

## O COMÉRCIO HISPANO-LUSITANO DO RIO DA PRATA, NA CRISE DO SISTEMA COLONIAL.

Corcino de Medeiros dos Santos\*

### 1 - A América e a modernização hispano-lusitana

No século XVIII, toda a Europa passa por um processo de modernização impressionante. As novas idéias dos filósofos e economistas não só estimulam como determinam novas atitudes dos governantes. Essas novas idéias e atitudes políticas, por outro lado, abrem o caminho para novas formas de acumulação capitalista.

As academias de ciências tiveram um importante papel na divulgação de novas idéias e também no assessoramento dos governantes. As novas formas de exploração e de acumulação capitalista determinaram importantes transformações na política econômica e administrativa de vários estados europeus.

Portugal e Espanha não podiam ficar fora desse processo. Para isso precisavam fortalecer a sua economia e não dispendo de uma produção industrial significativa tiveram que recorrer ao comércio. Contudo o comércio espanhol e português sem a América era insignificante. Daí se entender porque todos os planos de reformas terem que tomar em consideração o papel desempenhado pela América no contexto da economia européia.

A dominação da América do Sul se fez em duas direções: os espanhóis iniciaram pela costa do Pacífico e os portugueses pela costa do Atlântico e o encontro dos dois povos ibéricos no interior do continente Sul-americano não foi amistoso. Houve muitos atritos e confrontos, mas houve também momentos de cooperação.

Durante quase dois séculos, extensas regiões que separavam portugueses e espanhóis não despertaram o interesse dos colonizadores. Mas a partir do século XVIII passaram a ser objeto de sérias disputas diplomáticas e

militares. De fato, a partir do final do século XVII e sobretudo no começo do século XVIII as potências européias se interessam de tal forma pela América e em particular pelo Estreito de Magalhães, “porta de entrada dos mares do sul”. É somente a partir de então, que o Rio da Prata adquire importância excepcional (1), passando a ser um foco de atrito permanente entre Portugal e Espanha e entre portugueses e espanhóis.

Tanto em Portugal como na Espanha as reformas administrativas, econômicas e políticas coincide com o chamado despotismo esclarecido. Assim, quando D. José subiu ao poder grande energia foi empregada no reforço do Estado, cuja firmeza e autoridade era essencial para o funcionamento do aparelho mercantilista. Portanto, o período Josefino deve ser entendido em termos de evolução no contexto nacional e internacional. No século XVIII, “Portugal constitui uma unidade em íntima ligação com o Brasil e outras zonas coloniais que lhe forneciam parte das mercadorias básicas para o seu comércio internacional. Mas é na dualidade Portugal-Brasil que assenta o sistema econômico português do tempo” (2). Cerca de 55% das exportações portuguesas para o exterior constava de produtos brasileiros e mais de 80% da exportação da Metrópole para as colônias, destinava-se ao Brasil. Assim, a Metrópole e a Colônia sul-americana se encontravam fundidas numa só unidade econômica e por conseguinte não se podia tratar do fomento da primeira sem atender à realidade da segunda (3).

Ao terminar a guerra dos 7 anos, a Espanha já estava convencida de que as riquezas do Vice Reino do Perú só estariam seguras com a fortificação de Buenos Aires, recuperação dos espaços ocupados pelos portugueses e afastamento da presença britânica na região (4). Portugal, por outro lado, não aceitava a ocupação do Rio Grande pelos espanhóis e começou a negociar a sua recuperação. Das usurpações portuguesas, a que mais preocupou os espanhóis foi a ocupação das Missões dos Moxos que apontava a direção para o centro do Perú. Carlos III, neste caso não aceitava consideração de espécie alguma.

Portugal já estava preparado com as reformas político-administrativas, entre as quais inclui a Criação do Vice Reino do Brasil e a transferência da capital da Bahia para o Rio de Janeiro. A Espanha por seu lado, estava decidida a consolidar sua dominação na Banda Oriental, eliminando o obstáculo que representava a Colônia do Sacramento e levando a soberania espanhola a todo o continente do Rio Grande. Esta situação só podia terminar numa crise que as desconfianças mútuas iam tornando próxima ou em algum acordo. Em muitos pontos a política nacional do Marquês de Pombal coincidia com a de Carlos III. Assim, a existência de objetivos comuns teria que proporcionar oportunidade para uma maior aproximação

entre as duas nações ibéricas. Mas o grande ponto de discórdia era o comércio e o domínio da estratégica região. É que a partir da segunda metade do século XVIII, Buenos Aires é tido como grande centro de atração, pois a prata do Peru e o ouro do Chile, em grande parte se dirigia para esse porto, de onde por comércio legal ou de contrabando saía para a Europa. Uma parte saía através do Brasil financiando as entradas de negros e outras mercadorias de comércio ilícito (5).

## 2 - O Comércio do Rio da Prata

O regime de porto único estabelecido pela Espanha nas suas relações com as colônias criava sérios problemas de abastecimento para algumas regiões. É o caso do Rio da Prata, cujo abastecimento dependeu, por muito tempo, da rota Porto-Belo - Panamá - Guaiquil - Callao - Lima. Essa rota encarecia os produtos além de impor aos platinos períodos de grande escassez como consequência da irregularidade das frotas e da demora de chegar os produtos à região. Assim, o relativo abandono a que eram relegados os habitantes do Rio da Prata pela metrópole fez com que não repelissem as primeiras incursões dos mercadores portugueses do Brasil. Antes, pelo contrário os recebessem como uma ótima opção para não dependerem exclusivamente do monopólio sevilhano.

O sistema de frotas foi criado com o objetivo de estabelecer rigoroso monopólio e centralizar o controle. Mas para que tais objetivos fossem alcançados era preciso, em primeiro lugar que a Espanha tivesse uma poderosa frota mercante e de guerra. Era necessário também, que possuísse uma indústria desenvolvida para responder às necessidades de seus domínios e competir em condição de igualdade com outras potências e manter suas colônias isoladas de interferências estranhas. A Espanha não tinha nenhuma destas condições.

Dentro do sistema de navegação do Império espanhol, correspondeu ao Rio da Prata a pior situação. É que o tráfico desta região em lugar de se fazer diretamente com a Espanha pelo Atlântico, devia juntar-se em Lima com o das frotas. Isto significava para o Rio da Prata um entorpecimento incrível do seu comércio e de outro lado um aumento extraordinário nos preços dos gêneros que recebia, além da impossibilidade de dar saída aos frutos da região.

