

# REGISTROS DE NAVIOS DO ARQUIVO DE ÍNDIAS

IVONE DIAS AVELINO

**O** casal Huguette e Pierre Chaunu escreveram a monumental "Séville et l'Atlantique", que abrange o período de 1504 a 1650, equivale dizer - a maior parte do governo ultramarino dos Austrias, na sua singular forma de mercantilismo "tradicional" e absolutismo monárquico; e, mais recentemente, em 1976, Antonio Garcia-Baquero Gonzalez publicou, sua aguardada obra- "Cadiz y el Atlantico"- edição, em dois tomos da "Escuela de Estudios Hispano-Americanos", que corresponde ao comércio colonial espanhol sob o monopólio gaditano, isto é, de 1717, no começo do reinado de

Filipe V, a 1778, já na administração "iluminada" de Carlos III, ano em que se estabeleceu o "Comércio Livre" para o patrimônio indiano dos Borbons de Madrid. De igual modo no Brasil a economia atlântica, atinente ao despotismo "ilustrado" espanhol na América, vem despertando interesse, particularmente depois do trabalho de Manuel Nunes Dias, com suas duas teses- O "Comércio Livre" entre Havana e os portos de Espanha (1778-1789); e, logo depois, com "EL Real Consulado de Caracas" (1793-1810)- bem assim com diversas comunicações apresentadas a Congressos

Internacionais de História, cuja listagem não cabe aqui. E nessa mesma linha de pensamento outros estudos se seguiram. Além de nosso Mestrado e de nossa tese de doutoramento, impõe-se revelar as teses abaixo arroladas:

Garcia, Emanuel Soares da Veiga  
- Buenos Aires e Cadiz.

Contribuição ao estudo do  
Comércio Livre (1789-1791).  
São Paulo, 1974;

Pugliese, Haidêe Marquiafave  
- A prata mexicana no  
circuito atlântico (1788-1790).  
São Paulo, 1973 (ainda por  
publicar)

Crespo, Suely Machado  
- O comércio marítimo entre  
Veracruz e Campeche (1801-1803).  
São Paulo, 1978 (ainda por  
publicar);

- Exportação pelo porto de  
Campeche para Veracruz (1801).  
São Paulo, 1975 (ainda por  
publicar);

Silva, Colbert Torres da  
- O circuito da prata de  
Veracruz em 1792. São Paulo,  
1977 (ainda por publicar);

Zan, Elba Therezinha Coelho  
- Frotas da prata de Veracruz  
(1791). São Paulo, 1977 (ainda  
por publicar).

Importa, outrossim, esclarecer que Haidêe Marquiafave Pugliese continua a pesquisar o caso do século XVIII e a abertura da centúria subsequente, mostrando-se altamente animada com as quantificações dos metais preciosos - ouro e prata - constantes da documentação manuscrita que, há anos, vem trabalhando para a elaboração de sua tese de livre-docência. E nós, com o mesmo entusiasmo, não deixamos de investigar as instituições econômicas e o mecanismo de tráfico, que se inserem no complexo Sistema Colonial espanhol do tempo dos Áustrias e dos Borbons.

E exatamente dentro desse

comportamento científico e nessa mesma linha de pensamento temático que se revela nossa comunicação. O acervo documental manuscrito, que se encontra guardado no "Archivo General de Indias", em Sevilha, é deveras rico. E nele assentarão, certamente, inúmeros trabalhos dissertações de mestrados e teses de doutoramento bem assim outros estudos para melhor compreensão da política de governo da monarquia espanhola na América.

Com vista ao despertar do gosto dos jovens que se iniciam na Pós-Graduação em História, e dentro da natureza e objeto desta Revista, permitimo-nos uma abordagem: Registros de navios e mercadorias que se acham no supra referido Arquivo de Espanha. A leitura de semelhantes manuscritos seguramente levarão a temas diversos, embora todos eles postos na problemática da economia ultramarina espanhola no decurso do século XVIII. Muito, mas muito mesmo, está por dizer. A maior parte da centúria acha-se em aberto. Aqueles mencionados trabalhos da historiografia contemporânea nacional e estrangeira apenas revelam alguns "momentos" do período colonial espanhol. As abordagens são muitas - em "longa", em "média" ou em "curta" durações. Não importa. O que mais vale é a revelação de novos fatos a serem postos numa trama inteligente e esclarecer o fenômeno histórico através de seus nexos. Essa a função do historiador.

