ásia. Eram, na realidade, as únicas moedas capazes de abrir todos os mercados asiáticos. Além de permitirem trocas comerciais no Extremo Oriente, as moedas de prata obtidas na América Espanhola facultavam ali a realização de importantes operações financeiras, dando lucros enormes aos ingleses.

Do comércio com a América Espanhola dependia também, em grande parte, o tráfico de escravos feito pelos ingleses: se não existisse a possibilidade de fornecer escravos africanos para os centros hispano-americanos da América, essa atividade teria despertado muito menos entusiasmo entre os negociantes ingleses.

Vários portos ingleses, além disso, desenvolveram-se com o exercício do comércio que estudamos: Liverpool, por exemplo, progrediu rapidamente, graças não só ao exercício do tráfico de escravos como ao exercício do comércio com as Índias Ocidentais espanholas.

Além de ter concorrido para o desenvolvimento de portos, o comércio com a América Espanhola contribuiu para o progresso de vários centros industriais, fornecendo-lhes matérias primas e consumindo suas manufaturas. Para Manchester, por exemplo, era tal a importância do mercado hispano-americano, que, em 1764-66, por ocasião da crise no comércio com a América Espanhola, muitos de seus habitantes ficaram desempregados e sofreram grandes misérias.

Tendo provocado grande atividade nas indústrias inglesas, o comércio com os territórios hispano-americanos desempenhou também papel importante na

preparação da revolução industrial. A necessidade de prover mercados vastos e grandes consumidores de manufaturas fez que os manufatureiros e comerciantes aumentassem sua produção, procurando, para isso, novos métodos de fabricação, mais rápidos e mais baratos; entre os mercados providos pelos comerciantes ingleses, o hispano-americano era um dos mais importantes, e é justo pensarmos que também o interesse em atendê-lo contribuiu para a transformação introduzida na indústria. Depois, o comércio com a América Espanhola permitia grandes lucros e contribuía para a acumulação de grandes capitais, que, por sua vez concorriam para nutrir a indústria. Os grandes capitais necessários para o desenvolvimento industrial, foram fornecidos, em grande parte, à Inglaterra, pelo comércio com o Império da Espanha.

De ótimos resultados para a Inglaterra, a penetração inglesa favoreceu também a América Espanhola.

A insuficiência do sistema colonial espanhol foi em grande parte responsável pelo desenvolvimento tomado pelo contrabando na América. Tendo fechado suas colônias ao comércio estrangeiro e não podendo prover suas necessidades, a Espanha não pôde impedir que seus colonos recorressem a entrelopes, que lhes ofereciam os produtos de que precisavam em condições razoáveis. O envio de uma frota anual era insuficiente, não só para abastecer as colônias, como para dar movimento à sua vida comercial; as numerosas restrições que entravavam o comércio tornavam mais precária ainda a situação. Era natural, pois, que os hispano-americanos, diante da incapacidade da metrópole, procurassem remediar a situação, e defendessem seus interesses particulares, favorecendo as colônias. Mantendo uma intensa relação com os ingleses, que lhes davam muitas vantagens, os colonos tiveram grandes lucros. O movimento comercial das colônias aumentou: as riquezas naturais adquiriram mais valor, os capitais, graças aos empregos constantes possíveis, não ficavam mais parados, um técnica de comércio mais perfeita se desenvolveu. Além disso, a própria Espanha, obrigada a procurar um meio para resolver a questão, modificou aos poucos as condições do comércio de suas colônias.

A decadência do sistema colonial espanhol, que mostrava ser ineficiente diante do ataque dos estrangeiros, foi acentuada pela atividade dos ingleses. O comércio lícito da Companhia do Mar do Sul e o comércio dos entrelopes prejudicavam as transações dos comerciantes espanhóis e causavam danos morais e mate-

riais ao governo espanhol. Recebendo dos entrelopos ingleses mercadorias melhores e mais baratas, os comerciantes hispano-americanos compravam menos dos galeões e frotas. Os galeões, sobretudo, sofriam com a concorrência: não só custavam muito para colocar seus carregamentos, como recobravam lentamente a importância vendida. Dêsse modo, a feira de Portobelo foi decaindo, foi perdendo sua importância e, ao ser extinta em 1740, havia perdido todo o seu antigo esplendor.

