

O caminho da prata de Potosi até Sevilha (séculos XVI e XVII)

Felipe Deveza

Graduado em História pela UFRJ e mestrando do Programa de História Comparada da UFRJ.

RESUMO

Este artigo tem como objeto a travessia regular, durante os séculos XVI e XVII, da prata do Cerro de Potosi através dos Oceanos Pacífico e Atlântico, desde sua extração na Serra Andina, seu beneficiamento e seu transporte até Sevilha. A *Carrera de Indias*, por transportar uma importante parte da economia espanhola, era feita de forma regular, por percursos já traçados e através de comboios armados contra a pirataria e o corso. Nosso objetivo foi traçar uma breve análise das condições logísticas, sociais e econômicas da *Carrera de Indias* em seu ramal sul-americano.

PALAVRAS-CHAVES: AMÉRICA HISPÂNICA; CARREIRA DAS ÍNDIAS; CERRO DE POTOSI

ABSTRACT

This article has as object the regular crossing, during XVI and XVII centuries, of the silver of the Cerro de Potosi through the Oceans Pacific and Atlantic, since its extraction in the Andean Mountain, its improvement and its transport until Seville. The *Carrera de Indias*, for carrying an important part of the Spanish economy, was done by regular form, for traced routes already and through armed convoys against the piracy. Our objective was to trace a quick analysis of the logistic, social and economic conditions of the *Carrera de Indias* in its South American branch.

KEYWORDS: SPANISH AMERICA; CARREER OF INDIA; HILL OF POTOSI

INTRODUÇÃO

O Panamá e o Vice-Reinado do Peru estarão interligados desde o início da colonização espanhola. Quando Pizarro e seus homens são autorizados pela Coroa a conquistar as terras ao sul das Caraíbas, onde se tinha notícia de inúmeras riquezas a conquistar, é do Panamá que Pizarro partirá. Tanto o Peru só poderá existir porque passa comercialmente pelo Panamá, como este só existirá, ao menos até que se estabeleçam as conexões com Manilha, porque existem as minas de Potosi.¹

Diferente do Brasil, a Coroa espanhola logo que chega à América encontra ouro e posteriormente prata, mercúrio, pérolas e principalmente sociedades organizadas, que suprem desde os primeiros anos a necessidade de mão-de-obra para a atividade mineira. Encontrando o que procurava, a Coroa espanhola tratou logo de estabelecer um sistema eficiente para atravessar

¹ Falaremos mais adiante sobre o segundo destino do tráfego comercial que atravessava o Istmo panameño, interligando os dois oceanos, o ramal extremo oriental dos caminhos hispânicos nas Índias.

o Oceano Atlântico e posteriormente o Oceano Pacífico. *Carrera de Índias* era o nome dado a esse sistema de frotas que garantiu a transferência da riqueza americana durante o século XVI, logo após o período inicial da conquista, e entrará em crise junto com o declínio da produção nas minas de Potosi e da Nova Espanha, no final do século XVII. Esse complexo e cadenciado sistema de frotas cruzou, em meio ao corso e a pirataria, durante 150 anos, os Oceanos Atlântico e Pacífico.

Embora a conquista espanhola e a *Carrera de Índias*, como sustentação fundamental do pacto colonial, tenham significado a opressão européia às sociedades indígenas americanas, não é possível estudar essa parte da história hispano-americana sem admirar-se com tamanha logística que este saque mobilizou em uma época em que os recursos tecnológicos limitavam-se ao quadrante, astrolábio e bússola, às caravelas e galeões insalubres em meio a um espírito místico, mercantil e cruzadista. Como os bandeirantes no Brasil, como Pedro Teixeira, que atravessou os sertões do Brasil do século XVII chegando a Quito, ou Cabeza de Vaca, o primeiro europeu a chegar a Foz de Iguaçu, a *Carrera de Índias* foi sem dúvidas uma grandiosa epopéia européia, sobre o braço índio, o controle andaluz em solo americano.

A conquista do México e do Peru já foram temas, e até hoje são preferidos entre a historiografia latino-americana. Tanto com Hernán Cortez quanto com Pizarro, um pequeno número de homens submeteram uma população numerosa e organizada em um espaço de tempo relativamente curto. Existem superestimações e subestimações nas diversas interpretações, tanto da astúcia castelhana como da inocência ou mística

indígena. Para nós, agora, importa destacar que tanto o empreendimento espanhol teve êxito no Peru, submetendo o Incário, se apropriando de suas terras e utilizando os súditos do império em função de seus interesses, como em diversos momentos as escolhas espanholas precisaram levar em consideração o maior ou menor grau de aceitação da população indígena. O fato de certas regiões da colônia espanhola não serem preferencialmente ocupadas relaciona-se à resistência indígena, como a região dos Chacos, no atual Paraguai; ou no litoral sul do Pacífico, terra dos guerreiros araucanos.² Embora as rotas comerciais fossem em grande medida determinadas por fatores econômicos, os espanhóis tiveram de evitar os guaranis, o que sem dúvida explica em parte a opção oficial pela travessia do Istmo com a prata de Potosi, ao invés do Rio da Prata para chegar ao Atlântico. Não só os índios bravios ofereciam resistência no caminho que descia em direção a Assunção, mas o corso e a pirataria tiveram enorme influência na determinação dos locais onde seriam fundadas cidades e os caminhos pelos quais passariam as ricas frotas da prata.