Os registros de navios e mercadorias sugerem elaborações de estudos os mais diversos: movimento de navios e mercadorias; rotas e tráfico; portos; comércio lícito e contrabando; política econômica; finanças da monarquia; contabilidade indiana; instituições de natureza diversa; comércio intercolonial; giro transoceânico; comércio insular

e continental. Afinal — um "mundo" de temas!

Grande parte do acervo manuscrito dos "legajos" do "Arquivo General de Indias", em Sevilha, de natureza econômica, compõe-se de "relaciones" de navios que operavam entre os portos de Espanha e América. No reino, desde a abertura do século XVI, com os primeiros monarcas espanhóis, notadamente a partir da criação da "Casa de la Contratación" em 1503, montou-se a "central" de Sevilha para controle de todos os navios e mercadorias que figuravam no tráfico entre Espanha e suas Índias Ocidentais. Todos os navios que zarpavam em frotas, armadas ou "soltos" com destino à América espanhola eram rigorosamente controlados através dos seus Registros concernentes. E semelhante fiscalização estendia-se às mercadorias, bem assim aos tripulantes e passageiros, formando-se as séries de Registros respectivos.

Sem essa documentação torna-se impossível o estudo da economia atlântica acionada pelo mercantilismo espanhol. Para uma primeira abordagem encontra-se na "Sección de Contratación" do referido Arquivo de Indias, em Sevilha, um valioso núcleo documental composto de cinco "legajos", denominados "Libros de Registros", que guardam a quantificação das "naos que fueram y volvieron de América", num total de nove "libros" dos anos de 1504 a 1783. Os Registros recuam, portanto, quase à criação da "Casa de la Contratación", em Sevilha, cujo contador era o

responsável pela guarda e custódia de todos os papéis relativos aos artigos comerciáveis, produtos de outra destinação, saídas e entradas de navios, tributação fiscal, mestres e proprietários das embarcações, listagem de passageiros e tripulantes, bem assim dos portos marítimos indianos e seus congêneres da metrópole e central sevilhana, no decorso dos séculos XVI e XVII; e, já no Século XVIII, da matriz gaditana, quando da mudança da "Casa de la Contratación" de Sevilha para Cadiz, notadamente depois de 1778, quando se estabeleceu, no tempo de Carlos III, o "Comércio Livre" revelador do mercantilismo "ilustrado" espanhol.

Tudo que se exportava da Espanha ou se importava de Índias era detalhadamente registrado. O mesmo sucedia com marinheiros, tripulantes, mestres, escrivães, feitores e donos de navios, além dos passageiros que demandavam os portos americanos ou que deles retornavam aos de Espanha. Ninguém podia embarcar, fosse qual fosse o destino da viagem, sem a devida licença, dir-se-ia "passaporte". Os registros originais eram guardados, nos séculos XVI e XVII, no Arquivo da "Casa de la Contratación", em Sevilha, ou no do seu Consulado de Comércio. Só mais tarde, já no século XVIII, em sua segunda metade, no seu congêneres de Cadiz, quando o empresariado gaditano senhoreou-se do tráfico indiano; e, mesmo depois da instituição do "Comércio Livre", em 1778, quando o maior percentual do giro mercantil continuou em poder de Cadiz e em franco detrimento de Sevilha, cujo porto fluvial viu-se entulhado como assoreamento do Guadalquivir e, ainda, com os

malefícios oriundos da política econômica dos Borbons espanhóis.

Dos Registros originais, que se guardavam notadamente naqueles Arquivos de Sevilha e Cadiz, consoante o vigor do giro mercantil, tiravam-se as cópias atinentes para cada navio que, então, operava no trânsito, e que deviam conter as listagens de pessoas e mercadorias, com suas procedências e destinos, volume e valor. Semelhante procedimento se esfuava de igual modo nos portos indianos a tudo que se destinava a Espanha. Os oficiais do rei, quer na metrópole quer na colônia, eram os responsáveis por todos os Registros, fossem eles de navios, de passageiros ou de mercadorias.

