

COMÉRCIO LIVRE: POLÍTICA REFORMISTA BOURBÔNICA NA ESTRUTURA DO SISTEMA COLONIAL NA AMÉRICA LATINA

*Yvone Dias Avelino**

Resumo

O presente artigo trata da institucionalização do Comércio Livre na América como política do reino para as suas colônias. É o momento da ilustração e do despotismo esclarecido.

Palavras-chave

Instituição; comércio livre; política; economia; sistema colonial.

Abstract

The present article deals with the institutionalization of the Free Commerce in America as a policy of the kingdom for its colonies. It's the moment of the illustration and the enlightened despotism.

Key-words

Institution; free commerce; policy; economy; colonial system.

No decurso do século XVIII, a Espanha borbônica viveu períodos de experimentações de fórmulas mais adequadas de organização social. Calejada pelas decepções que se sucediam, a Espanha periférica – não obstante o estabelecimento do sistema das Companhias de Caracas e Barcelona – continuou a realçar a expectativa de participação direta no tráfico colonial e a insistir na confirmação. Sem dúvida que a montagem daquelas Companhias, embora beneficiando apenas os portos de San Sebastián e Barcelona, configurou uma política econômica nova, mais aberta e franca; mas, em contrapartida, deixou de dar mais vazão às esperanças dos demais portos alinhados ao longo do Mediterrâneo e do Cantábrico.

A instituição de Companhias, estruturadas no âmbito do direito privado, comprovou que Filipe V e, seguidamente, Fernando VI, tinham o propósito de abordar a problemática do tráfico ultramarino e oferecer oportunidades, a outros portos do reino e de Índias, de participação direta nas correntes do comércio americano. O sistema de Companhias, para o fomento da Catalunha e do País Basco, alterou a estrutura do regime de exploração colonial até então vigente e assente no “porto único”, usufruído pelos mercadores de Sevilha.¹ Tratava-se, no caso, de concretizar providências que propiciassem o desarmamento dos espíritos daquelas duas regiões da Espanha periférica.

Impunha-se, todavia, nova abertura do novo soberano, Carlos III, mais compreensivo e mais acionado pelos políticos “iluminados” assessores do trono.

Com a nova administração, os demais portos marítimos do reino e do ultramar, até então marginalizados da participação direta do tráfico colonial, esperavam pela confirmação de propósitos do despotismo esclarecido. Afinal, todos os anseios confundiam-se no drama de seus problemas comuns e nas mesmas reivindicações: segurança do trono e fomento da economia. Nessa linha de comportamento, a Coroa mostrava-se disposta a diminuir os desníveis regionais, oriundos do mercantilismo dos Áustrias, e acabar com certos estrangulamentos geradores de malefícios nacionais. Havia, realmente, inovação a configurar o revisionismo estrutural do Sistema.

A partir da experiência das Companhias de Caracas e Barcelona, o País Basco e a Catalunha, respectivamente, passaram a fazer parte daquele sistema de exploração colonial. Todavia, a realeza, ao instituir semelhantes entidades mercantilistas, não ab-rogou o monopólio de Cádiz. Apenas estabeleceu outra modalidade de estaque sem, contudo, abolir o exclusivismo gaditano. Assim sendo, passaram, então, a coexistir dois monopólios, cada qual com seu objeto, estrutura e natureza: o de Cádiz e o das Companhias de Comércio e Navegação.

O desejo universal de mais justiça – anseio dos restantes portos da orla marítima ainda marginalizados do processo – era um elemento positivo do homem do século XVIII espanhol. À aspiração dos “iluminados”, o novo monarca, Carlos III (1759-1788), não ficaria insensível.

O anseio vinha dos primeiros Bourbons: Filipe V (1701-1746) e Fernando VI (1746-1759), respectivamente assessorados pelos ministros Patino e Campillo. Mas foi no reinado de Carlos III que a burguesia dos portos marítimos viu concretizar-se aquele desejo, graças ao desempenho de Floridablanca, Aranda, Campomanes, Roda, Jovellanos, Olavide, Saavedra e Gálvez, que compunham a equipe “iluminada” do despotismo esclarecido espanhol. A partir de então é que teve realmente início a fase positiva de renovação das estruturas do Sistema Colonial dos Bourbons de Madri.

A população aumentara no reino. No crepúsculo do século XVIII, era estimada em quase seis milhões de habitantes. No meado da centúria seguinte elevou-se a mais de sete; e, em 1778, conforme apuração realizada pelos oficiais da “Junta de Cadastro”, mandada organizar por Carlos III, já ultrapassava dez milhões de almas.² Nesse tempo, as Províncias de maior densidade demográfica eram Guipúzcoa, com oitenta habitantes; Valência, com 48; Navarra, com 43; Vizcaya, com 42; e Astúrias, com 41 habitantes por quilômetro quadrado.³

A Coroa vinha, ademais, fomentando a colonização interna. Já Jovellanos, em seu *Informe de una ley agraria*, editada em Madri em 1795, lastimava os desníveis existentes entre a densidade demográfica dos centros urbanos e a escassez de população rural, onde os pequenos “pueblos” encontravam-se quase desertos.⁴ Animava-o a idéia de uma Espanha mais uniforme “y razonablemente poblada”; e não “sepultada en los cementerios” das grandes capitais.⁵ A tarefa de afirmação da linha oficial da Corte afigurava-se um processo que se cumpria por etapas, das quais as principais, para o fomento do reino e do império, vinham sendo vencidas desde o advento dos Bourbons ao trono.

Com efeito, já no reinado de Fernando VI, nos anos de 1749 e 1750, o ministro Enseñada encaminhara projetos, elaborados por Dom José Borrás e pelo Marquês del Puerto, concernentes ao repovoamento de determinadas regiões do reino. Os signatários aconselhavam, em suas representações, uma política de valorização econômica da terra peninsular através da imigração de católicos oriundos da Europa Central, notadamente alemães. Graças à justificativa encaminhada e, sobretudo, ao empenho demonstrado por Dom Pedro Rodríguez Campomanes e por conselho de Olavide, a Espanha recebeu diversas famílias alemãs e flamengas para a recolonização de certas circunscrições, especialmente Sierra Morena, Ciudad-Rodrigo e Andalucia.⁶

Posteriormente, já no reinado de Carlos III, o empreendimento colonizador do reino estruturou-se na programação delineada pelo veneziano Jacques Casanova de Seingal.⁷ Daí em diante, o esforço oficial cresceu cada vez mais associado à poupança privada, nacional e estrangeira.

E, com isso, Carlos III principiou a pôr em execução as reformas esquematizadas, completando-as consoante as conveniências do trono e interesses de seus leais vassalos, com a reformulação de abordagens consideradas essenciais para o estabelecimento de nova mecânica de trabalho e instauração de métodos e processos.

Semelhantes reformulações procediam de estudos efetuados na urdidura legislativa dos Ministérios da Coroa, cada vez mais absorventes das antigas atribuições dos velhos “Consejos”. De todos, o “Real Consejo de Castilla” era o mais poderoso. Sua estrutura adiantara-se à Espanha “esclarecida”. Em 1766, no reinado de Carlos III, compunha-se de trinta conselheiros e três fiscais; e era assistido por uma dispendiosa máquina de governo burocrático composta por escrivões, oficiais maiores, relatores, porteiros e outros oficiais do rei. O presidente do “Consejo” era a mais alta figura do Estado Espanhol, depois do monarca, com poder de legislador em nome da Coroa. Redigia as Ordenanças e outras Reais Ordens, consubstanciadas em pragmáticas, decretos, regulamentos, bandos e éditos. O “Real Consejo”, ente moral de direito público, tinha competência e jurisdição sobre todo o território do Império, com faculdades de Supremo Tribunal de Justiça, Ministério da Economia e Instrução Pública.⁸

No “Real Consejo” encontravam-se prelados e elementos da alta aristocracia agrária e militarista, muitos deles com genealogia que recuava à época da Reconquista. Todavia, em seu “Corpo Político”, predominavam fiéis representantes da burguesia intelectual, composta de ilustres letrados, jurisconsultos e catedráticos.⁹

O despotismo esclarecido espanhol, cada vez mais “iluminado”, cuidou de instrumentalizar-se, levando sempre na mais alta conta a segurança do trono e o fomento da economia. Para isso, Carlos III delineou estratégia com vista à elaboração e execução das reformas preconizadas por seus doutos assessores e reclamadas pelo momento histórico que, então, se vivia.