A metrópole tentou remediar a situação, autorizando os chamados navios de registro, mas foram insuficientes para atender às reais necessidades do Rio da Prata. Em conseqüência o comércio de contrabando representou uma solução. Por isso, os portugueses tiveram facilidade para vender seus gêneros dobrados mais baratos que os navios de Espanha e dois tantos menos dos que iam em galeões para Lima. Os comerciantes do Rio da Prata, Paraguai e Tucuman preferiam tratar com os portugueses.

Em 1752 os comerciantes espanhóis reclamavam da presença da Colônia do Sacramento, alegando que "... era uma reposição em que os portugueses diariamente se duplica o que antes introduz. É constante que este lugar por sua natureza inútil o mantém os portugueses se outro destino que o comércio". (6)

O comércio luso-espanhol, no Rio da Prata começou bem cedo, a princípio tímidos ensaios que aos poucos se tornaram sistemáticos e os esforços se desenvolveram com regularidade. Por um lado, os espanhóis do Rio da Prata necessitavam de artigos europeus, escravos africanos e outros gêneros do Brasil que os portugueses podiam fornecer; por outro lado, os portugueses precisavam da prata espanhola que, amoedada ou não, saía pelo Rio da Prata e o ponto de articulação desse comércio era Buenos Aires. Assim, o desenvolvimento de Buenos Aires e de sua "campana", esteve ligado, desde o primeiro momento ao comércio. Mais importante que a expansão territorial, foi a comercial que paralelamente realizaram os portugueses que, a partir de Buenos Aires, quebraram o monopólio comercial espanhol na América do Sul (7). De Lisboa e do Brasil partiram inúmeras embarcações em direitura ao Rio da Prata. Seu principal carregamento era constituído de tecidos que em não poucos casos chegaram a Lima. A princípio, a carga principal da torna-viagem era a prata, além da que os próprios colonos espanhóis iam deixar no Rio de Janeiro, Bahia, Rio Grande e Santa Catarina. No final do século XVI (1596), um comerciante português nos dá uma idéia do volume, da importância, dos lucros e dos mecanismos de troca quando informa que numa viagem de Lisboa para o Rio de Janeiro: "... trouxe 40 a 50 dúzias de chapéus, em razão da grande procura deles no Perú e no Reino de Granada, por via do Rio da Prata. Por este, há passagem em cada 3 ou 4 meses de barcos de trinta e quarenta toneladas, cada um carregados de açúcar, arroz, tafetás, chapéus e outros gêneros de mercadorias do país, os quais levados ao longo do Rio da Prata, nos barcos referidos, são por ali transportados até o Perú. E, continuando afirma: "... se os negociantes de Espanha e Portugal tivessem conhecimento deste comércio não mandariam nem arriscariam tantas mercadorias por Cartagena, como fazem, porquanto este rio é um grande ponto de comércio, o mais próximo

e mais fácil caminho para o Perú. Os negociantes do Perú que ali residem vêm a este porto do Rio de Janeiro trazendo 15 a 20 mil ducados em reais de prata, empregando-os aqui em mercadorias" (8). Quando nessa praça não encontravam os gêneros desejados, eram obrigados a ir até a Bahia ou a Pernambuco onde empregavam o seu dinheiro. Informa também o negociante lisboeta que durante sua estada chegou ao Rio de Janeiro, por via Rio da Prata, o negociante Alonso Ramirez, que trazia 10 ou 12 mil ducados em reais de prata com o objetivo de construir um navio e voltar para a Espanha. Diz ainda que com mil ducados de mercadorias da Espanha se poderiam obter até 10 mil ducados de lucro.

De fato a abertura de Buenos Aires ao comércio era uma ameaça aos rendimentos reais e uma porta de saída da prata de Potosi em forma de contrabando. Tanto é assim que já em 7 de junho de 1610 D. Nicolas Martinez Montenegro escrevia do Panamá, para que pelo porto de Buenos Aires não fossem navios de Portugal nem de outra parte porque o que resultava dessa presença era um grande dano para a Real Fazenda de S.M. porque os portugueses introduziam por ali muita quantidade de roupas de contrabando e negro de maneira que poderiam suprir todo o Potosi e Províncias de Charcas. Era necessário conter essa entrada para que não baixasse a este Reino como saía, porque a tiravam pelo porto de Buenos Aires e a que tiravam era normalmente em pinha sem quintar e pagar a S.M. seus reais quintos. O interesse que tinham nessa prata era tanto que os fazia baixar o preço da roupa (tecidos) e dos escravos, para mais interessar os espanhóis, causando assim grande dano a S.M. e a este Reino e até aos mercadores que vinham de Castela, "... porque não acham quem compre suas mercadorias como não tem achado neste ano e que da ruína do Estado e comércio deste Reino por ser tão importante" (9).

Com a restauração (1640), o comércio permitido e tolerado, dos portugueses no Rio da Prata passou por uma fase de relativa estagnação, razão porque em 1643 o Rei determinava ao governador do Rio de Janeiro que tomasse providências no sentido de intensificar as relações comerciais com o Rio da Prata. No mesmo documento aconselhava a fundação de uma fortaleza nas imediações de Buenos Aires (10). Esse plano só veio a concretizar quase 40 anos depois com a fundação da Colônia do Sacramento. Essa Colônia seria uma ponta de lança da penetração portuguesa no Rio da Prata.

Os espanhóis reagiram, mas era preciso manter a Colônia do Sacramento, ainda que com um pesado ônus para a coroa portuguesa pois não estavam em jogo apenas os interesses comerciais, mas também políticos e militares. Em 1694 o governador do Rio de Janeiro escrevendo a respeito diz: "A colônia deve ser conservada no próprio sítio em que está por muitas

razões: estabelecimento do domínio português na região que se estende da Ilha de Santa Catarina ao Rio da Prata, interesse na courama, mandei fazer 6.000 couros que vão embarcados neste navio; prevê-se a futura de 20 a 25.000 couros, todos os anos”. Continuando informa que havia possibilidade de conduzir de lá para São Paulo e Rio de Janeiro tropas de cavalos e gado em pé. E, além disso, que as farinhas produzidas lá poderiam chegar aos diferentes centros de consumo do Brasil a um custo muito mais baixo do que as do Reino. Mas o que ele considerava de maior importância era que “... com o comércio dos castelhanos poderá por este posto entrar no Reino muita prata ...” (11).