Para sanar êsses males, o governo espanhol resolveu modificar o antigo sistema de comércio com as colônias. Caminhando lentamente, começando por reformas parciais, chegou à concessão da liberdade de comércio. Vantajoso para a metrópole, o comércio livre foi muito mais favorável para as colônias, contribuindo para aumentar o seu movimento comercial e desenvolver as suas atividades em geral.

A atividade comercial desenvolvida pelos ingleses no século XVIII explica também a atração exercida pela Inglaterra sobre os primeiros hispano-americanos que pensaram na independência, e sobre os dirigentes dos movimentos de emancipação. Ela era olhada como um apoio importante e quase indispensável (sua importância só foi diminuída pela projeção da França nos primeiros anos da revolução). A posição conquistada por ela nas colônias espanholas, no período de 1713-1783, conservou-se depois da independência. A Inglaterra foi o primeiro país a fazer empréstimos aos novos Estados, pôde colocar neles grandes capitais e obteve tratados de comércio favoráveis. Os mercados hispano-americanos continuaram a ser considerados de grande importância para as indústrias e comércio ingleses.

Para terminar, podemos afirmar que o comércio entrelopo, especialmente o dos ingleses no século XVIII, fornecendo o necessário para as colônias hispano-americanas, impediu que elas se revoltassem mais cedo contra o domínio da Espanha.

BIBLIOGRAFIA (1)

- An account of the European settlements in America.* London, J. Dodsley, 1777. 6.^a edição . 2 volumes.
- ALSEDO Y HERRERA, D. Dionisio de — *Descripción Geográfica de la Real Audiencia de Quito.* Madrid, Imprenta de Fortanet, 1915.
- ALTAMIRA Y CREVEA, Rafael — *Historia de España y de la civilización española.* t. IV. Barcelona, Sucesores de Juan Gili, 1929. 4.^a edição.
- ANDERSON, Adam — *A historical and chronological deduction of the origin of Commerce, from the earliest accounts.* London, Logographic Press, 1787. 4 volumes.
- ANTUNEZ Y ACEVEDO, Rafael — *Memorias históricas sobre la legislación y gobierno del comercio de los españoles con sus colonias en las Indias Occidentales,* recopiladas por... Madrid, Imprenta de Sancha, 1797.
- AZEVEDO, João Lúcio — *Épocas de Portugal económico.* Lisboa, Livraria Clássica Editora, 1929.
- PALLESTEROS Y BERETTA, D. Antonio — *Historia de España y su influencia en la Historia Universal.* t. V. e VI. Barcelona, Salvat Editores, S. A., 1929.
- BASSETT, John Spencer — *A short history of the United States.* New York, The Macmillan Co., 1920.
- BELLIN, S. — *Description géographique des Isles Antilles possédées par les Anglois.* Paris. Imprimerie de Didot, 1758.
- BOLETIN del Archivo Nacional de Caracas. Julho-Agosto de 1940. t. XXVI, n.º 101.
- BOURGOING, J. F. — *Tableau de l'Espagne moderne.* Paris chez Levrault frères, an XI (1803). 3.^a edição. 3 volumes.

(1) — Adotamos no texto as seguintes abreviaturas:

V. L. Brown: Brown, Vera Lee — *The South Sea Company and contraband trade.*

V. L. B.: Idem — *Contraband trade: a factor in the decline of Spain's Empire in America.*

C. H. B. E.: *The Cambridge History of the British Empire.*

Documentos V: *Documentos para la Historia Argentina.*

- The British Empire in America*. London, J. Brotherton, J. Clarke, 1741, 2.^a edição. 2 volumes
- BROWN, Vera Lee — *The South Sea Company and contraband trade*. in *American Historical Review*, vol. 31, n. 4, July 1926.
- IDEM — *Contraband trade: a factor in the decline of Spain's Empire in America*, in *Hispanic American Historical Review*, vol. 8, May 1928.
- The Cambridge History of the British Empire -- Vol. I — The Old Empire — (from the beginnings to 1783)*. Cambridge. At the University Press, 1929.
- The Cambridge Modern History — Vol VI — The Eighteenth Century*. Cambridge, At the University Press, 1909.
- CANTILLO, D. Alejandro del — *Tratados, Convenios y declaraciones de Paz y de Comercio, 1700-1843*. Madrid, Imprenta de Alegria y Charlain, 1843.
- CHAPMAN, Charles Edward — *Colonial Hispanic America: a History*. New York, The Macmillan Co. 1938.
- CHRISTELOW, Allan — *Contraband trade between Jamaica and the Spanish Main, and the free port act of 1766*, in *The Hispanic American Historical Review*, vol. 22, n. 2, May 1942.
- CLARKE, Rev. Edward — *Letters concerning the Spanish nation (1760-1761)*. London. Becket & De Hondt, 1763.
- Le Commerce de la Hollande ou Tableau du commerce des Hollandois*, par l'auteur des Intérêts des Nations de l'Europe. Amsterdam, chez Changuion, libraire, 1748. 2 volumes.
- COXE, William — *Memoirs of the Kings of Spain of the House of Bourbon from the accession of Philip V to the death of Charles III (1700-1788)*. London, Printed for Longman, Hurst, Rees, Orne & Brown, 1813. 3 volumes.
- CUERVO, Antonio B. — *Colección de documentos inéditos sobre la geografía y la historia de Colombia*, recopilados por... Sección Primera, Geografía y viajes. t. II. Bogotá, Casa Editorial de J. J. Pérez, 1892.
- CUNDALL, Frank — *Historic Jamaica*. London, Balantyne, Hanson & Co. Ltd., 1915.
- CUNNINGHAM, W. — *The growth of English industry and commerce in modern times. The mercantile system*. Cambridge, At the University Press, 1938, 2 v.
- DEMANGEON, Albert — *L'Empire Britannique, étude de géographie coloniale*. Paris, Armand Colin, 1931, 2.^a edição.

- DEPONS, F. — *Travels in South America, during the years 1801, 1802, 1803 e 1804.* London, Printed for Longman, Hurst, Rees & Orne, 1807.
- DOCUMENTOS *para la Hist6ria Argentina*, publicados pela Facultad de Filosofia y Letras, tomo V. *Comercio de Indias. Antecedentes legales (1713-1718).* Buenos Aires, Cia. Sud-Americana de Billetes de Banco, 1915.
- Encyclopédie Méthodique, Commerce.* Paris, Panckoucke, 1783. 3 vols.
- FERNANDEZ DURO, Cesáreo — *Armada Espanola, desde la uni6n de los Reinos de Castilla y de Aragón*, vol. VI e VII. Madrid. Est. Tipografico "Sucesores de Rivadeneyre", 1901.
- FISHER, Lillian E. — *Viceregal administration in the Spanish-American colonies.* Berkeley, University of California Press, 1926.
- FUNES, Greg6rio — *Ensayo de la Hist6ria civil del Paraguay, Buenos Aires y Tucumán.* Buenos Aires. Talleres Gráficos de L. J. Rosso y Cia. 1910. 2 volumes. 3.^a ediç6o
- GALDAMES, Luiz — *Estudio de la historia de Chile.* Santiago de Chile, Imprenta y encuadernaci6n Universitaria, 1906-1907. 2 volumes.
- GARDNER, W. J. — *A history of Jamaica from its discovery by Christopher Columbus to the present time.* London, Elliot Stock, 1873.
- GEE, Joshua — *Trade and Navigation of Great Britain considered.* A new edition — with many interesting notes and additions — by a Merchant. London, J. Almon, 1767.
- GUEDDES, A. Marques — *A aliança inglêsa.* Lisboa Editoral Enciclopédia Ltda., 1938.
- GUERRA Y SANCHEZ, Ramiro — *Manual de Hist6ria de Cuba.* Habana, Cultural S. A., 1938.
- HARING, C. H. — *Comercio y navegaci6n entre España y las Indias.* Traduç6o espanhola de Enma Salinas. México, Fondo de Cultura Economica, 1939.
- IDEM — *Los bucaneros de las Indias Occidentales en el Siglo XVII.* Traduç6o do inglêso para o "Boletin de la Camara de Comercio de Caracas". Bruxelas, Desclée de Brouwer, 1939. 2.^a ediç6o espanhola.
- HILDNER JR., Ernest G. — *The rôle of the South Sea Co. in the diplomacy leading to the war of Jenkins' Ear. 1729-1739*, in *The Hispanic American Historical Review*, vol. 18, n.º 3, August 1938.
- Histoire et commerce des colonies angloises dans l'Amerique Septentrionale.* Londres, 1755.