Nesse processo de mudança estrutural acha-se o Intendente de Província, instituto criado por Filipe V para ordenar a administração regional nos setores da agricultura, indústria e comércio. Posteriormente, em 1749, no reinado de Fernando VI, o despotismo espanhol revigorou essa instituição, conferindo aos Intendentes competência e jurisdição nos assuntos de “Justicia, Hacienda, Guerra y Policia”. Com Carlos III, o principal reformista da Espanha borbônica, o sistema de Intendências consagrou-se com os resultados alcançados no reino e no ultramar.¹⁰

A Coroa realizava a reforma administrativa simultaneamente com a união de esforços para o fomento do tráfico colonial. O reequipamento material do país impunha medidas indispensáveis para que se pudessem pôr em prática novos métodos de atuação legislativa. Os novos anseios espanhóis – oficiais e particulares – reclamavam os meios para que tivessem melhores condições de debater os grandes temas nacionais, e assim pudesse o “Real Consejo” exercer eficazmente suas atribuições legislativas e de fiscalização. Para isso, era necessário que se promovessem as reformas das quais se salientava, em destaque, a do fomento da economia, com a instituição do “Comércio livre”, aspiração dos portos do Cantábrico e do Mediterrâneo, ainda marginalizados, bem como os seus congêneres indianos do Atlântico e do Pacífico.

A convergência de semelhante anseio traduzia, afinal, afirmação. Sem o estabelecimento do “Comércio livre” entre Espanha e suas Índias Ocidentais, não teria sentido reformar. A desejada instituição representaria prova de revitalização e rejuvenescimento do tráfico colonial que, no meado da administração de Carlos III, já apresentava sintomas positivos através dos debates que se travavam nos bastidores da Corte e no aconchego das agremiações dos portos marítimos.

Preocupado com tal realidade, e buscando eliminar certos estrangulamentos, é que Carlos III convocou as expressivas lideranças de seu despotismo, procurando reuni-las num plano de ação conjunta. Daí a convergência de esforços, nesse sentido, de Pedro Rodríguez Campomanes e Gaspar Melchor de Jovellanos com a programação das “Sociedades Económicas de Amigos del País”, entidades de direito privado postas sob a proteção do trono e de natureza altruísta e humanitária.¹¹

Os “Amigos del País” associaram-se aos conselheiros do rei – políticos e economistas teóricos, artífices do reformismo borbônico esclarecido e “iluminado” pela Fisiocracia. Ao valor individual ou mesmo coletivo da representação da burguesia dos portos marítimos e de seus líderes atuantes no plano nacional devia corresponder, no reino, uma sólida base econômica que, conforme a filosofia política apregoada, lhes desse respaldo. Por isso, multiplicaram-se em Espanha as “Sociedades Económicas”. Uma unidade rica de homens e de idéias era fator de sustento dessas entidades, que se multiplicaram em diferentes regiões do reino no decurso da segunda metade do século XVIII.

A primeira “Sociedade Económica” foi a chamada “Vascongada”, instituída em Vila Franca em 1763. Depois disso, outras congêneres foram estabelecidas em Espanha, salientando-se, notadamente, a “Económica de Madrid”, proposta por Campomanes em 1775, data de seu Estatuto, e integrada por “*personas de calidad*” – letrados do trono e empresários do alto comércio.¹²

No processo em curso destacava-se o valor individual de Campomanes, o grande político de Carlos III. Considerava imprescindível um Estado economicamente forte, capaz de garantir eco e conseqüências para a atuação de seus filhos que haveriam de se traduzir em saldo positivo para a Nação. O momento espanhol deveria ser muito mais o do trabalho laborioso para a construção de uma sólida base de bens e serviços, para a ampliação do parque industrial já insuficiente às necessidades nacionais, e para a dinamização do trânsito mercantil ultramarino. Essa era a meta prioritária da administração de Carlos III e em tais limites ele procurou colocar todo o seu reinado.

O reformismo bourbônico da primeira fase – com Filipe V e Fernando VI – já havia revelado bons resultados. Entretanto, caberia a Carlos III modificar a face do tráfico colonial com a instituição do “Comércio livre”. Com efeito, o sucessor de Fernando VI foi levado pela conjuntura a reagir à ordem até então estabelecida, seja procurando sua reformulação e aprimoramento ou apoiando programas em curso.

Esse comportamento da Coroa refletia uma estratégia governamental alicerçada na própria filosofia política do despotismo esclarecido, sob cuja égide operava o nascente mercantilismo “ilustrado”.

A Espanha vivia, então, o grande momento. As reformas que se apregoavam seriam postas em execução, desde que adequadas à salvaguarda do trono. Essa a filosofia reformista da realeza, que consistia na procura de uma conciliação entre o “político” e o “econômico”; equivaleria afirmar, entre as conveniências da monarquia e os interesses do mercantilismo “ilustrado” que se reivindicava através da instituição do “Comércio livre”. Isso tudo na medida do possível da ação de mudança estrutural com a defesa de um despotismo esclarecido do ponto de vista do trono, embora já figurando, de certo modo, no consenso nacional.

Dir-se-ia, na verdade, que as “luzes” espanholas conseguiram associar, num esquema singular, os interesses da monarquia às conveniências da iniciativa privada em moldes empresariais. Momento histórico surgido e superado conforme as conjunturas. No engenho reside a singularidade do reformismo de Carlos III. Semelhante superação da problemática espanhola deve-se, de modo especial, à atuação de Campomanes. Embora adepto do pensamento dos fisiocratas franceses, achava conveniente que se levasse em conta a realidade do reino na aplicação das reformas preconizadas junto ao trono.¹³

Campomanes era partidário do fomento manufatureiro através da instrução popular. O problema da falta de mão-de-obra qualificada era questão a resolver e configurava-se como uma de suas maiores inquietações.

Em seus Discursos relativos ao desenvolvimento da indústria do reino e educação “*de los artesanos*” – onde se encontram estudos de economia e traduções de manuais técnicos – Campomanes indicou a Carlos III as metas prioritárias nos setores da agricultura, comércio e manufatura.¹⁴

O fomento da economia processava-se, então, sob a influência da “Ilustração” francesa. Todavia, o reformismo adequava-se à problemática do reino que se equacionava conforme a realidade espanhola, de modo especial consoante a segurança do trono.