A CONQUISTA ESPANHOLA E O DESCOBRIMENTO DAS MINAS DE POTOSI

É evidente nas cartas e documentos dos iberos que chegaram a América no século XVI a busca por metais preciosos. Quando chegaram à região andina, vieram levados por relatos indígenas sobre um reino ao sul rico em ouro³. Depois de amargar derrotas e poucas promessas em encontrar o precioso metal, Francisco Pizarro pede autoriza-

² Chaunu é bastante claro em afirmar que a região do atual Chile, além de muito distante, cinco vezes em tempo de navegação que a distância entre Panamá–Callao, era ameaçada por uma população indígena hostil. A existência de pequenos complexos portuários só se explica pela necessidade de controlar a proximidade do Estreito de Magalhães. Ver: CHAUNU, P. *Sevilha e a América, nos séculos XVI e XVII*. Rio de Janeiro: Difel, 1980.

³ Na introdução escrita por Galeano para o livro de Cabeza de Vaca, ele nos apresenta o mito da Serra Dourada, que moveu muitos conquistadores às terras ao sul do Caribe, o atual continente sul-americano além das Tordesilhas Portuguesas. Ver: CABEZA DE VACA, N. *Naufrações & Comentários*. Porto Alegre: L&PM Pocket, 1999.

Navegador 4 – O caminho da prata de Potosi até Sevilha (séculos XVI e XVII)

ção a Carlos V para uma expedição ao sul, conseguindo o título de governador de 200 léguas a conquistar. Em junho de 1531, os espanhóis chegavam ao Tahuatinsuyo, o grande Império Inca, o mais extenso de todos os impérios americanos, que neste momento encontrava-se em uma crise de sucessão e guerra civil. O inca Atahualpa havia derrotado seu meio-irmão Huascar e se dirigia do norte do império para o sul com um poderoso exército para tomar a capital Cuzco. Em Cajamarca, Pizarro encontra com Atahualpa com aproximadamente 160 espanhóis. Em um dos episódios mais controvertidos da historiografia da conquista espanhola, Pizarro captura o imperador inca, nenhum de seus soldados reage e, depois de uma série de conflitos que não nos cabe narrar aqui, o Império Inca acaba por sucumbir nas mãos castelhanas.

Importante para nosso estudo é a precocidade com que os espanhóis encontraram riquezas minerais na América. Antes mesmo de Pizarro, o Império Asteca havia sido dominado pelos conquistadores, tornado o porto de Vera Cruz já um importante enlace das *Índias*, por onde passavam muito ouro e prata, tanto do botim de Montezuma como da descoberta importante da mina de Zacotecas.

A conquista do Império Inca rendeu muitos lucros aos conquistadores. Diversos relatos sobre o episódio em que Pizarro submete o Imperador Atahualpa nos dão notícias da quantidade de ouro que estes castelhanos se depararam. O episódio em que Pizarro submete Atahualpa é conhecido pelo nome de Batalha de Cajamarca, em 1532. Existem alguns relatos de cronistas que vivenciaram a batalha, e o mais famoso talvez seja o de Francisco Xerez, escrivão de Pizarro, sob o título de *Verdadera revelación de la conquista del Peru*⁴, escrito em 1534.

Embora o saque de Pizarro tenha impressionado os cronistas da época, o que estaria por vir seria ainda maior.

O CERRO DE POTOSI

Depois da segunda metade do século XVI, as minas de Potosi se tornarão, junto com as minas de prata mexicanas, os centros econômicos das *Índias* espanholas. A história da descoberta destas minas envolve diversos mitos, mas os diversos relatos da época citam um tal índio Hualca, que ao perder seu carneiro da terra (Ihama) acaba por pernoitar no Cerro de Potosi, encontrando um veio de prata. Outro índio, Huanca, ao saber, informou a existência de tal veio a Juan Villaroel, um capitão espanhol (PRODANOV, 2002, p.37)⁵. O registro oficial da descoberta foi feito no dia 21 de abril de 1545. Muitas das informações que temos sobre esse fato, bem como dos primeiros séculos da história colonial de Potosi, encontram-se em um livro de Bartolomé de Arzans Orsúa y Vela, *Historia de la Villa Imperial de Potosí*, escrito no século XVIII e atualmente organizado e publicado nos Estados Unidos pela Brown University Press, em uma edição de 1965⁶.