- Histoire de la Jamaïque, traduite de l'anglois.* Londres. chez Nourse, 1751, 2 volumes.
- HUISMAN, Michel — *La Belgique commerciale sous l'empereur Charles VI. La Compagnie d'Ostende.* Bruxelles, Henri Lamertin, 1902.
- HUMBERT, Jules. *Histoire de la Colombie, des origines jusqu'à nos jours.* Paris, Librairie Felix Alcan, 1921.
- HUMBOLDT, Alexandre de — *Essai politique sur le royaume de la Nouvelle Espagne.* Paris, chez Jules Renouard, Libraire, 1827. 4 volumes. 2.^a edição.
- HUSSEY, Roland Dennis — *Spanish colonial trails in Panamá,* in *Revista de Historia de America*, n.º 6, agosto 1939.
- JUAN, Jorge & ULLOA, Antonio—*Noticias secretas de América.* Londres, Imprenta de R. Taylor, 1826.
- IDEM — *Relación histórica del viaje a la America Meridional, hecho de orden de S. M. para medir algunos grados de meridiano, em 1735.* Madrid, Antonio Marin, 1748.
- KING, James Ferguson — *Evolution of the free slave trade principle in Spanish colonial administration,* in "The Hispanic American Historical Review", vol. 22, n.º 1, February, 1942.
- LAVISSE, Ernest — *Histoire de France des origines à la Révolution. t. VIII. 1ère. partie: Luis XIV, la fin du règne (1685-1715),* par St. Léger, A. Rébillon, Ph. Sagnac et E. Lavisse. Paris, Librairie Hachette, 1911.
- LECKY, W. E. H. — *A history of England in the eighteenth century.* London, Longmans, Green and Co., 1888. 8 volumes. 4.^a edição.
- LIPSON, E. — *The economic History of England,* vol. II, III. *The age of Mercantilism.* London, A. & C. Black Ltd., 1934. 2.^a edição.
- LOPEZ, Vicente Fidel — *Manual de Historia Argentina.* Buenos Aires, Librerias "Anaconda", 1936.
- LUCAS, C. P. — *A historical geography of the British Colonies.* vol. II *The West Indies.* Oxford, At the Clarendon Press, 1905. 2. edição, revista e posta em dia por C. Atchley
- MAHAN, Alfred T. — *The influence of Sea power upon History (1660-1783).* Boston, Little, Brown and Co., 1941. 12.^a edição.
- MANCHESTER, Alan K. — *British preeminence in Brazil: its rise and decline.* A study in European expansion. Chapel Hill, The University of North Carolina Press, 1933.

- MANCINI, Jules — *Bolivar et l'émancipation des colonies espagnoles des origines à 1815*. Paris, Perrin et Cie., Libraires-Editeurs, 1912.
- MANTOUX, Paul — *The Industrial Revolution in the Eighteenth Century*. Tradução inglesa de M. Vernon. London, Jonathan Cape, 1928.
- MARTINEZ, Hector Pérez — *Piraterias em Campeche (Siglos XVI, XVII y XVIII)*. Enciclopedia ilustrada Mexicana n.º 6, Porrúa Hnos. y Cia. México, 1937.
- Mémoires et considérations sur le commerce et les finances d'Espagne*. Amsterdam, François Changuion, 1764. 2 volumes.
- Memórias de los Vireyes que han gobernado el Peru durante el tiempo del coloniaje español*. Lima, Libreria Central de F. Bailly, 1859. 6 volumes.
- MENDIBURU, Manuel — *Diccionario Historico-biografico del Peru*. Lima, Imprenta de J. F. Solis, 1874, 1876, 1878, 1880. 4 volumes.
- MOFFIT, Louis W. — *England on the eve of the Industrial Revolution*. London. P. S. King & Son, Ltd., 1925.
- MORTIMER, Thomas — *A new and complete Dictionary of Trade and Commerce*. London, 1766. 2 volumes.
- MOSES, Bernard — *The Spanish dependencies in South America: an introduction to the history of their civilisation*. New York and London, Harper & Brothers, 1914. 2 volumes.
- MULHALL, Michael G. — *The English in South-America*. Buenos Aires, "Standard" Office, 1878.
- MUIR, Ramsay — *A history of Liverpool*. London, William & Norgate, 1907.
- MURET, Pierre — *La prépondérance anglaise (1715-1763)*. Paris, Librairie Félix Alcan, 1937.
- The naval history of Great Britain*, London. Printed for J. Rivington and J. Fletcher and J. Hinton, 1758. 4 volumes.
- Le négociant anglois* ou traduction libre du livre intitulé *The British Merchant* (publié pour la première fois en 1713). Dresde, 1753.
- NILES, John M. — *History of South America and Mexico*. Hartford, B. Huntington, 1844. 2 volumes
- NOEL, S. B. J. — *L'Amérique Espagnole ou Lettres civiques à M. de Pradt*. Paris, E. Gide Fils, Libraire, 1817.
- PEREYRA, Carlos — *Historia de America Española*. Madrid, Editorial Saturnino Calleja S. A., 1924. 7 volumes.