Os políticos e os economistas espanhóis “iluminavam-se” nas “luzes” da Escola de Quesnay. Já no começo do reinado de Filipe V, em 1703, a Coroa havia comissionado Naranjo Romero, discípulo dos políticos franceses, com o firme intento de estudar a montagem de fábricas no reino. Nas províncias de Cuenca, Guadalajara, Soria, Burgos, Palencia, Toledo, Córdoba e Jaén havia manufaturas ligadas aos tecidos de seda e fios de ouro, bem assim “*holandas*” e “*mantelerias*” em Galiza, embora de qualidade inferior às oriundas de França, Holanda e Inglaterra, a ponto de a Corte adquirir no estrangeiro o vestuário e as guarnições com que se enfeitava.¹⁵

Semelhante comportamento gerava malefícios no corpo da economia espanhola. Tendo na devida conta aquelas importações de luxo e com o propósito de impedir a saída de metais preciosos para fora do reino, Filipe V criou e animou as “*Reales fabricas de panos*” em Guadalajara, San Fernando, Chinchón, Segovia e Brihuega. Outrossim, instalou indústrias de cristais em La Granja, de seda em Talavera, e de tapeçarias em Madrid, tomando-se por modelo a manufatura estrangeira, notadamente a de Flandres.¹⁶

Mais tarde, no reinado de Carlos III, a Coroa estabeleceu a indústria dos famosos algodões de Ávila e das preciosas porcelanas “*del retiro*”. E em Rentería, na província de Guipúzcoa, fomentou-se a fundição do ferro superintendida por técnicos alemães. Incentivou-se, ainda, a imigração qualificada de suecos, ingleses e franceses destinada à exploração mineira de Guadalcanal. E, além disso, a realeza não mediu esforços no sentido da melhora do trabalho industrial na Catalunha, especialmente no setor da fiação e da tecelagem do algodão, que já vinha superando a da lã e da seda.¹⁷

Nesse processo de fomento industrial espanhol inseriram-se as “*herrerías*” na região basca, a mineração nas Astúrias, o fabrico do papel em Alicante e do vidro branco em Barcelona.¹⁸

O incitamento do industrialismo procurava acompanhar os ideais econômicos do século XVIII, centúria de veras fértil em engenhos técnicos.

A crescente transformação dos capitais comerciais em capitais industriais era fato gerador do processo de mudança que se realizava no Ocidente europeu, notadamente na Inglaterra e em França, que os teóricos assessores do trono espanhol desejavam seguir de

perto. Ao mesmo tempo, as transações internacionais, dispendo já de uma base geográfica mundial de troca capitalística, fomentavam a exploração intensiva das matérias-primas, alargando mais e mais a especulação na Europa e no ultramar.

Dado esse crescente processo de mudança, o patrimônio espanhol na América passou a ser ainda mais ambicionado pelas grandes potências. Os interesses do capitalismo europeu projetavam-se no Atlântico e no Pacífico em todos os linhões marítimos e insinuavam-se, em conveniências, pelos seus diferentes *hinterlands*. Para Carlos III, o problema consistia em manter a sua soberania em terras e águas de seu “Eldorado” americano. O fomento da economia do reino não se lhe afigurava suficiente, diante da conjuntura internacional. Impunha-se criar condições que possibilitassem as ligações entre os portos de Espanha e os de suas Índias Ocidentais, com suas escáfulas ultramarinas, através da montagem de pólos e eixos inteiramente novos.

Eliminar o trânsito ilícito de nacionais e estrangeiros era, ademais, problema que se equacionava no trono e que precisava ser solucionado, tendo-se em primeiro plano a salvaguarda do despotismo esclarecido e as conveniências que, em Espanha, começavam a pôr-se em termos nacionais. O fomento da economia e a segurança do trono figuravam como uma constante no processo renovador. Os nós dramáticos do tráfico colonial, notadamente representados pelos meandros do Caribe e do Prata, viviam ameaçados pela cobiça internacional; e, por isso e por dependência, todo o patrimônio dos Bourbons espanhóis.

Note-se, portanto, que semelhante questão a resolver conjugava-se com a problemática da Espanha periférica. É certo que os armadores e demais empresários do País Basco e da Catalunha já haviam adentrado no tráfico direto com os empórios americanos. Todavia, os restantes portos do Cantábrico e do Mediterrâneo continuavam marginalizados do giro colonial, por não se beneficiarem com as instituições monopolistas vigentes: o exclusivismo de Cádiz e o estaque das Companhias de Caracas e Barcelona.

Liberalizar o tráfico ultramarino, abrindo a linha dos portos marítimos do reino e da América ao circuito mercantilista, afigurava-se à burguesia espanhola como ato político mais condizente com os interesses nacionais e, portanto, mais adequado à filosofia da Ilustração alienígena que tanto impregnava os assessores de Carlos III. Com efeito, a Fisiocracia nascente gerava em seu ventre um filho dileto – o liberalismo econômico. O movimento das “idéias novas” agitava a opinião pública e, com isso, constituía-se numa permanente ameaça à monarquia centralizada.

A Espanha “afrancesada” não podia, certamente, ignorar semelhante processo oriundo das “luzes” estrangeiras que, então, se projetavam no Ocidente apregoando a liberdade contratual e a livre circulação dos produtos comerciáveis, protestando contra qualquer espécie de regulamentação mercantilista.¹⁹

A Coroa mostrava-se realmente disposta a encontrar um ponto de equilíbrio que atendesse, consoante as circunstâncias do momento conjuntural espanhol, tanto os setores mais preocupados com os aspectos da segurança da monarquia esclarecida, quanto os que reivindicavam, numa só grita, nova estrutura para o tráfico colonial. Em virtude da própria teia de interesses, o patrimônio de Carlos III continuava a figurar como um cobiçado alvo dos capitais europeus, numa partilha política e econômica que não convinha ao Estado Espanhol.

Revelava-se ainda outro fato novo na urdidura das relações internacionais. O surgimento dos Estados Unidos, como nação, em 1776, e o conflito armado que se seguiu com a Grã-Bretanha, pondo em constante perigo os eixos do Caribe e, por prolongamento, outras águas e terras das Índias Ocidentais de Espanha.

Carlos III tinha, deveras, graves questões a resolver. A problemática internacional conjugava-se, de alguma forma, com os anseios da Espanha periférica, desde recuado tempo inconformada, primeiro, com o monopólio de Sevilha, e, seguidamente, com o exclusivismo de Cádiz e a instituição das Companhias, comportamento escamoteador que acirrou ainda mais a grita dos descontentes empresários – armadores que operavam nos portos marítimos do Cantábrico e do Mediterrâneo. O congraçamento empreendido pela Coroa, instituindo, coexistentes, os dois monopólios – o de Cádiz e o das Companhias – não solucionou os entraves que se revelavam, nítidos, na economia do reino e do ultramar.

Liberalizar o tráfico indiano, abrindo-o aos portos de Espanha e América, afigurava-se aos teóricos assessores do trono como ato político mais consoante com a filosofia da Ilustração e, assim sendo, com as aspirações nacionais espanholas.

As discretas articulações que se realizavam junto às áreas da Corte e em círculos da monarquia, com o propósito de se encontrarem fórmulas que pudessem encaminhar a mudança estrutural do regime de exploração do tráfico ultramarino, que possibilitasse à Espanha periférica participar diretamente do giro transoceânico, revelaram-se cada vez mais nítidas no reinado de Carlos III (1759-1788), quando os espíritos sensatos coincidiam nos mesmos cuidados e cautelas, tendo-se sempre de modo prioritário a segurança do trono.

Mas a iniciativa da Coroa, a par de uma aguda percepção da oportunidade da viragem estrutural do Sistema, num momento em que era necessário saber enxergar o fundo da conjuntura toldada pela exacerbação, tinha a viabilizá-la características próprias, como a

projeção de uma personalidade que alcança, no século XVIII espanhol, em particular, uma dimensão de grandeza pela insuspeitada ousadia de acomodação do mercantilismo que vinha do tempo dos Áustrias.

Não admira, em vista disso, que a realeza colocasse a questão do ângulo prioritário das conveniências do trono, partindo daí para buscar as soluções possíveis. Por isso, a problemática do tráfico foi sempre centrada pela Coroa nos interesses superiores da monarquia.