Os espanhóis sempre estiveram preocupados com a presença portuguesa nas imediações de Buenos Aires, embora ela lhe fosse benéfica em alguns momentos de crise de abastecimento. Já em 1699 depois de vários choques com os portugueses o governador de Buenos Aires reconhecia a grande importância que o mercado do Rio da Prata tinha para os portugueses e sugeria ao Rei uma maneira amistosa de resolver o problema, de modo que portugueses e espanhóis obtivessem benefícios desse interrelacionamento, quando expressou: “... y esto se les podia facilitar por el medio de algun permiso temporal de traer negros por el mucho que los necesitan estas provincias o por frutos del Brasil en retorno de los de por ora, como son carnes saladas, sebo, crinas, cueros y quesos que nada de esto ai en el Brasil de donde se pueden traer maderas, asucar, tabaco y otras cosas daquela tierra y no ai en esta”. (12) De fato, a colônia do Sacramento foi, durante muito tempo, senão a principal, pelo menos uma das principais portas de entrada do comércio português no Rio da Prata. Além do grande volume de mercadorias que introduziam, extraíam, através daquele posto, a prata de Potosi, tão reclamada pelos portugueses e outros gêneros próprios dos hispano-americanos. Tanto é assim, que depois de sua perda em 1765, o bispo do Rio e Janeiro escrevia: “Nesta cidade são os mais sentidos homens de negócio pela grande perda que experimentam das suas fazendas, e mais negociações que pretendiam da conservação daquela praça, e com se ter perdido tanto ainda não estamos sem o cuidado de perda maior, porque não há notícias do destino da nossa última esquadra; se se perder será inconsolável a nossa perda” (13).

### 3 - O Comércio Intercolonial

O comércio entre a América portuguesa (Brasil) e a espanhola (Rio da Prata) foi uma constante em todo o período colonial. Um estudo mais profundo dessas relações poderia determinar períodos de predominância dessa ou daquela forma de comércio. Assim, em determinado período predomina o comércio de contrabando feito sob as vistas e até com o apoio das autoridades, enquanto noutra ele acontece sob as pressões dessas mesmas autoridades que o combatem. Há ainda ocasiões em que predomina o comércio permitido, autorizado. Há períodos em que ele é estimulado por ambas as potências colonizadoras como necessidade de Estado (razões político-estratégicas) ou ainda por imposições das próprias leis de mercado. Embora fosse mais importante a brecha do Rio da Prata, não se pode ignorar que o comércio hispano-lusitano se realizou ao longo de toda extensa fronteira que separava os domínios de Portugal dos da Espanha na América do Sul.

Em 1º de outubro de 1772, o Marquês de Pombal confiava à Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão a tarefa de realizar um audacioso plano de penetração comercial nos domínios da Espanha por intermédio das capitânicas de Mato Grosso, Cuiabá, São José do Rio Negro e todas mais regiões confinantes. Dizia Pombal que "... este novo comércio, que se ia introduzir nos domínios de Espanha devia ser intentado por um sistema que as grandes quantidades e carregações que haviam de crescer em Lisboa, não suscitassem novidade e ruído no público; e expondo para isso os meios mais conducentes e apontando as razões de conveniência e utilidade que se devia esperar deste estabelecimento, calculando as futuras vantagens que se deviam tirar deste novo comércio, descrevendo os modos com que devia ser empreendido; e recomendando sobre tudo o mais recatado segredo, pois ele era a base de todo o projeto" (14). O referido projeto, reduzido a quatro instruções que aprovadas pelo Rei e subscritas pelos Ministros de Estado foi entregue uma cópia, ao governador do Pará, uma para a Secretaria de Estado, e o original para a Junta da Companhia. A primeira instrução continha os meios com os quais se devia empreender este comércio e sem causar estranheza do público "... devendo para isto ser o referido sistema capeado com a mesma discriminação com que antes os jesuítas praticavam o prodigioso comércio, que faziam com o pretexto de ser para proverem as suas aldeias". A segunda instrução continha o número e a localização das feitorias que se deviam estabelecer para a consolidação do dito comércio, devendo para isto estabelecer sete feitorias em diversas vilas

e cachoeiras pertencentes ao governador do Pará e Mato Grosso. A terceira instrução demonstrava como se devia proceder nas fronteiras confinantes com as Capitânicas do Pará, Rio Negro e Mato Grosso em que devia ser sustentado o comércio das fazendas secas e molhadas que até então se introduziam pelos portos do Panamá, Guayaquil, Calhao de Lima, Buenos Aires e Rio da Prata, cujo longo trajeto fazia com que as sobreditas fazendas se não pudessem dar aos espanhóis por dobrado preço, do que a Companhia lhe poderia dar, ainda ganhando cinquenta e sessenta por cento".

A quarta instrução continha os meios de facilitar a introdução dos negros em Mato Grosso para adiantar as minas, para baixar o seu preço e para facilitar bom entendimento com os governadores espanhóis que não deviam estar contra essa atuação da Companhia. Imediatamente a companhia passou a tomar todas as providências para continuar o sistema do novo comércio que seria em futuro próximo de grande benefício para si e para o Estado. Contudo, a mudança de goveno, seguida da decisão que tomou, em 1778, da extinção da companhia cortou "... em flor todas grandes esperanças ...". Perdeu, em conseqüência, a Companhia a quantia de 110:340\$000 Reais que até então tinham sido gastos no corte de cachoeiras e no estabelecimento das novas feitorias.

As freqüentes guerras da Espanha na Europa eram, muitas vezes motivo para que o comércio espanhol do Rio da Prata entrasse em colapso. Em conseqüência disto, os espanhóis do Rio da Prata procuravam uma saída através do Brasil, dos portugueses ou da bandeira portuguesa para o comércio com a metrópole. Daí a constatação de períodos de conflitos e de cooperação hispano-lusitana no Rio da Prata. Os fatos que relataremos a seguir são a amostra desse tipo de relacionamento. Em ofício de 07/12/1781 o vice Rei do Brasil informa ao ministro Martinho de Melo e Castro ter entrado no porto do Rio de Janeiro, em 19 de janeiro do ano anterior, um barco espanhol, através do qual tinha ficado patente o grande desejo dos espanhóis do Rio da Prata, de se proverem de tudo que lhes era necessário "... mas ao mesmo tempo (...) tem dado sucessivamente a conhecer que não obstante a sua dependência de nos a este respeito, nem por isto querem usar de boa fé que inteiramente desprezam" (15).