- PICTON, J. A. — *Memorials of Liverpool, historical and geographical* — London, Longmans, Green & Co., 1875. 2 volumes.
- RAVIGNANI, E. — *Creación y permanencia del Virreinato del Rio de la Plata*. In *Anales de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales*, t. I. 3.^a Série. Buenos Aires, 1916.
- IDEM — *El virreinato del Rio de la Plata (1776-1810)*. In Levene. *Historia de la Nación Argentina*, vol. IV. *El momento histórico del virreinato del Rio de la Plata*. Capítulo I. Buenos Aires. Imprenta de la Universidad, 1938.
- REYNAL, Guillaume-Thomas — *Histoire philosophique et politique des établissements et du commerce des Européens dans les deux Indes*. Paris, chez Berry, Libraire, 3^{ème}. année de l'ère Républicaine (vol III, VII, VIII, IX, X) e Genève, Leonard Pellet, 1780-81 (vol. I, II, IV, V, VI).
- REVELLO, J. Torre — *Los gobernadores de Buenos Aires — (1671-1777)*. In Levene, *Historia de la Nación Argentina*, vol. III — *Colonización y organización de Hispano America. Parte II, Adelantados y gobernadores del Rio de la Plata. Cap. VIII*, Buenos Aires, Imprenta de la Universidad, 1937.
- REVELLO, J. Torre. — *El libro, la imprenta y el periodismo en America durante la dominación española*. Buenos Aires. Talleres S. A. Casa Jacobo Penser, Ltda., 1940.
- ROBERTSON, William — *The history of America*. London, Printed for A. Straham, T. Cadell, J. Balfour, 1788. 5.^a edición. 3 volumes.
- ROGERS, James E. Thorold — *The industrial and commercial history of England*. London, T. Fisher Unwin Ltd.
- ROLT — *A new dictionary of trade and commerce* — London, Osborne and Shipton, 1756.
- SACO, José Antonio — *Historia de la esclavitud de la raza africana en el Nuevo Mundo y en especial en los Países Americo-Hispanos*. Habana, Cultural, S. A., 1938. 4 volumes.
- SAINT-LÉGER, A. de, et SAGNAC, Ph. — *La prépondérance française. Louis XIV (1661-1715)*. Paris, Librairie Félix Alcan, 1935.
- SAVARY des BRUSLONS, Jacques — *Dictionnaire Universel de Commerce*, Paris, Jacques Estienne, 1725. 2 volumes.
- SCELLE, Georges — *La traite négrière aux Indes de Castille. Contrats et traités d'Asiento*. Paris, Li-