Ao que parece, foi comum, após o contato com os espanhóis e sua sede pelos metais, que os índios lacrassem os veios auríferos e argentíferos. Muito provavelmente, os veios de prata do Cerro de Potosi já eram conhecidos pelos incas mas, pela sua acessibilidade difícil e por haver melhores possibilidades de exploração em outros lugares como também menor demanda de prata, os incas não exploraram esses veios. A primazia espanhola da descoberta do Cerro de Potosi, defendida por muitos cronistas da época, para Prodanov é possivelmente mais uma justificativa legítima-

⁴ XEREZ, Francisco. *Verdadera relación de la conquista del Perú*. Madrid: Concepción Bravo, 1992.

⁵ PRODANOV, Cleber Cristiano. *Cultura e Sociedade Mineradora: Potosi 1569-1670*. São Paulo: Annablume-Feevale, 2002.

⁶ O livro de Orsúa y Vela é possível de ser encontrado na Internet, não na íntegra, mas em diversos trechos na página digital: <http://www.cervantesvirtual.com/servlet/SirveObras/07039511944669539732268/index.htm>

dora do direito espanhol sobre a mesma que um fato real. (PRODANOV, 2002)

Diferente dos incas, por desconhecimento ou falta de interesse, os espanhóis logo que tiveram notícias da grandiosa mina de prata passaram a migrar para o local, estabelecendo rotas, impostos, cidades, instituições etc. Durante o período áureo da exploração mineira em Potosi, séculos XVI-XVII, esta foi a cidade mais populosa de todo novo mundo.

As condições de exploração das minas de Potosi estiveram até 1569, com a chegada de Francisco de Toledo, o 6^a Vice-Rei, muito dependente dos indígenas, tanto tecnicamente quanto na relação que os nativos impunham para trabalharem nas minas.

"Durante quase 30 anos, de 1545 até por volta de 1574, em Potosi, controlaram (os índios) tanto o processo técnico de extração do minério quanto sua transformação em prata (...) Durante esse período, os mitayos ainda representavam apenas uma pequena proporção da força de trabalho. Formavam equipes de trabalhadores com os mineiros, forneciam a própria ferramenta e concordavam em entregar uma quantidade fixa de minério, tendo a permissão para guardar o excedente para si mesmos. Assim, tendo minério à sua disposição, produziam em suas próprias *huayras* e produziam a prata diretamente". (PRODANOV, 2002, p.211)

As conseqüências dessas relações de trabalho apresentadas acima, em que o ín-

dio dominava a técnica da *huayra*, era uma maior margem de barganha para os índios mineiros nas relações de trabalho, já que os *encomienderos* castelhanos dependiam do indígena para transformar o minério e, assim, precisavam pagar os mesmos muitas vezes como jornaleiros.

Somente quando foi introduzido o processo de amalgamação, que utilizava o mercúrio (*azogue*, em espanhol) no processo de beneficiamento da prata, é que os espanhóis puderam ter um controle maior sobre a produção argentífera, e definitivamente impor a *mita* como regra das relações de trabalho para a extração da prata de Potosi. Esse mercúrio, inicialmente, vinha das minas de Almadem na Andaluzia, mas com a descoberta das perigosas minas de mercúrio de Huacavélica ao norte de Potosi, o Vice-reinado ficou independente do mercúrio andaluz e inclusive passou a fornecer a matéria-prima para as minas de Zacotecas no México⁷. O mercúrio americano foi um fator tão importante no processo de beneficiamento da prata americana que o esgotamento destas minas está ligado ao declínio das minas de Potosi no final do século XVII.

DE ARICA PARA O MAR

Depois que o produto final, a prata já beneficiada, fundida e separado o quinto real, saía de Potosi⁸ e começava sua longa viagem, que iria encontrar o mar no Porto de Arica⁹. O trajeto de 110 léguas¹⁰ entre Potosi

⁷ Chaunu destaca que a organização das relações de trabalho na América baseadas na mita tornavam a extração do mercúrio muito mais rentável que nas minas de Almadem, tornando a mina de Huancavelica uma exportadora para além das Índias, em um transporte difícil e perigoso pelas próprias características físicas deste metal, que em temperatura ambiente se apresenta na forma líquida. O transporte do mercúrio era por um caminho que descia os Andes, de Huacavélica até o litoral. Do litoral seguia por mar até Arica, por onde os caravaneiros subiam novamente os Andes até Potosi.