Caberia realmente a Carlos III a escolha das fórmulas às quais o empresariado dos portos marítimos, nos seus diversos escalões e degraus capitalísticos, deveriam aderir por consenso. E assim seria, com efeito, visto a realeza, de poder incontrastável, não admitir a polêmica apregoada pelas “luzes” do século.

O despotismo esclarecido espanhol amadureceu, assim, o ordenamento do “Comércio livre”. Claro que a Coroa não partiu do marco zero, com fórmulas mágicas ou desenlaces preconcebidos, mas também sem que a limpidez de sua proposição dispensasse o suporte de observações triviais, contudo necessárias, alicerçadas no bom senso.

As soluções seriam realísticas, não a tentativa inútil de ressuscitar ou instituir esquemas ultrapassados; ou as meras transposições de fora, apregoadas pelos “iluminados” franceses, sobretudo, que suscitavam no espírito de Carlos III as mais profundas suspeições.

O estabelecimento do “Comércio livre” reclamava um estudo sério da realidade espanhola, especialmente tendo-se em alta conta a segurança do trono. Assim sendo, era necessário um trabalho de sondagem que conduzisse à identificação de pontos de aglutinação, em torno dos quais a imaginação política do despotismo esclarecido espanhol estava desafiada a montar uma saída, sem dúvida singular, para que a mudança estrutural do tráfico indiano se ajustasse às peculiaridades inconfundíveis da Espanha bourbônica. Era indispensável a abordagem da conjuntura, em toda sua realidade, para a exata compreensão do que se pretendia mudar.

Somente assim procedendo é que a Coroa poderia avaliar, no dimensionamento perfeito, a importância e transcendência da instituição do “Comércio livre”, o remédio que, então, se afirmava como o mais conveniente à conjuntura imperial e adequado à teia do relacionamento internacional.

Comerciantes, armadores, prestamistas e marinheiros de Santander, Barcelona, La Coruña, Málaga, Gijón, Alicante e El Ferrol, já há recuado tempo, vinham reivindicando sua participação direta no tráfico americano, inconformados com a estrutura do mercantilismo “tradicional” espanhol, então representado pelo alto comando de Cádiz, herdeiro da matriz sevilhana.

Comprimida, portanto, pela conjuntura, a Coroa foi levada a experimentar um novo regime de exploração do tráfico colonial. Tratava-se de um novo engenho, terceiro ensaio,

que a Carlos III se afigurava como etapa salvadora: o estabelecimento do “Comércio livre” entre Espanha e suas Índias Ocidentais. O reformismo estrutural visava a descentralização do giro mercantilista, em cujo processo se encontravam, entrelaçados numa mesma urdidura, interesses do trono e da burguesia marítima do reino.

Assim procedendo, a Coroa acabou por reconhecer o inconveniente do monopólio de Cádiz. Por isso acabaria com ele ao instituir o “Comércio livre”.

Contudo, Carlos III não liberou inteiramente o tráfico colonial. Em muitos pontos deixou de atender os desejos da “ilustração” alienígena. Se os atendesse, certamente não salvaria o trono das investidas do liberalismo político e econômico. Assim agindo, o Estado Espanhol optou pelo meio-termo: acabou com o mercantilismo “tradicional” e instituiu outro em seu lugar, o mercantilismo “ilustrado”, já revelado por Manuel Nunes Dias²⁰ e confirmado pela historiografia contemporânea espanhola.²¹

Estabelecendo o novo ensaio, a realeza apenas escamoteou a questão sem, contudo, resolvê-la inteiramente. Foi, é exato, a terapêutica encontrada para salvar o organismo doentio do mercantilismo espanhol, singular transição entre o “tradicional” do tempo dos Áustrias e o “ilustrado” recém-nascido em Espanha. O despotismo esclarecido, com efeito, recusou-se a romper com os valores do passado; e, de igual modo, deixou de aceitar o liberalismo que, então, despontava ameaçador ao trono. E do mesclado do “novo” com o “velho”, a realeza instituiu a nova experiência do seu Sistema Colonial – o “Comércio livre”.

Subsistiu, entretanto, o monopólio que caracteriza o regime do tráfico ultramarino, visto a Coroa reservar para si, consoante suas conveniências, determinadas prerrogativas de natureza política e de ordem econômica. Com efeito, a nova modalidade instituída não extinguiu o estaque gaditano, nem o monopólio das Companhias. O alto comércio de Cádiz continuou, prioritário, a figurar no trânsito mercantilista, graças ao prestígio capitalístico alcançado pelo seu Consulado, instituto polarizador do maior percentual do tráfico ultramarino, notadamente das carregações da prata de Veracruz.²²

Além de a realeza manter os privilégios outorgados ao Consulado de Cádiz, de igual modo a Coroa conservou os favores concedidos às Companhias de Caracas e Barcelona, que continuaram a operar dentro de suas competências e jurisdições, de acordo com seus Estatutos delegados pelo monarca, e independentemente do estabelecimento do “Comércio livre”.

Desse modo, a nova modalidade do tráfico colonial espanhol exprimia as contradições do Sistema de exploração ultramarina, que já se mostrava decadente. Embora tratando-se

de uma instituição espanhola, em toda a sua singularidade, o ensaio revelava certos ingredientes estrangeiros oriundos do pensamento fisiocrático, então de alguma forma irmanado com os políticos de Espanha.

O “Comércio livre” solapou todo o ordenamento do mercantilismo espanhol até então vigente. As profundas transformações estruturais realizadas formaram o ambiente propício a uma infiltração da Fisiocracia. As Sociedades Económicas de Amigos del País, que surgiram em toda Espanha e se institucionalizaram na América dos Bourbons, foram organizadas nos moldes da “Ilustração” francesa.²³ E os doutores de Carlos III foram buscar no estrangeiro a inspiração para suas reformas. Políticos e economistas “iluminados” e “populares” – todos fervorosos adeptos da Enciclopédia – procuravam, a cavaleiro do trono, com as “luzes” importadas, descortinar horizontes inteiramente novos que a Espanha jamais compreenderia inteiramente.²⁴

Nenhum dos assessores do trono tinha originalidade. Todos assimilaram idéias importadas. Daí a cautela da Coroa com o ordenamento das mudanças estruturais. Companhias de Comércio, Intendências e Sociedades Econômicas, foram instituídas com ingredientes vindos de fora, notadamente da França. O clima para a “aculturação” do que era alienígena mostrava-se propício ao reformismo desejado. Inúmeros jovens espanhóis eram educados em França. Regressados à Espanha comportavam-se “afrancesados” nas tertúlias, nos cafés, na Corte e, sobretudo, nas “Económicas”. As reuniões eram sempre “ilustradas” e em sutil estilo francês.²⁵

Os Bourbons espanhóis eram, afinal, de procedência francesa. Assim sendo, não admira que os assessores do trono deixassem de apresentar uma linha original de pensamento. O revisionismo estrutural vinha de longe. A mudança datava do advento dos Bourbons ao trono de Espanha, com Filipe V (1701-1746), assessorado por Jerônimo de Ustáriz e José del Campillo.²⁶ Seguidamente, o reformismo acentuou-se no reinado de Fernando VI (1746-1759), com a política de Ensenada e do Conde de Pefiaflorida.²⁷ Mas foi Carlos III (1759-1788) que ativou o processo de mudança estrutural com as “*Luces del siglo*”. Todos, porém, uns mais outros menos, eram adeptos do “enciclopedismo” e, portanto, fiéis vassallos do “*libre pensamiento*”,²⁸ desde que nenhum perigo surgisse para o trono centralizado.