Continua informando ter o Vice Rei de Buenos Aires mandado aquela embarcação sem ao menos o fingimento de arribada mas com o destino certo de se prover de tudo que lhe era necessário, como carga de farinha e sal. Naquela ocasião, informa: "... participei a quantidade de prata que tinha ficado empregada, grande parte em gêneros próprios da produção do país, declarando com toda individuação estes e os mais que foram transportados (...) e dúvidas que me ocorreram para com a decisão delas poder ficar certo



no modo com que me devia dirigir aproveitando-me da conjuntura em benefício do comércio e o aumento desta capital". De fato a conjuntura favorável de que falava era a guerra que estava a impor pesadas restrições às navegações da Espanha para a América. Nestas circunstâncias tanto tinham carência de gêneros europeus como necessidade de remessa de produções da América para a Europa, principalmente o grande número de couros que se encontrava, apodrecendo no porto. Precisavam mesmo dos navios portugueses para dar escoamento a essa produção. Tanto precisavam que o Vice Rei de Buenos Aires insiste no seu intento e manda mais duas embarcações que entraram no porto do Rio de Janeiro nos dias 8 e 11 de dezembro de 1781. Os comandantes das referidas embarcações passaram a convencer os negociantes do Rio de Janeiro a participar ativamente naquele comércio associando-se aos espanhóis, fretando seus barcos ou fazendo remessa de mercadorias e na torna viagem extraindo gêneros da produção do Rio da Prata. "Finalmente deram a conhecer que o seu Vice Rei receberia muito bem qualquer embarcação portuguesa que com o pretexto de arribada, ali fosse negociar e que trariam para esse fim alguma iniciação o que junto com a quantia de mais de 100.000 pesos que mostravam querer empregar na mesma negociação fizeram resolver os donos de algumas sumacas, para as mandarem, despachando-as aqui para Santa Catarina, Rio Grande e outros portos do Sul, chegariam ao de Montevidéu com o pretexto de arribadas, carregadas, em grande parte por conta dos ditos comandantes e outros espanhóis daquelas embarcações com o intento de virem para o Rio Grande, carregadas de couros e prata que os ditos espanhóis lhes facilitariam em abundância" (16). É curioso que em certos momentos os portugueses reclamavam da falta de boa fé dos espanhóis enquanto eles fazem o mesmo em relação aos portugueses. Mas há também momentos em que não só autoridades coloniais como comerciantes de ambos os domínios se põem de acordo, na medida em que entra em jogo o seu lucro. O que é mais curioso ainda é o fato de nesses curtos períodos de entendimento demonstrarem conhecer os mecanismos do comércio de contrabando e utilizar-se dos mesmos subterfúgios. É exatamente o que sugeriu o Vice Rei de Buenos Aires através de seus representantes, com o que concordou plenamente o Vice Rei do Rio de Janeiro quando diz: "Nestas negociações me pareceu conveniente fingir uma total ignorância destas coisas, querendo ver se deste ensaio resultavam as utilidades que prometiam as mesmas circunstâncias e para que as mesmas utilidades tivessem seu efeito, puz de acordo com o governador do Rio Grande para que usasse de igual disfarce avisando-o do modo pelo qual havia de quintar os couros para que na sua chegada a essa

capital fossem tomados como produzidos no Rio Grande, concedendo às mesmas embarcações o seu despacho para esse porto ..." (17).

Os mensageiros do Rio da Prata conseguiram despertar o interesse dos brasileiros do Rio de Janeiro, fazendo com que muitos passassem a investir nesse tipo de negócio. A primeira das embarcações envolvidas nesse negócio chegou a Montevideú em setembro do mesmo ano. Esta coincidiu com a chegada de um Correio Marítimo que deu a notícia da pronta expedição de um comboio destinado àquele porto com abundância de tudo que precisavam, inclusive de um navio carregado de petrechos navais. Esta notícia foi suficiente para que o barco do Rio de Janeiro fosse admitido com muita má vontade, descarregando os espanhóis somente o que lhes pertenciam e a fazendo sair com tudo que os brasileiros levaram por sua conta e risco. O mesmo aconteceu com as outras embarcações que chegaram posteriormente. Esse procedimento foi considerado pelo Vice Rei do Brasil como mais uma prova de má fé dos espanhóis no relacionamento com os portugueses (18). Ao mesmo tempo em que os espanhóis de Montevideú não trataram bem os brasileiros, o seu Vice Rei e intendente concedia despacho a alguns espanhóis para irem ao Rio de Janeiro pelo Rio Grande para entendimentos no sentido de transportar suas mercadorias para a Espanha pelo Rio de Janeiro. Na mesma ocasião chegava ao Rio, pela mesma via D. Bruno F. Pereira e D. Francisco de la Peña, um dos quais trazia 20.000 pesos e uma autorização de S.M. Católica para comprar no Brasil e introduzir em Buenos Aires 800 escravos negros (19).

De fato, os espanhóis precisavam transportar uma grande quantidade de couros, para Espanha, via Rio de Janeiro e para isso já tinham autorização do seu Rei. Para eles as duas opções serviam; ou irem os barcos portugueses buscá-los ao Rio da Prata, para no Rio de Janeiro serem carregados em navios que fossem para Lisboa; ou irem do Rio de Janeiro navios fretados para dali seguirem em direitura para a Europa. Na verdade queriam se aproveitar da neutralidade da "bandeira e da liberdade com que os tratados entre Portugal e Gran Bretanha que declaram livres e isentos as fazendas do inimigo abordo das suas respectivas embarcações" (20). Por outro lado, também havia para os espanhóis o grande atrativo do frete, pois enquanto se pagava de frete do Rio de Janeiro para Lisboa, \$250rs por couro, de Montevideú para a Espanha se pagava 10 tostões. A prata pagava do Rio 1/2% e de lá pagava 2% do que fica evidente que uma embarcação que levasse do Rio carga de 20.000 cruzados de frete, levaria 60.000 dali, se fretada para aquele transporte (21). Dentro deste contexto, o Conde de Reparaz, negociante de Cadiz fretou 6 navios em Lisboa que vieram em direitura ao porto do Rio de Janeiro e dali, para o Rio da Prata e depois

retornaram pela mesma via. Martinho de Melo e Castro informa ao Vice Rei: "... os quais vão em direitura a esse porto para que V. Exa. os expeça sem demora com passaporte e despachos seus ao porto de Montevidéu para ali carregarem couros e outros efeitos, com os quais devem voltar outra vez a esse mesmo porto do Rio de Janeiro e despachar nele como se fosse carga aí recebida para virem com ela ao porto desta capital ... Nesse porto não pagarão direito algum na Alfândega da carga que trouxerem de Montevidéu, sejam couros ou outros quaisquer gêneros e nem da prata ou qualquer outro cabedal mas tudo passará livre" (22). É curioso que Melo e Castro silencie sobre a carga que os mesmos navios transportavam da Europa e do Rio de Janeiro para o Rio da Prata. Certamente tais embarcações não iam em lastro.