- brairie de la Societé du Recueil J. B. Sirey et du Journal du Palais, 1906. 2 volumes.
- IDEM — *Une institution internationale disparue: L'asiento des nègres*. In *Révue générale de Droit International public*, t. XIII, 1906. Paris, A. Pédoue, Libraire, Editeur.
- SÉRIONNE, Accarias de — *Les intérêts des Nations d'Europe développés relativement au Commerce*. Paris, chez Desain, 1766, 2 volumes.
- SIMONSEN, Roberto C. — *História econômica do Brasil, 1500-1820* — S. Paulo, Cia. Editora Nacional, 1937. 2 volumes.
- TEMPERLEY, Harold W. V. — *The causes of the war of Jenkins, Ear*. In *Royal Historical Society Transactions*, Third series, vol. III.
- TREVELYAN, Georges Macaulay — *History of England*. London, Logmans, Green and Co., 1937. 2.^a edição.
- UJLOA, D. Bernardo — *Restablecimiento de las fábricas y comercio español* — Madrid, Antonio Marin, 1740. 2 volumes.
- UZTARIZ, D. Geronimo — *Teorica y practica de comercio y de marina*. Madrid, Imprenta de Ant. Sanz, 1742.
- VAUCHER, Paul — *Robert Walpole et la politique de Fleury (1731-1742)*. Paris, Librairie Plon, 1924.
- WILLIAMS, Basil — *The whig supremacy, 1714-1760*. Oxford, At the Clarendon Press, 1939.
- WILLIAMS, Judith Blow — *Mercados británicos en el Caribe y el Golfo de Mejico. 1750-1850*. Trad. de Julio E. Payró, in II Congresso Internacional de Historia de America, 1937. vol. III. Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia, 1938.
- IDEM — *The stablishment of British commerce with Argentina*. In *The Hispanic America Historical Review*, February 1935.
- WILLIAMSON, J. R. — *A short history of British expansion. The old colonial empire*. London, Macmillan, 1930. 2.^a edição.
- WINGFIELD-STRATFORD, Esmé—*The history of British Civilisation*. New York, Harcourt, Brace and Co., 1938.
- WYNNE — *A general history of the British Empire in America*. London, W. Richardson, 1770. 2 volumes.
- ZARAGOZA, Justo — *Piraterias y agresiones de los ingleses y de otros pueblos de Europa en la America Española desde el siglo XVI al XVIII, deducidas de las obras de D. Dionisio de Alsedo y Herrera*. Madrid, Imprenta de Manuel G. Hernandez, 1883.

INDICE

Introdução	Pags. 7
----------------------	------------

PARTE I

ORGANIZAÇÃO DOS MEIOS DE COMÉRCIO

CAPS.

I — Antecedentes de Utrecht.	13
1 — A conquista comercial do Brasil pelos inglês	15
2 — A penetração comercial inglesa na América espanhola até 1700	16
a) o sistema colonial espanhol e as primeiras participações de estrangei- ros no comércio hispano-americano .	16
b) A posição dos ingleses até 1700. .	22
3 — A guerra de sucessão da Espanha . .	25
a) As negociações para solucionar o problema da sucessão e o comêço da guerra	25
b) O tratado entre a Inglaterra e Carlos "III"	29
II — Os tratados de Utrecht.	32
1 — O fim da guerra de sucessão	32
a) Os acontecimentos de 1707 a 1710	31
b) — As transformações internas na Inglaterra	35
c) Importância do comércio dos fran- ceses no Mar do Sul	37
2 — Os tratados de paz e comércio	40
a) os tratados de Utrecht e Rastadt	40
b) Os acôrdos anglo-espanhóis de 1713: asiento, tratado de paz e ami- zade e tratado de comércio	46
c) A oposição aos tratados na Ingla- terra	56
III — A Companhia do Mar do Sul	59
1 — Formação e privilégios da Companhia	59

2 — Organização da Companhia e do seu comércio	63
a) Dirigentes e representantes da Companhia	63
b) A organização das atividades da Companhia	66
3 — O fracasso da Companhia	69

PARTE II

FORMAS E MEIOS DE PENETRAÇÃO ECONOMICA

I — O comércio indireto da Inglaterra com as colônias espanholas (via Cadiz)	75
1 — Importância da Espanha como mercado inglês	75
2 — Métodos e agentes de comércio	79
3 — Valôr do comércio indireto entre a Inglaterra e o Império espanhol da América	83
II — O comércio direto com a América Espanhola. O comércio lícito	83
1 — O fornecimento de negros	88
2 — O comércio do navio de permissão	95
3 — Discussões sôbre o valor do comércio direto lícito com a América Espanhola e o fim do asiento	102
III — O comércio direto com a América Espanhola. II. O comércio ilícito ou de contrabando	106
1 — O comércio da Companhia do Mar do Sul	107
a) Diferentes modalidades de comércio ilícito feito sob a cobertura do comércio negreiro	107
b) O comércio ilícito do navio de permissão	112
2 — O comércio dos entrelopos	117
a) Métodos de comércio	118
b) Atos audaciosos dos entrelopos ingleses	124
3 — A atitude dos oficiais reais espanhóis e dos navios de guerra ingleses em relação ao comércio ilícito inglês	127