Os vinte e dois últimos anos do reinado de Carlos III, equivale dizer, o decurso de 1766 a 1788, constituiu o período mais “ilustrado” dos Bourbons espanhóis. Reformistas e conservadores questionaram nesses anos buscando, cada uma das agremiações, conquistar os favores da Coroa. O Conde de Aranda e seus partidários compunham, então, a elite aragonesa. Era um “grande” de Espanha, com enorme prestígio junto ao trono. Não obstante suas hesitações, prestou-se à causa dos portos marítimos do reino. Afinal era um reformista.

Sua atuação vinha do tempo em que servira na Embaixada da Espanha em Paris, onde organizou os primeiros ajustes com os “afrancesados” espanhóis. As *luces* de Aranda, a partir de 1773, diminuíram de brilho. É que nesse ano foi substituído na presidência do “Consejo de Castilla” por Dom Manuel Ventura de Figueroa.

Pouco depois, Campomanes, o veterano fiscal *del Consejo*, foi guindado por Carlos III ao cargo de presidente da entidade, onde se manteve até 1791, já na administração de Carlos IV.²⁹

Em 1777, Floridablanca tomou posse na Secretaria de Estado, e, até 1788, fim do reinado de Carlos III, juntamente com Campomanes, então presidente do “Consejo de Castilla”, constituiu-se no miradouro da política inovadora do século XVIII espanhol.

Outros teóricos “ilustrados” integravam a elite reformadora. Entre muitos destacou-se Miguel de Múzquiz, ministro de “Hacienda” e Conde de Gauna. Faleceu em 1785, sucedendo-lhe no cargo Pedro Lopez de Lerena, indicado por Floridablanca. Outra figura foi José de Gálvez. A morte de Julián de Arriaga, ministro da *Marina y Índias*, em 1775, foi a oportunidade para Gálvez se empossado na Secretaria de Índia, separada neste ano da de “Marina”, para cujo despacho foi, então, nomeado Pedro González de Castejón, cuja atuação à frente da Secretaria das Índias revelou o fervoroso revisionista das estruturas do Estado Espanhol, notadamente no sistema de Intendências e nas criações do “Virreinato del Plata y de La comandancia General de Províncias Externas”, figurando, ademais, como um dos adeptos da fórmula do “Comércio livre” e compondo o rol dos “grandes do tempo” ao lado de Aranda, Campomanes e Floridablanca. Dedicou-se, com afinco, à obra de penetração das *Luces del siglo* na América.³⁰

As tendências da Espanha “ilustrada” manifestavam-se, então, notadamente, nos diferentes setores da vida econômica. As novas instituições, umas de direito público, outras organizadas no âmbito do direito privado, surgiram de conformidade com o pensamento político do despotismo esclarecido espanhol.

Realmente, à realeza não convinha reformar para debilitar o trono. Os Estatutos da “Secretaria del Despacho” e “Ministério de Índias”, ordenados em 1717, no começo do reinado de Filipe V; os seus congêneres dos novos “Virreinos de Nueva Granada” e do “Rio de La Plata”, respectivamente em 1730, ainda na administração de Filipe V, e, em 1776, já no reinado de Carlos III; da “Capitanía General de Venezuela”, em 1777; das Audiências de Buenos Aires, Caracas e Cuzco, em 1783, 1786 e 1787; da “Comandancia General de Las Provincias Internas”, em 1776; dos Intendentes que, a partir de 1776, se estenderam por toda a América Espanhola; da supressão do regime das frotas e feiras; da abolição do sistema do “puerto unico”, 1765; da instituição do comércio intercolonial, em 1774; da extinção da “Casa de la Contratación”, em 1799; da criação do Real Consulado de Caracas

– o primeiro Consulado moderno instituído na América –³¹ e os seus congêneres de Guatemala, Buenos Aires, Havana e Santiago do Chile, no decurso de 1794 a 1795; das referidas “Sociedades Económicas de Amigos del País”, iniciadas no ultramar com a de Quito, em 1791, e a de Havana em 1793, constituem farta comprovação de que os interesses da Coroa, sobretudo de natureza política, em “razão de Estado”,³² condicionaram as conveniências econômicas num contexto, deveras singular, da burguesia dos portos marítimos.³³

Graças a semelhante mudança estrutural, intensificou-se o comércio intercolonial e o tráfico entre Espanha e América. O reformismo possibilitou o alargamento do horizonte político e gerou acumulação capitalística, embora nem sempre em benefício da “Real Hacienda” esboçando-se e estruturando-se o anseio crioulo, admirável germe da cooperação emancipacionista dos “próceres” da Independência da América Espanhola, seguidores fervorosos das doutrinas do século “iluminado”.³⁴

Todavia, a Espanha não exprimia as tendências da Fisiocracia estrangeira. Pela sua imaturidade capitalística e tradição centralista, reveladas na escassez de “espírito de empresa”, o Estado Espanhol, embora “esclarecido”, teimava em manter-se arreado aos anseios da “Ilustração”. Não obstante, pela sua própria evolução particular e tendo na devida conta as suas singularidades, a monarquia espanhola realizaria, a seu modo, os seus desígnios.

A Espanha vivia ainda muito presa ao passado; a maioria da Nação recusava-se a abdicar de determinados valores conquistados. Por isso, a Coroa jamais deixou de se mostrar hesitante em matéria de mudanças de estruturas. A realeza não se integrou no movimento, das “luzes” procedentes do estrangeiro. O próprio Carlos III resistiu às lides do liberalismo que se apregoava. As inovações que se pretendiam implantar constituíam-se, na Corte, numa ameaça ao trono, ainda amarrado, de certo modo, à ordem medieval.³⁵

A iniciativa de se instituir o “Comércio livre” não partiu da Coroa. Ao contrário, os monarcas espanhóis sempre resistiram à inovação. Isso afigura-se-nos fundamental para a melhor compreensão do problema. A realeza simplesmente acabou por aderir, conforme suas conveniências, às súplicas de seus assessores, espécie de medianeiros entre o empresário e a Corte.

Em vista disso encontra-se uma “solução espanhola”, na emergência de pressões vindas de fora, que não desprezou a experiência universal, mas que atendeu às peculiaridades da Espanha e ofereceu à Coroa o que mais lhe importava: os instrumentos para a sua defesa.

O desafio constituiu-se na descoberta da fórmula nova, original e eficiente, na medida em que atendeu aos desígnios do trono e, de algum modo, aos empresários-mercadores dos portos marítimos.

A Coroa condicionou o estabelecimento do “Comércio livre” à identificação das oportunidades, num ordenamento discutido pelas diversas faixas oficiais, notadamente nos diferentes escalões da Secretaria de Estado e do “Consejo de Castilla”, órgãos autárquicos de controle do tráfico colonial.

Tratava-se de implantar uma instituição a assinalar o princípio de articulações mais profundas, tudo urdido na linha do pensamento do século “ilustrado”, consoante a ordem natural e a ordem providencial dos fisiocratas franceses. Mas o Estado Espanhol imprimiu-lhe a sua marca.