Pouco antes dessa medida, a nível de secretário de Estado, já o Vice Rei de Buenos Aires em ofício para o Vice Rei do Brasil pedia essa cooperação, dizendo: "Como de esta no resulta perjuicio algun a Portugal antes se conocido beneficio por los fletes que ganaram sus embarcaciones en la conducion de lo expressado (...) de que particularmente los cueros les ocasionan grandes atrasos pon la polilla, llubias, gastos em su cuidado, y otras perdidas, y la falta de embarcaciones españolas en que transportarlos al Brasil y Lisboa, me ha obligado a hacer presente a V.Exa. todo lo expressado y suplicarle que tenga la bondad de permitir al sugeto ò sugetos que comisione en essa (cidade) los citados Don Agustin Casimiro y Don Juan Pedro Aguirre el que flete las embarcaciones portuguesas que tubiere por conveniente para que viniente a este puerto de Montevideo, conduscan para ese con el fin de transportar a Lisboa en distintos buques los expresados 80.000 cueros, y la plata y oro, sin exigirse derechos ... Para dar principio a lo expuesto se conduce para ese puerto del Janeiro con mi passaporte el bergantin los Santos Reyes Don Francisco Borja de Lizaur ..." (23). Os inúmeros abusos praticados e o término da guerra fez com que em princípios de 1784, uma Ordem Régia proibisse a entrada de barcos estrangeiros nos portos do Rio da Prata. Convém notar que as liberais reformas econômicas dos Borbons, cujo ponto alto foi o "Reglamento de Libre Comércio de 1778", e a paz que reinou na Europa no período de 1784 a 1794 tiveram grande importância no aumento do comércio do Rio da Prata. A tranquilidade dos mares atraiu maior número de comerciantes, aumentou o tráfico de navios e estimulou a produção de gêneros do país (24). As medidas proibitivas nunca tiveram força para interromper o comércio luso-espanhol do Rio da Prata, sobretudo depois da prosperidade experimentada com a paz político-militar. Assim, o comércio intercolonial, permitido ou sob a forma de contrabando continuava seu giro.

#### 4 - Mercadorias do Comércio Intercolonial

Os portugueses do Brasil ou por intermédio de portos brasileiros introduziam no Rio da Prata mercadorias que tinham grande aceitação. Essa abertura de mercado era devido a fatores como a necessidade que tinham os espanhóis e a diferença de preço em relação a certas mercadorias espanholas. Assim, podemos relacionar como mercadoria mais procurada o escravo negro que os portugueses forneciam. Há momentos em que a condução de escravos representa a senha para que o barco tenha permissão de descarga e por outro lado era o pretexto para a introdução de outras mercadorias. O negro escravo era desembarcado principalmente em Buenos Aires e Montevideú, de onde era conduzido para as minas do Perú. Outro é o caso do tabaco do Brasil que concorria no Rio da Prata com o tabaco do Paraguai e de Havana. Em certas ocasiões teve sua compra autorizada pelo Vice Rei para ser misturado com o do Paraguai a fim de facilitar a sua aceitação e aumentar o seu consumo. Além do fato de ser colocado lá a preço competitivo em relação do tabaco do estanco. Outros gêneros como açúcar, aguardente, madeiras, móveis, “petrechos” de construção naval, materiais de construção civil, arroz, tecidos de algodão grosso, podem ser relacionados com principais gêneros da produção colonial que eram negociados no Rio da Prata. Mas uma fonte de grandes lucros para os portugueses era representada pelos gêneros e manufaturados europeus que eram colocados no Rio da Prata a preços inferior aos oferecidos pelos espanhóis. Era quase normal em todos barcos portugueses que eram admitidos ou arribavam nos portos do Rio da Prata a presença de mercadorias européias. Além disso aqueles que lá chegavam com carga exclusiva de mercadorias européias. Assim, por ex. em ofício de 10/02/1806 informa o Vice Rei de Buenos Aires que em virtude do real permiso de 11/08/1801, uma fragata portuguesa foi admitida com um carregamento de gêneros europeus no valor de 329.169 pesos e saiu do Rio da Prata com a seguinte carga: de Buenos Aires, 8.047 couros em cabelo ... 8.047 pesos; de Montevideú, 19.717 couros em cabelo no valor de 19.717 pesos; 300 couros inferiores 190 pesos; 198 quintais de cobre a 12 pesos o quintal, iguala a 2.282 pesos, totalizando o valor do retorno 30.236 pesos (25). A maioria dos barcos procedentes de portos brasileiros conduzia uma carga variada. Vejamos alguns exemplos. Em 08/05/1798 arribou em Montevideú o Bergantim português, Minerva procedente do Rio de Janeiro com 10 caixas de velas, 6 pipas de aguardente, 6 caixões com gêneros não identificados, 5 fardos de baetas para negros, 180 cunhetes de aço, 9 barricas com 1.500 enxadas e 400 achas de lenha (26). Em 13 de novembro

de 1799 deu entrada no porto de Buenos Aires a goleta portuguesa N. Sra. da Conceição, Santo Antonio e Almas procedente da Bahia com 25 pipas de aguardente, 8 caixas com 450 arrobas de açúcar, 8 barris de mel; 4 baús e 4 caixões com efeitos; 3 catres (27). A referida embarcação tinha sido fretada em Salvador por um comerciante de Buenos Aires. Em dezembro do mesmo ano deu entrada em Montevideú, a sumaca portuguesa, N.Sra. das Dores, precedente do Rio de Janeiro que desembarcou 30 negros, 38 pipas de aguardente, 24 marquetas e 10 caixas de cera, 89 sacos e 46 caixas com 2.656 arrobas de açúcar, 30 sacos de arroz, 6 sacos de café, um caixão de goma e 3 fardos com 31 peças de lenços (28). Mais variada ainda foi a carga que o Bergantim português N.Sra. da Conceição e Passos que conduziu de Pernambuco para Buenos Aires em janeiro de 1811. Aqui está: 118 negros, 30 pipas de aguardente, 5 caixões de fazendas, 36 pacotes de lenços de linho, 73 vigas pequenas, 80 vigas maiores, 25 taboas, 5 caixas de fazendas, 2 barris de facas, 22 cadeiras, 2 canapés, 2 mesas (29).