Atracado o navio a um porto indiano, o escrivão, o mestre ou o dono entregava o Registro aos oficiais do rei estantes na América, incumbidos de romper o selo, controlar o conteúdo, computar os preços dos gêneros e os montantes da tributação, bem assim confeccionar as famosas "relaciones" de pessoas desembarcadas. Idêntico procedimento, em cada partida de navio com destino a outros portos do ultramar ou da metrópole. O centralismo da monarquia espanhola estava sempre presente. O "político" sobrepondo-se, em "razão de Estado", ao "econômico", para defesa do trono-singularidade do mercantilismo peninsular, na sua incipiente forma monárquica. As monarquias ibéricas- Portugal e Espanha- assemelharam-se no processo de salvaguarda de seus patrimônios coloniais, não obstante as "nuances"

institucionais procedentes dos caprichos, erros e contradições das respectivas Coroas.

No concernente à América espanhola, Áustrias e Borbons de Madrid, não obstante as cambiantes dinásticas, montaram e mantiveram um distinguido Sistema dominante de controle das vias marítimas de ligação do reino com os domínios coloniais. A exploração do tráfico ultramarino figurou sempre no campo dos interesses da Coroa. Capitais de precedência diversa foram lançados nas diferentes operações mercantilistas integrais no raio de ação das conveniências do trono e proveitos alienígenas, resultantes lógicas das tramas capitalísticas inerentes a tal conjuntura.

O Império espanhol, em vista disso, além de sofrer as consequências de uma cirrada partilha política, devido, principalmente, a anemia crônica da realeza no setor financeiro, bem assim, à sua idéia hegemônica, continental, européia, seria, também, por isso, sujeito à exploração econômica. Mecanismos ainda não inteiramente dilucidados pela historiografia científica contemporânea. Eis o que, através dos Registros de Navios, oferecemos aos que buscam temas de pesquisa realmente repercussivos.

Não obstante as investidas do mercantilismo estrangeiro, de certo modo credor da monarquia espanhola, a Coroa sempre deteve

# 52

o controle absoluto de todos os atos políticos, militares, econômicos e administrativos de sua máquina burocrática imperial, tendo-se, desde os Reis católicos e os primeiros Felipes, até os últimos Borbons, transformado no poder decisório exclusivo de todas as coisas. O que sempre se observou, todavia, é que a cada atitude da realeza, isolada e sem consulta seria às suas bases naturais, seguiu-se a grita dos contrários descontentes, gerando e aumentando, em toda parte do Império, os bolsões de insatisfação, notadamente no século XVIII, no seio da burguesia dos portos marítimos do reino e do ultramar.

As abordagens são muitas. Tudo dependerá, seguramente, dos gostos e tendências dos historiadores que anseiam por nova temática. A listagem das fontes manuscritas abaixo configura-se importante alicerce de sustentação dos edifícios que se pretendem erguer com a leitura e interpretação do rico acervo documental que se encontra guardado no "Arquivo General de Indias", em Sevilha. Repare-se na fertilidade dos núcleos manuscritos.

- "Sección de Contratación.  
"Libros de Registros" dos anos de 1504 a 1783 atinentes às "naos que fueron y volvieron de América

- "Reales Cédulas Y Ordenes" de 1528 a 1784;

- "Sección V" - "Legajo" 2848;

- "Indiferença General" -  
"Legajos" 2162, 2410, 2795, 2796;

- "Secretaria de Hacienda de Indias "

- "Contratación" 10s e 179;

- "Contaduría" 1391

- "Division Colonial". Sección Gobierno. Registro de Navios, "Legajos" 57, 60, 90 e 91; legajos 2442, 2183, 2211.

Essa a aparelhagem técnica e científica que permitirá um aproveitamento cada vez maior das montanhas de papéis referentes ao tráfico colonial espanhol, um dos ricos herdeiros das grandes descobertas dos séculos XV e XVI. Tendo a monarquia espanhola aplicado e desenvolvido, até, diríamos, às últimas consequências, os princípios políticos e econômicos da "era mercantilista", a sua estrutura imperial sofreu modificações específicas no decurso do tempo que caracterizaram as fases da sua evolução, ainda não devidamente estudadas pela historiografia científica contemporânea.

Registros de navios postos numa trama estrutural e conjuntural. Essas as abordagens que oferecemos. Essas as fontes manuscritas que arrolamos.