A conjuntura internacional condicionou, de igual modo, a mudança estrutural. As relações internacionais impunham inovações – brechas no concretado Sistema Colonial. As alianças entre as grandes potências na Guerra dos Sete Anos (1756-1763), quando a prosperidade do ultramar francês levou a Inglaterra a investir contra o Canadá, revelou a orientação francófila da monarquia espanhola. Ademais, já em 1761, a guerra marítima desencadeada por Jorge II conduziu Luís XV a compor o famoso “Pacto de Família”, que acirrou ainda mais o curso colonial, entremeado pela ação da pirataria, e em cuja trama as Índias Ocidentais de Espanha figuravam como cobiçada presa do capitalismo internacional desejoso de gêneros tropicais comerciáveis e industrializáveis. Substituir a Grã-Bretanha dos Jorges no comércio do Atlântico e Pacífico americanos era uma das aspirações de Choiseul, ministro de Luís XV. A Inglaterra contaria com a conjuntura instituída pelo Tratado de Utrecht, em 1713, que pôs fim à Guerra da Sucessão da Espanha, segundo o qual Filipe V foi reconhecido como legítimo sucessor de Carlos II, com a condição de que nunca as Coroas de França e Espanha viessem a reunir-se. O “equilíbrio europeu”, com suas implicações coloniais, alterou-se, todavia, nos anos subsequentes, notadamente a partir de 1776, com o surgimento dos Estados Unidos como Estado moderno.³⁶

Na Grã-Bretanha, os capitais comerciais vinham sendo transformados em capitais industriais. O capitalismo britânico revelava-se como gigantesco imperialismo de partilha ultramarina, desejoso, ademais, de ter em Espanha um mercado consumidor dos seus tecidos, pagos com vinhos e azeites, e ambicionando concessões no ultramar de Carlos III. Já por ocasião da independência dos Estados Unidos, em 1776, e com o conflito armado subsequente com a Inglaterra, a França e a Espanha envolveram-se na conjuntura atlântica que então se criou. Com isso, o capitalismo franco-britânico, antagônico em terras e águas coloniais, debuxou a partilha do “Eldorado” indiano.

Carlos III hesitava entre as duas grandes potências. A “*desgraciada entrada en las guerras*” era malefício que a Espanha não podia superar. A conjuntura e as circunstâncias interesseiras impediam a monarquia espanhola de manter-se neutra ou distante da nova ordem internacional estabelecida na década de setenta.³⁷

Impunha-se, dada a convergência de múltiplas razões, descativar de alguma forma o tráfico colonial espanhol, desobstruindo-o de certos entraves sem, contudo, extinguir-se o monopólio gaditano e seu congênere das Companhias de Caracas e Barcelona.

O Sistema Colonial, estruturado na concepção estritamente mercantilista, era coisa do passado. O regime de “frotas e feiras”, instituído pela Ordenança de Filipe V, de 5 de abril de 1720, não havia beneficiado a Espanha periférica. Outrossim, o desarranjo do engenho oriundo das irregularidades operacionais das frotas e dos baixos preços alcançados pelas mercadorias nas feiras, demonstrou o malogro da experiência do “porto único”.³⁸

As conveniências do comércio gaditano e dos Consulados de Lima e México conflitavam com os ideais da Espanha periférica. O que se reivindicava era a “ruptura” do sistema de “frotas e feiras” que, desde sua implantação, mostrava-se deficitário. Os próprios “navios de registro”, complemento das frotas de “Nueva España y Panamá”, estabelecidas para as regiões mais distantes e nem sempre atendidas pelos comboios regulares, não contentaram os portos marítimos do reino e os que operavam com as Ilhas de Barlovento, Venezuela, Prata e Chile, onde sobressaía o lucro do contrabando praticado em larga escala por volantes-mercadores nacionais e estrangeiros.

Por isso, à Ordenança de 5 de abril de 1720, seguiu-se a Real Cédula de 21 de janeiro de 1737, que reduziu a frota de “Nueva España” a oito navios e suprimiu a do Panamá, a chamada “*de los Galeones*”, e prescreveu “navios de registro” destinados a aprovisionar as praças de Cartagena e Portobelo.³⁹

Esse ordenamento gerou a grita dos que negociavam nos Consulados de Lima e México. Em contrapartida, foi aplaudido pelos que operavam no Consulado de Cádiz e pelo “Cuerpo de comercio” de Sevilha, seu associado.

Posteriormente, a Coroa concedeu aos comerciantes residentes e domiciliados no Peru e Nova Espanha determinadas franquias, todas articuladas na Real Ordem de 20 de junho de 1740 e que não cabe aqui arrolar.⁴⁰

Todas essas medidas demonstram a disposição da realeza em superar a problemática que se colocava, buscando reestruturar o regime de exploração do tráfico colonial. Dir-se-ia, conforme já o revelamos,⁴¹ que tudo era feito por ensaio e erro, singulares etapas experimentais do mercantilismo espanhol.

A instituição dos “navios de registro” e o sistema das Companhias golpearam fundo o ordenamento que vinha da dinastia anterior.

Guindada ao poder a elite presidida pelo Conde de Aranda, a Coroa aquiesceu, a seu modo e consoante as circunstâncias, ao processo “iluminado”. Uma Junta, reunida em 14 de fevereiro de 1765, decidiu, senão extinguir, abrir alguns rombos no monopólio de Cádiz e das Companhias, concedendo-lhes prazo de dois anos para a liquidação de seus fun-

dos.⁴² Poucos meses depois, o Decreto de 16 de outubro admitiu as Ilhas de Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Margarita e Trinidad no circuito do tráfico direto com certos portos peninsulares do Mediterrâneo (Málaga, Alicante, Cartagena e Barcelona) e do Cantábrico (La Coruña, Gijón e Santander), além, é claro, dos tradicionais empórios de Sevilha e Cádiz.⁴³ E, já anteriormente datado de San Ildefonso, em 24 de agosto de 1764, figura o estabelecimento do Correio Marítimo de Espanha e Índias⁴⁴, embora só em 1765 inaugurado, que converteu La Coruña no porto oficial de partida e arribada das fragatas-correio do rei,⁴⁵ com a montagem de duas Caixas Postais: uma em Havana e outra em Montevideú⁴⁶, pela vontade, que era imperativa, do trono.⁴⁷

Daí em diante tudo principiou a mudar, realmente, introduzindo-se preceitos moralizadores que passaram a orientar a elaboração e execução do novo regime do tráfico colonial espanhol.

E, afinal, gerado no decurso do processo revisionista, ordenou-se o “*Reglamento y aranceles reales para el Comercio libre de España a Índias*”, publicado em Madrid a 12 de outubro de 1778, em cujo articulado teve relevante papel o contador geral Dom Tomás Ortiz de Landázuri, com seus pareceres e emendas que tanto impressionaram Carlos III.⁴⁸

A instituição do “Comércio livre”, orientada por princípios revolucionários e qualificada para a “liberdade” do tráfico colonial, foi a grande experiência dos Bourbons espanhóis em matéria de direito comercial marítimo. Consubstanciou-se, outrossim, na admirável transição entre o mercantilismo, em seu inverno de vida, e o liberalismo nascente na Europa. Representa, ademais, uma adequada codificação do ordenamento do Sistema Colonial dos Bourbons no setor do trânsito comercial entre Espanha e suas Índias Ocidentais, singular sistematização de princípios destinados a legalizar o tráfico “*libre y protegido entre Españoles Europeos y Americanos*”, mudança estrutural profunda que à Coroa se afigurava como o instrumento adequado para restaurar, em seus domínios, “*la Industria y la Poblacion a su antiguo vigor*”,⁴⁹ estratégia reveladora do mercantilismo “ilustrado” espanhol no ocaso colonial.

Com a codificação de 12 de outubro de 1778, que estabeleceu o “Comércio livre”, identificaram-se os interesses das forças da Espanha periférica – portos marítimos do Cantábrico e Mediterrâneo – com as aspirações dos empresários coloniais, muitos deles *crioulos*, que há recuado tempo reclamavam espaço para crescer. Graças à inovação da estrutura, abriram-se enormes brechas no concretado monopólio gaditano, rompendo-se, assim, a ordem da dinastia anterior em todos os setores do tráfico ultramarino.