As mercadorias que os espanhóis ofereciam para a torna viagem eram representadas principalmente por produtos da pecuária, mas a mais procurada pelos portugueses era a prata. Durante muito tempo a Colônia do Sacramento foi o ponto de articulação do comércio com o Rio da Prata. Por isso mesmo os representantes da coroa espanhola não queriam a sua devolução em 1715 porque com ela os portugueses voltariam a ter grandes vantagens no comércio do Rio da Prata e argumentavam: "... pois havendo tanta abundância de gado *vacum* naquele território e sendo tão grande a aplicação e desejo dos portugueses que em 5 anos que detiveram neste porto (...) saíram da Colônia 52 navios carregados de courama enquanto os do asiento podem a muito custo em retorno levar alguma (...) e dando se a mão por terra com o Rio de Janeiro poderão executar o mesmo com a Província do Paraguai, Povos das Missões, Ilhas, cidades de Santa Cruz de la Sierra, Charcas, Vila de Potosi, por ser todas abertas ..." (30). As mercadorias próprias do Rio da Prata oferecidas ao comércio formavam um elenco bem mais variado do que se pode pensar à primeira vista.

No final do século XVIII, para a orientação dos negociantes armadores, havia em Lisboa uma relação das mercadorias européias que podiam ser remetidas para o Rio da Prata, as quantidades possíveis de cada espécie bem como os preços que ali alcançavam. Do mesmo modo acompanhava uma relação de mercadorias que se podiam conduzir na torna-viagem. Assim, temos: 1 - prata em pinha, barra ou moeda de 6 a 8 pesos/onça; 2 - lã de alpaca, vicunha (de La Paz) e de carneiro de 1\$800 a 2\$000 rs p/arroba; 3 - courama: couro em cabelo a 1\$000 rs p/arroba, couros de porco a 300 rs p/arroba, couros de veado a 1\$000 rs a dúzia, couros de onça de 1\$400 a

1\$800 rs a dúzia, couros de nutrias a 400 rs a dúzia, couros de carneiro a 400 rs a dúzia, couros de lobo marinho a 250 rs a dúzia; 4 - peles de cisne branca a 800 rs a dúzia, de cisne alvadias a 600 rs a dúzia, de chinchilas a 3\$200 rs a dúzia, de zorrillo a 1\$00 rs a dúzia; 5 - cacau, 18 pesos por 100 libras; 6 - extrato de quina 18 pesos por 100 libras; 7 - quina ou cascarilha tolicaya a 1\$600 por 100 libras; 8 - quina grossa de Paito a 360 rs por 100 libras; 9 - bálsamo rubro a 4 pesos por libra; 10 - goma elástica a 2 pesos por libra; 11 - trigo superior de 2 a 3\$000 rs por alqueire; 12 - farinha de trigo a 2\$000 rs por 100 libras; 13 - grão de trigo a 6\$400 rs por alqueire; 14 - carne salgada a 6 pesos por barril; 15 - carne seca 1\$200 rs por 100 libras; 16 - sebo em bruto ou beneficiado de 500 a 800 rs por 25 libras; 17 - velas a 6 pesos por 100 libras; 18 - sola ou atanados a 2\$800 rs por 25 libras; 19 - vaquetas a 4 1/2 pesos; 20 - pelicas brancas a 1\$800 rs a dúzia; 21 - passas de uvas e figos a 8 pesos por barril; 22 - azeitonas, 8 pesos por barril; 23 - queijos a 400 pesos por barril; 24 - chifres de boi em chapas, 100 pesos por 1.000; 25 - mantas (de Cordoba) a 600 rs por peça; 26 - ponches (de Cordoba) a 600 rs por peça (31).

Esta relação demonstra, em primeiro lugar a grande variedade de produtos exportados pelo Rio da Prata e em segundo que era a porta de saída de gêneros produzidos nos mais distantes pontos, inclusive do Vice Reino do Perú e de Nova Granada.

### **5 - A Prata no Comércio Luso-Espanhol do Rio da Prata**

Desde os primeiros contactos comerciais, no século XVI, a prata espanhola representava importante atrativo aos portugueses. Este fato é confirmado por um negociante português ao escrever do Rio de Janeiro em 1596, quando diz: "... este Rio (da Prata) é um grande ponto de comércio, o mais próximo e mais fácil caminho para ir ao Perú. Os peruleiros ou negociantes do Perú que ali residem vem a este porto do Rio de Janeiro, trazendo 15 a 20.000 ducados em reais de prata, empregando-os aqui em mercadorias" (32). A prata espanhola era tão importante para os portugueses que fazia com que os comerciantes e capitães de navios procedentes do Rio da Prata tivessem tratamento especial no Rio de Janeiro. Em carta ao Vice Rei do Brasil o governo da metrópole declarava (em 1766) que os hóspedes que vinham de Buenos Aires eram muito úteis porque traziam ouro e prata para deixar no Rio de Janeiro. Do mesmo modo eram úteis quando

vinham da Europa para o Rio da Prata, porque compravam fazendas nessa cidade para introduzir por contrabando nos domínios de Espanha. Dizia ainda que por meio dos capitães desses navios poderia-se estabelecer um interessante negócio em Buenos Aires e tendo isto em vista, devia hospedá-los muito bem e prevenir os negociantes do Rio de Janeiro para fazer amizade com eles (33). Fernand d'Almeida afirma que o desenvolvimento inicial de Buenos Aires se deu em virtude do comércio que mantinha com o Brasil, através do qual os portugueses obtinham a prata de que necessitavam (34). Com a restauração, a partir de 1640, houve sensível queda nas importações da Prata do Peru em Portugal e no Brasil, fato que se deve não só às restrições que passaram a sofrer esse comércio mas também à diminuição da produção (35). Assim, a crise do final do século XVII do açúcar e tabaco está associada a uma crise da prata. Para dominá-la o governo português seguiu três caminhos: 1º - desenvolvimento de manufaturas; 2º - descobrimento e exploração das minas no Brasil; 3º - o estabelecimento de novos ramos do comércio colonial que fizessem derivar para o Brasil a prata do Perú. Desde a última década do século XVI que havia intenso comércio com o Rio da Prata e por intermédio desse comércio chegou a haver alguma abundância de prata na Bahia (36). Contudo, a escassez de moedas era crônica na colônia portuguesa. Por outro lado, durante todo o século XVII e XVIII, o Rio da Prata, tendo Buenos Aires como um dos pontos comerciais de maior importância, conheceu grande fluxo de moedas vindo do Peru e do Alto Peru. Assim, enquanto no Rio de Janeiro e outros centros do Brasil havia falta de moedas, em Buenos Aires havia uma acumulação, sobretudo em consequência das restrições impostas pela metrópole. Na medida em que houve maior intensificação do comércio e se estabeleceu maior liberdade para essa atividade, a quantidade de moedas em circulação foi diminuindo. Nessa linha de considerações, o "Reglamento para el comércio libre 1778", teve também o objetivo de segurar a moeda de prata dentro dos domínios espanhóis. Mas esse documento que de um lado representou um ponto alto na mudança do relacionamento da metrópole com seus domínios e desses domínios entre si, foi também o ponto de partida para a abertura total do Rio da Prata ao comércio internacional.