a) A atitude dos oficiais reais espanhóis	127
b) A proteção dos navios de guerra ingleses	129
4 — Comércio dos colonos espanhóis em Jamaica e outras colônias inglesas .	129
IV — Bases da expansão comercial inglesa e limites da penetração	136
1 — Bases situadas na Inglaterra e nas colônias da América do Norte	136
a) Bases na Inglaterra	136
b) Bases na América do Norte	139
2 — Bases intermediárias	141
a) Bases ibéricas	141
b) Bases situadas no mar das Antilhas e golfo do México.	141
c) Pontos de penetração utilizados pelos entrelopos ingleses e território alcançado pelas mercadorias introduzidas	153
d) Bases usadas para a penetração no Rio da Prata	157
3 — Bases africanas	161
V — O papel de Jamaica	163
1 — O papel de Jamaica antes de 1713.	163
2 — A atividade de Jamaica no século XVIII	169
a) As relações entre Jamaica e a Companhia do Mar do Sul e a posição da ilha no comércio de escravos depois de 1739	169
b) Aspectos vários da atividade de Jamaica	174
VI — Produtos, importância e condições financeiras do comércio	181
1 — Produtos fornecidos pelos ingleses	181
a) Negros	181
b) Produtos manufaturados.	183
c) Artigos de alimentação	191
d) Livros e outros impressos.	193
2 — Produtos fornecidos pela América Espanhola	194

a) Metais preciosos	194
b) Matérias primas	194
c) Drogas e produtos de alimentação	198
d) Mercadorias próprias para as co-	
lônias inglesas.	199
e) Mercadorias de retôrno naturais	
da Espanha	199
3 — Importância e valor do comércio . . .	200
4 — Condições financeiras do comércio .	204

PARTE III

REAÇÃO ESPANHOLA E CONFLITOS ANGLO-ESPANHÓIS

I — Resistência da Espanha à penetração in-	
glêsa	211
1 — Resistência à atividade da Compa-	
nhia do Mar do Sul	212
2 — Ação do govêrno espanhol contra os	
entrelapos ingleses	215
a) Medidas visando desencorajar as	
atividades ilícitas dos comerciantes	
hispano-americanos.	216
b) Medidas dirigidas contra os entre-	
lapos	219
3 — A política de reformas do govêrno es-	
panhol	223
a) Contribuição de economistas, co-	
merciantes, etc.	223
b) Desenvolvimento da marinha . .	225
c) A reorganização da indústria e a	
modificação do sistema comercial . .	227
d) As companhias de comércio . . .	234
4 — As classes sociais e o contrabando. .	235
II — Conflitos entre a Inglaterra e a Espanha;	
a guerra de 1739.	237
1 — Os primeiros conflitos armados entre	
a Inglaterra e a Espanha.	238
2 — O problema das relações anglo-esp-	
anholas de 1729 a 1739.	240
a) Causas de conflitos	241
b) Primeiras tentativas para solucio-	
nar os problemas anglo-espanhóis. .	246
c) A preparação da guerra de 1739 .	247

3 — A guerra de 1739	254
a) As operações de guerra	256
b) A paz de 1748 e o tratado de 1750	259
4 — As relações anglo espanholas de 1750 a 1783	261
a) A participação da Espanha na guerra dos Sete Anos	261
b) A questão das ilhas Malvinas e a retomada da Colônia do Sacramento pelos espanhóis	265
c) A guerra de independência dos Estados Unidos e a participação da Espanha.	267
CONCLUSÃO	269
BIBLIOGRAFIA	276

BASES INGLÊSAS

NO MAR DOS CARAÍBAS E GÓLFO DO MÉXICO



LEGENDA

- POSSESSÕES INGLÊSAS EM 1702
- ADQUISIÇÃO EM 1713
- ADQUISIÇÕES EM 1763
- Ocupações temporárias
- FEITORIAS DA CIA MAR DO SUL
- PORTOS LIVRES
- ESTABELECIMENTOS INGLÊSES NA COSTA DA NOVA ESPANHA
- LIMITES DO HONDURAS BRITÂNICO EM 1763

A CADEIRA DE HISTÓRIA DA CIVILIZAÇÃO
MODERNA E CONTEMPORÂNEA

pede e agradece a remessa de suas publicações
vous prie de lui envoyer vos publications
shall be glad to receive your publications
le agradecerá el envío de sus publicaciones
bittet Sie um Zusendung Ihrer Veröffentlichungen

Cadeira de História da Civilização
Moderna e Contemporânea

Faculdade de Filosofia, Ciências
e Letras da Universidade de São Paulo

Caixa Postal 105-B
São Paulo (Brasil).