O fundamento legal – Reglamento y aranceles reales de 1778 – da participação direta no comércio indiano abriu o ultramar aos seguintes portos marítimos do patrimônio bour-

bônico: Palma, em Mallorca; Santa Cruz de Tenerife, nas Canárias; Málaga, Almería, Cartagena, Alicante, Alfaques de Tortosa e Barcelona, no linhol mediterrâneo; Gijón, El Ferrol, La Coruña e Santander, na orla do Cantábrico.⁵⁰

O admirável descortinar do tráfico, “*libre y protegido entre Españoles Europeos y Americanos*”, completou-se com a entrada dos portos das Índias Ocidentais de Espanha seguidamente especificados: Santo Domingo e Monte-Christi, na “Isla Española”; Santiago, Trinidad, Batabano de Havana, em Cuba; San Juan, na ilha de Puerto Rico; Margarita e Trinidad, nas respectivas ilhas; Campeche, Omoa e Santo Thomás de Castilla, em Guatemala; Chagre, Portobelo, Cartagena, Santa Maria e Rio de la Hacha, em Santa Fé “y Tierra Firme”; Montevidéo e Buenos Aires, no Prata; Concepción e Valparaíso, no Chile; Arica, Callao e Guayaquil, no Peru “y Costas de la Mar del Sur”.⁵¹

No Regulamento de 1778 não figuram os portos que eram, no tempo, da jurisdição do Consulado do México – Veracruz; e da Companhia de Caracas – os da Venezuela, “Cumaná, Guyana y Maracaybo”.⁵²

Graças à instituição do “Comércio livre”, o tráfico entre Espanha e América passou a ter a base geográfica imprescindível para a sua expansão mercantilista, agora “iluminada”. A singular mudança estrutural foi fator de renovadas possibilidades de fomento econômico e multiplicação de riqueza social. A nova experiência que então se implantou passou a exigir meios transoceânicos de operações capitalísticas que a Espanha jamais havia visto.⁵³ A uma economia colonial, até aí restringida às diligências do Consulado de Cádiz, única instituição a amealhar os dividendos oriundos do tráfico ultramarino, naquela época, tendo em conta o insignificante percentual usufruído pelas Companhias de Caracas e Barcelona, e dada a míngua então operada por Sevilha, passou a opor-se uma inteiramente nova assente na base geográfica portuária que se ofereceu ao trânsito entre Espanha e América.

Açúcar e tabaco de Havana; cacau e anil de La Guayra; resinas, ervas medicinais, gomas, madeiras de construção e tintoriais de Chagre, Santo Thomás de Castilla, Trinidad, Margarita, Batabano, Santiago de Cuba e San Juan de Puerto Rico; madeiras tintoriais e sal de Campeche;⁵⁴ couros de Montevidéo e Buenos Aires; e o que mais importa revelar – prata procedente dos *hinterlands* de Nova Espanha e embarcada por Veracruz, valioso empório seguidamente aberto ao “Comércio livre”.⁵⁵

Com isso, o Regulamento de 1778 – terceiro ensaio de exploração do tráfico colonial espanhol – integrou os referidos portos marítimos do reino e do ultramar na urdidura das grandes linhas oceânicas do capitalismo comercial. A profunda mudança estrutural repercutiu em todos os setores da vida – no político, no econômico, no social, no administrativo, no militar, no diplomático e, até, no comportamento religioso. O tráfico colonial deixou de agrupar-se à volta dos eixos tradicionais montados no tempo dos Áustrias para adentrar-

se, vigoroso, na programação do século das “luzes”, como culminância da política e dos políticos de Carlos III, admiráveis obreiros do mercantilismo “ilustrado” espanhol que, só então, se inaugurou para as trocas do capitalismo moderno, numa época em que os capitais comerciais vinham-se transformando, cada vez mais intensamente, em capitais industriais.

A instituição do “Comércio livre” foi a apoteose da administração de Carlos III. Dir-se-ia..., foi a sua estratégia!

Recebido em fevereiro/2005; aprovado em junho/2005

Notas

* Profa. Dra. Titular da Cadeira em História da PUC-SP; coordenadora do Núcleo de Estudos de História Social da Cidade – NEHSC – da PUC-SP.

¹ Cf. PUGLIESI, H. M., em sua Tese de Doutorado, atinente ao regime do “porto único”, entendendo, acertadamente, inserir-se a instituição em “razão de Estado”.

² Cf. BLEYE, P. A. e MOLINA, C. A. *Manual de Historia de Espana*. Madrid, 1956, t. III, pp. 375 e ss.; CASADO, V. R. Política interior de Carlos III. *Simancas*, t. I, pp. 17 e ss., 1950.

³ Ibid.

⁴ Cf. Informe de una ley agraria, pp. 4 e ss. Madrid, 1795.

⁵ Ibid.

⁶ CAMPOMANES, P. R. Conde de. *Tratado de la regalia de amortización*, Madrid, 1765, pp. 10 e ss.; QUINTERO, M. I. P. *Pensamientos politicos y economicos dirigidos a promover la agricultura y demás ramos de industria, a extinguir la ociosidad y dar ocupación honesta y util a todos los brazos*, Madrid, 1798, pp. 3 e ss.; PEREIRA, L. M. *Reflexiones sobre la Ley agraria que se esta tratando en el Consejo*, Madrid, 1788, pp. 11 e ss.

⁷ DÉZERT, G. M. D. du. *L’Espagne de L’Ancien Régime*, t. I, pp. 67 e ss. Paris, 1899.

⁸ ALCAZAR, C. *El Conde de Floridablanca*, Múrcia, 1934, pp. 31 e ss.; DÉZERT, G. M. D. du. *Le Conseil de Castille au XVIII siècle*. *Revue Historique*, Paris, 1902, pp. 67 e ss.; ARRIETA, P. E. de. *Práctica del Consejo Real en el despacho de los negocios consultivos y contenciosos*, Madrid, 1796, v. I, pp. 11 e ss.

⁹ Ibid.

¹⁰ Veja-se o estudo de Morazzani, G. de P. *Enciso - La Intendencia en España en America*. Caracas, 1966.

¹¹ REQUEJO, F. A. *El Conde de Campomanes*, si. obra historica. Oviedo, 1954, pp 13 e pp.; COXE, W. *Memoirs of the Kings of Spain of the House of Bourbon*, Londres, 1815, pp. 91 e ss.; VILLA, A. R. *Cartas politico-economicas escritas por el Conde de Campomanes al Conde de Lorena*. Madrid, 1878; RIO, A. F. del. *Obras originales del Conde de Floridablanca, y escritos referentes a su persona*, in Biblioteca de autores espanoles, t. LIX, Madrid, 1912.

¹² Cf. *Diccionario de Historia de España*, t. II, p. 1193. Madrid, 1952.

¹³ CAMPOMANES, *Tratado de la regalia; Discurso sobre el fomento, de la industria popular*. Madrid, 1774; *Discurso sobre La educación popular de los artesanos y su fomento*. Madrid, 1775.

¹⁴ Ibid.

¹⁵ ORSI, M. P. “L’Espagne et le Portugal. Souverains et ministres reformateurs (1724-1788)”. In: *Histoire Générale de Lavis-Rambaud*, Paris, 1896, t. VII, pp. 982 e ss. DÉZERT, G. M. D. *L’Espagne de l’Ancien Régime*, Paris, 1899 pp. 61 e ss.

¹⁶ Ibid.

¹⁷ CASADO, V. R. *De La monarquía española del Barroco*. Madrid, 1954, pp. 52 e ss.; La revolución burguesa del XVIII español, *Arbor*, 18, pp. 42 e ss, 1951; *La política y los políticos en el reinado de Carlos III*, Madrid, 1962, pp. 92 e ss.; ATARD, V. P. El despotismo ilustrado español, *Arbor*, 8, pp. 11 e ss., 1949.