As moedas circulantes nas colônias espanholas eram de prata, cunhadas pela Casa da Moeda de Potosi. Podiam ser pesos dobles ou simples que circulavam ao lado das defeituosas, conhecidas como macuquinas (37).

No final do século XVIII, a saída de prata já era uma preocupação para governantes portenhos, sem todavia ligar essa evasão com as medidas liberalizadoras do comércio com a Espanha, colônias estrangeiras e potências neutras.

As moedas castelhanas circulavam livremente no Brasil. Contudo, o seu curso causava já na última década do século XVIII alguns problemas. É o que se deduz de informe de Severino Sombra citado por Muniz Barreto: "... perguntou o tesoureiro mor do Real Erário, se poderia resultar prejuízo para a fazenda receber as patacas espanholas por 800 réis, como geralmente ocorriam ...".

Em 3 de outubro de 1781 fez-se nova consulta fundada na representação do juiz de fora de Messejana, que atribuía a abundância dos pesos duros ao lucro que tiravam os espanhóis na troca com as moedas de 6\$400, dando-os a 750 réis, e promovendo depois os especuladores o seu curso a 800 réis ...". "Suscitaram nesta época muitas dúvidas com relação ao curso das patacas espanholas, até o governo resolver que se aceitassem, não sendo falsas ou cerceadas, a 800 réis cada uma e que fossem reduzidas a dinheiro nacional, conforme a opinião do provedor e oficiais da casa da moeda" (38). Outro exemplo desse fato consta da correspondência do Provedor da Casa da Moeda da Bahia à rainha em 1799: "... conviria aproveitar a oportunidade, imitando a Casa da Moeda do Rio de Janeiro onde se trabalha muito na redução das patacas castelhanas, sendo da maior evidência que se as patacas castelhanas não de girar como giram, nestas colônias sem pagarem coisa alguma a V. Magestade, é muito melhor que girem depois de reduzidas à moeda provincial ..." (39). As moedas espanholas ajudaram muito aos brasileiros na solução do problema da escassez monetária. O comércio intercolonial autorizado e o comércio entre Buenos Aires e Colônias estrangeiras, autorizado pela Ordem Régia de 10/07/1796, trouxe grandes benefícios ao Brasil que até então se valia apenas de formas ilegais de comércio (40).

As moedas não só tinham livre curso, como também eram carimbadas pelas Casas da Moeda do Rio de Janeiro, Bahia, Minas, São Paulo, Goiás e Mato Grosso. A partir daí, a grande preocupação do governo foi impedir a circulação clandestina das moedas e do ouro em pó, pelo interior do Brasil e para tentar impedi-lo providenciou a recunhagem das peças espanholas. Assim, o Alvará de 8 de novembro de 1808 determinava: "... que em Minas não girassem mais os pesos espanhóis não marcados nem mesmo como gênero de comércio e finalmente proibindo a entrada ou saída delas nos registros da Capitania, onde os marcados corriam como moeda provincial" (41).

A vultosa quantidade de prata que saía do Rio da Prata para o Brasil e daí para o Reino, não corresponde ao volume e valor das mercadorias transportadas do Brasil para aqueles portos. Do que se deduz que provavelmente entrasse nas transações clandestinas o ouro em pó e diamantes do



Brasil. Isto significa dizer que os portugueses do Brasil conduziam além de escravos e outros gêneros, ouro e diamantes que lá eram produzidos, fugindo do fisco português. Em troca, os espanhóis davam a prata que também estava saindo clandestinamente. Em suma, era o contrabando do ouro e dos diamantes do Brasil em troca do contrabando da prata espanhola. De fato, o Conde da Cunha, V. Rei do Brasil escrevendo ao Conde de Oeiras em 30/10/1767 diz: “Entendo que a Praça da Colônia nos arruina, e que o negócio que nela fazemos com os castelhanos por mais vantajoso que ele nos seja nos não é conveniente porque nestes 4 anos que tenho govenado essa capitania observei cuidadosamente esta matéria e vi que as poucas embarcações que para ela navegam são sumacas e pequenas as quais vão carregadas (...) de gêneros de pouco valor (...) e de tão pouco valor não pode produzir maior utilidade que aquele que pode tirar da carga de couros que é o gênero que todos transportam” na torna-viagem. Sendo assim, “é certo que 30.000, 100.000, 300.000 pesos que vem em cada uma destas ditas sumacas lhos não dão de graça os castelhanos, e que por alguns efeitos de grande valor se tiram de Buenos Aires estas groças quantias. Pelo que me persuado, que por ouro em pó e por diamantes brutos se extraem dos castelhanos tantos milhões de pesos” (42). Grande quantia de prata que entrava no Brasil não ficava na circulação da Colônia, porquanto era remetida para a Metrópole, de onde seguia outras rotas. Senão vejamos. No ano de 1763, por exemplo, foram despachados do Rio de Janeiro para Lisboa a quantia de 75.238 marcos e 5 oitavos de Prata dos comerciantes, particulares (43). No mesmo ano remetia-se da mesma praça para Lisboa, como “cabedais” da coroa, em navio de guerra o seguinte: ouro proveniente dos quintos, 6.681 marcos, 23 onças e 7 oitavos. Mandava-se também na mesa embarcação, 57.792 marcos e 3 oitavos de prata de origem espanhola, no valor de 323.659\$461 rs (44), que somado ao dos particulares, perfazem 133.030 marcos e uma onça de prata. Certamente essa soma não representa toda a prata que do Rio de Janeiro se remeteram durante todo ano. Era, portanto, vultosa. Mas apesar de tudo em Portugal faltava prata para a cunhagem de moedas (45). Pelo número citado, vê-se que era considerável a quantidade remetida para Lisboa, mas o Vice Rei informa que era a menor parte que ia para o Reino. Falando sobre os milhões de pesos que entravam no Brasil, diz: “Destes se reduzirão a obras de ourives uma grande parte, outra não menor passa para a Índia nas naus que vão àquele Estado, fazendo escala neste porto e a menor parte é que vai para Lisboa” (46).

Pierre Chaunu fala da evasão da prata produzida na América para a China e para a Índia (47). Essa fuga da prata não era feita apenas através dos espanhóis, o era também pelos portugueses a partir do Brasil e também

de Lisboa. Não podemos ignorar que os ingleses também se encarregaram de conduzir prata americana para Ásia e Extremo Oriente.

## CONCLUSÕES

As relações luso-espanholas no Rio da Prata fora entabuladas no século XVI e se intensificaram nos séculos XVII e XVIII. O intercâmbio comercial foi o fator de grande importância, a partir do que se desdobraram as questões políticas e estratégicas. Ocorreram períodos de tensão quase sempre como prolongamento de conflitos políticos europeus. Mas há também períodos de cooperação. Nas relações Brasil-Rio da Prata são mais freqüentes os períodos de cooperação do que de conflito. Essa cooperação, entretanto, ocorria muitas vezes à revelia das autoridades coloniais. Outras vezes essas autoridades a estimulavam sem torná-la oficial. Contudo, à medida em que se acentuam os sintomas de desagregação do sistema colonial, mais freqüentes são as iniciativas de cooperação entre as duas colônias.

## NOTAS

- (1) GIL MUNILLA, Octávio - *El Río de La Plata en la Política Internacional*. Sevilla. Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1949, p. 362.
- (2) MACEDO, J. Borges de. *O Marquês de Pombal*. Lisboa, Biblioteca Nacional, 1982, p. 19.
- (3) CARNAXIDE, (Visconde de) - *O Brasil na Administração Pombalina*. S. Paulo, Nacional, 1940, p. 89.
- (4) GIL MUNILLA, Octávio - op. cit. p. 108.
- (5) GARAVAGLIA, Juan Carlos - "El Rítimo de Extradición de Metálico Desde El Río de La Plata Para La Península (1779-1783) In *Revista de Indias*, ano 36, nºs 143/144, Madrid, Ene/jun 1976, p. 246-268.
- (6) VILLALOBOS, Sergio - *Comercio y Contrabando en el Río de la Plata y Chile*. Buenos Aires, EUDEBA, 1965, p. 19/20.
- (7) KOSSOK, Manfred - *El Virreinato del Río de La Plata*. Buenos Aires, Plujade, 1972, p. 29.
- (8) SANTOS, Corcino Medeiros dos. *Economia e Sociedade do Rio Grande do Sul (séc. XVIII)*. São Paulo. Nacional Pró-Memória, INL, 1982, p. 147.
- (9) Archivo General de Indias, Panamá, 30.
- (10) SANTOS, C. M. dos. op. cit. p. 148.

- (11) SANTOS, C. M. dos. op. cit. p. 149.
- (12) SANTOS, C. M. dos. op. cit. p. 194.
- (13) SANTOS, Corcino Medeiros dos. *Relações Comerciais do Rio de Janeiro com Lisboa (1763-1808)*. Rio de Janeiro, Tempo Brasileiro, 1980, p. 78.
- (14) Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Feitos, Fíndos. Brasil, maço 3, nº 34. Esse plano foi exposto ao provedor da Companhia, Inácio Pedro Quintella com mais 4 deputadps, o secretário da mesma e os ministros Martinho de Melo e Castro e José Seabra da Silva, além do governador nomeado para o Pará - João Pereira Caldas.
- (15) Arquivo Histórico Ultramarino, Rio de Janeiro, caixa 128, doc. 6.
- (16) *Offício Loc. Cit.*
- (17) *Idem, idem.*
- (18) *Idem, idem.*
- (19) *Idem, idem.*
- (20) Arquivo Hist. Ultramarino, Rio de Janeiro, caixa 128, doc. 6.
- (21) *Idem, idem.*
- (22) *Offício datado em Quéluz em 24/08/1792.* Arquivo Hist. Ultramarino, Rio de Janeiro, caixa 130, doc. 21.
- (23) *Offício de 04/12/1781 - Arquivo Hist. Ultramarino, Rio de Janeiro, caixa 129, doc. 01.*
- (24) TANZI, Hector José. "Notícias sobre la economía del virreinato del Río de la Plata en la época de los Virreyes Loreto y Arredondo, 1784-1794", in *Boletín de la Academia Nacional de La História*. Vol. 38. Buenos Aires, 1965, p. 254.
- (25) *Archivo General de Indias, Buenos Aires, 139.*
- (26) *Archivo General de La Nacion, Bs. As. Leg. 18 - 59, 31 - 14.*
- (27) *Archivo General de La Nacion - Leg. 19-59, 31-1-5.*
- (28) *Archivo General de Indias, Buenos Aires, 127, doc. 225.*
- (29) *Archivo General de La Nacion, Bs. As. Sec. Colônia.*
- (30) *Archivo General de Indias, Buenos Aires, 541.*
- (31) Arquivo Hist. Ultramarino, Rio de Janeiro, caixa 173, doc. 56.
- (32) SANTOS, Corcino Medeiros dos. *Relações Comerciais do Rio de Janeiro com Lisboa, 1763-1808*. Rio de Janeiro, Tempo Brasileiro, 1980. p. 76.
- (33) SANTOS, Corcino Medeiros dos. op. cit. p. 80.
- (34) ALMEIDA, Luís Fernand d'. *Informação de Francisco Ribeiro sobre a Colônia do Sacramento*. Coimbra, 1955, p. 35.
- (35) *Idem, idem, p. 40/41.*
- (36) ALMEIDA, Luís Fernand d'. op. cit. p. 45.
- (37) BARRETO, Antonio E. Muniz. "O Fluxo de Moedas entre o Rio da Prata e o Brasil - 1800-1850". *Revista de História*, nº 101. São Paulo, USP, 1977, p. 213.
- (38) MUNIZ BARRETO, A. E. op. cit. p. 216.
- (39) MUNIZ BARRETO, A. E. op. cit. p. 216.
- (40) *Idem, idem, p. 218.*
- (41) MUNIZ BARRETO, A. E. op. cit. p. 218.
- (42) Arquivo Hist. Ultramarino, Rio de Janeiro, caixa 89.
- (43) *Idem, idem, caixa 73.*
- (44) *Idem, idem, caixa 299. doc. 34.*
- (45) Biblioteca Nacional de Lisboa. Reservados, Col. Pombalina, Cod. 738, fl. 273. "O estado presente do dinheiro em Portugal e alguns meios que se apontavam para remediar a falta de Prata".

- (46) Arquivo Hist. Ultramarino, Rio de Janeiro, caixa 89. Ofício do Conde de Cunha, Vice Rei do Brasil ao Conde de Oeiras, datado do Rio de Janeiro em 30 de outubro de 1767.
- (47) Pierre Chaunu. *Les Philippines et le Pacifique des Iberiques*. Paris, 1960; Fernand Braudel - *Os Jogos das Trocas*. Lisboa, Cosmos, 1985.

\* Departamento de História  
Universidade de Brasília  
Brasília - DF