¹⁸ Ibid.

¹⁹ PEMOUD, R. *As origens da burguesia*. Lisboa, pp. 94 e ss. 1949 (Col. “Saber”); MOREYRA, M. e PAZ, S. *El trafico marítimo en la época colonial*, Lima, 1944, pp. 43 e ss.; BENEYTO, J. *Historia de La Administración española e hispanoamericana*. Madrid, 1958, pp. 427 e ss.

²⁰ DIAS, M. N. *O “Comércio livre” entre Havana e os portos de Espanha (1778-1789)*, São Paulo, 1965, vol. I, pp. 123 e ss.; *Venezuela em las reformas estructurales del Sistema Colonial español*, Memoria del Primer Congreso Venezolano de Historia, Caracas, 1974, t. II, pp. 117 e ss.

²¹ PRADA, V. V. de. Las rutas comerciales entre Espana y America en el Siglo XVIII. *Anuario de Estudios Americanos*, t. XXV, pp. 197 e ss. Sevilla, 1968.

²² Ibid.

²³ Veja-se nossa tese de doutoramento, *A prata de Veracruz na época do “Comércio livre” (1778-1787)*. São Paulo, 1972, bem como a de PUGLIESI, H. M. *A prata mexicana no circuito atlântico (1788-1790)*. São Paulo, 1973; URQUIJO, J. de. *Los Amigos del País*, San Sebastián, 1929, pp. 50 e ss.; NOVOA, E. *Las Sociedades Economicas de Amigos de País*, Madrid, 1955, pp. 66 e ss..

²⁴ DIAS, M. N. op. cit., v. I, pp. 123 e ss.

²⁵ NOVOA, E. op. cit., pp. 82 e ss; HAZARD, P. *El pensamiento europeo en el siglo XVIII*, Madrid, 1960, pp. 60 e ss.

²⁶ USTÁRIZ. *Teoria y Practica del Comercio y de la Marina*, Madrid, 1757; CAMPILLO. *Nuevo sistema de gobierno economico para la America*. Madrid, 1743.

²⁷ HAZARD, op. cit., pp. 77 e ss.

²⁸ DANVILA, M. *Reinado de Carlos III*, Madrid, 1891, v. I, pp. 97 e ss.; MURIEL, A. *Gobierno de Carlos III*, Madrid, 1839, pp. 67 e ss.; HAZARD, op. cit., pp. 78 e ss; SARRAILH, J. *L’Espagne éclairée de la seconde moitié du XVIII siècle*, Paris, 1954, pp. 101 e ss.

²⁹ REQUEJO, A. *El Conde de Campomanes. Su obra histórica*. Oviedo, 1954, pp. 23 e ss.; CASADO, V. R. *La política y los políticos en el reinado de Carlos III*, Madrid, 1962, pp. 217 e ss.; PÉREZ, M. La idea de America en Campomanes. *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla, 1953, pp. 208 e ss., t. X..

³⁰ CASADO, V. R. op. cit., pp. 246 e ss.; PRIESTLEY, H. I. *The reforms of José de Galvez in New Spain*, Nova York, 1917, pp. 91 e ss.

³¹ DIAS, M. N. *El Real Consulado de Caracas (1793-1810)*. Caracas, 1971.

³² Já nos referimos ao estudo que Haidée Marquifave Pugliesi preparou, relativo ao regime do “porto único”, como “razão de Estado”.

³³ CAPDEQUI, J. M. O. *El siglo XVIII español en America. El gobierno político del Nuevo Reino de Granada*. Aporte documental, México, 1945, pp. 142 e ss.

³⁴ DIAS, M. N. *El Real Consulado de Caracas, factor económico de La Independencia de Venezuela*. 4º Congreso Internacional de História da América, Buenos Aires, 1966, t. VI, pp. 287 e ss.

³⁵ ARTOLA, M. *Vida y pensamiento de Don Gaspar Melchor de Jovellanos*. Madrid, 1956, pp. 73 e ss.; PEFIALVER, A. *Modernidad tradicional en el pensamiento de Jovellanos*, Sevilha, 1953, pp. 9 e ss.

³⁶ LINDSAY, J. O. The Old Regime, in *The New Cambridge Modern History*, Cambridge, 1957, v. VII, pp. 212 e ss.; VAST, M. H. “Guerre de Sept Ans en Europe (1756-1763)”. In: *Histoire Générale de Lavisserambaud*, t. VII, pp. 208 e ss. Paris, 1896; PINGAUD, M. L. *Guerre de la Succession d’Autriche (1740-1748)*, pp. 161 e ss.; *La politique européenne a la fin de l’ancien régime*, pp. 569 e ss.

³⁷ Ibid.

³⁸ DIAZ, J. J. R. *Las ferias de Jalapa*. Sevilha, 1959, pp. 87 e ss.

³⁹ Cf. LEVENE, R. *Colección de documentos para la Historia Argentina*. Buenos Aires, 1915, t. V, pp. 115 e ss.

⁴⁰ Ibid.

⁴¹ Veja-se nossa tese de doutoramento, *A prata de Veracruz na época do “Comércio livre” (1778-1787)*.

⁴² Cf. “Decreto y Real Instrucción” de 16 de outubro de 1765, in LEVENE, R. C. *Colección de documentos*, op. cit., p. 197.

⁴³ Ibid.

⁴⁴ Reglamento provisional del correo-marítimo de Espana a sus Indias Occidentales, datado de San Ildefonso a 24 de agosto de 1764, in *Archivo General de Indias*, Sección 5, Indiferente General, legajo 1586.

⁴⁵ Ibid.

⁴⁶ Veja-se a tese de doutoramento de BÉLLOTTO, M. L. *Correio marítimo hispano-americano: a carreira de Buenos Aires (1767-1779)*. Assis, Faculdade de Filosofia, 1971.

⁴⁷ Cf. Reglamento provisional del correo-marítimo..., op. cit.

⁴⁸ Cf. *Reglamento y aranceles reales para el Comercio libre de España a Indias*. Madrid, 1778. Preparamos, juntamente com Haidée Marquifave Pugliesi, uma publicação desse instrutivo Regulamento, que alterou a estrutura do tráfico colonial espanhol. Vejam-se ainda, além dos citados estudos de Manuel Nunes Dias, os trabalhos de VEIGA GARCIA, E. S. da. *Buenos Aires e Cadiz. Contribuição ao estudo do Comércio livre (1789-1791)*. São Paulo, 1968; e de MUFIOZ PÉREZ, J. La publicación del Reglamento de Comercio libre a Indias de 1778. *Anuario de Estudios Americanos*. Sevilha, 1947, t. IV, pp. 615 e ss.

⁴⁹ *Reglamento y aranceles reales para el Comercio libre de España a Indias*, pp. 1 e ss. Madrid, 1778.

⁵⁰ Id., art. 5 p. 9.

⁵¹ Ibid..

⁵² Ibid.

⁵³ Veja-se nossa referida tese e a já citada, de Haidée Marquifave Pugliesi.

⁵⁴ Veja-se o mestrado de CRESPO, S. M. *Exportações pelo porto de Campeche para Veracruz (1801)*. São Paulo, 1975. A mesma autora investigou os anos de 1802 e 1803, a fim de comprovar o relevo do sal nas carregações de Campeche para Veracruz, na sua Tese de Doutorado.

⁵⁵ Vejam-se as citadas teses de doutorado, a nossa e a de Haidée Marquifave Pugliesi. A prata de Veracruz no âmbito do circuito atlântico foi apurada, através de paciente investigação, por Elda Coelho Zan (1792) e Colbert Torres da Silva (1791).