⁸ Um dos mais importantes arquivos sobre a história colonial das minas de Potosi estão no Arquivo da Casa da Moeda de Potosi, por onde a prata necessariamente, ou oficialmente, deveria passar para receber o selo real e separar o quinto. Imposto este que variou muito ao longo do tempo, de 20% ou um pouco mais, e até somente 5% da prata beneficiada. (PRODANOV, 2002)

⁹ Inicialmente a prata de Potosi correu pelo porto de Quilca, mas, a partir de 1565, é criado o Corregimiento de Arica e o mineral passa a embarcar através deste porto.

¹⁰ Em geral, uma légua corresponde ao que se pode caminhar em uma hora, por isso não existe uma equivalência fixa com outras unidades. Uma légua espanhola antiga corresponderia aproximadamente a 5.557 metros, mas na cordilheira as caravanas percorriam somente umas 3-4 léguas diárias. Nos documentos da época figuram 112 léguas entre Arica e Potosi, trajeto que se fazia em 25 ou mais dias. (BIANCHI, s/d).

Navegador 4 – O caminho da prata de Potosi até Sevilha (séculos XVI e XVII)

e Arica durava em torno de 25 dias, feito inicialmente ao lombo de lhamas¹¹ e posteriormente em récuas de mulas¹². É deste ponto em diante que a logística naval espanhola levará a prata de Potosi até Sevilha.

Inicialmente, a caravela foi o tipo de embarcação usada neste transporte. Navios pequenos, com aproximadamente 100 toneladas, rápidos e de boa navegabilidade. O galeão, maior, com mais espaço e armas, entre 400 e 650 toneladas, substituiu a caravela por volta do ano de 1550. O livro de Chaunu¹³ apresenta em gráficos alguns navios espanhóis: a Nau *La Trinidad*, operante entre 1506 e 1508, que fez a viagem atlântica por três vezes e tinha 100 toneladas. *Nuestra Señora del Pilar*, um grande galeão que fez diversas vezes a mesma viagem entre Sevilha e a América nos anos de 1610 até 1623, construído em Havana e pesando 640 toneladas.

A construção dos navios era feita, depois de estabelecida a *Carrera*, em meados do século XVI, onde havia disponibilidade de madeira. A princípio, como demonstram os estudos de Chaunu, os portos do norte espanhol, na região da Catabria, um viveiro de marinheiros, de técnica naval, alimentado pela madeira abundante era o principal reduto da construção naval espanhola. Depois, a Holanda e as Índias tomarão o lugar como maiores produtores dos navios que faziam parte da *Carrera de Indias*. A rota do Pacífico, que ligava Arica, Callao e o Porto do Pa-

namá, impôs pelas próprias condições geográficas a dificuldade da travessia entre os dois oceanos, sua própria produção naval. Guatulco, na Nova Espanha, e Realejo, na Nicarágua, forneceram diversos galeões e naus à rota do Pacífico Sul. Próximos a ricas florestas de pinho rígido, resina para calafetagem, algodão, cactos para o velame e o cordame, essas regiões eram quase auto-suficientes na construção naval (ELLIOT, 1998, p. 283-391).¹⁴

A dificuldade de travessia entre os dois oceanos sem a descarga no Istmo do Panamá não só favoreceu a construção naval no Pacífico como acabava por afastar o corso e a pirataria. Mas, como dificuldade não é impossibilidade, o segmento sul-Pacífico, saído com suas riquezas de Arica em direção a Callao e depois ao Panamá, sofreu ataques piratas. O primeiro pirata a conseguir êxito na travessia do Estreito de Magalhães e surpreender os espanhóis na costa do Pacífico foi Francis Drake, em 1578. Saindo em 13 de dezembro de 1577 de Plymouth, a bordo do navio *Golden Hind*¹⁵ com a missão ordenada pela rainha Elizabeth I de atacar toda a costa americana banhada pelo Oceano Pacífico e capturar as cartas náuticas dos espanhóis, que até então eram os únicos a conhecer as correntes marítimas dessas águas. O estreito foi transposto em tempo recorde, 14 dias, perdeu três dos navios de sua esquadra, sobrando somente seu próprio navio. De surpresa, atacou o porto de

¹¹ As lhamas têm menor capacidade de carga (25 kg em viagens longas) que as mulas e não toleram bem o clima costeiro, onde debilitam as patas e adquirem sarna (*garach*, em aimara e quéchuá, de onde deriva o vocabulário latino-americano “caracha”) e outros parasitas. No princípio do século XVII, as lhamas começaram a ser substituídas no transporte até Potosi. As mulas, capazes de transportar em torno de 90 quilos, não toleravam bem a altura e sua “base” era, portanto a costa. Ainda existem em Mollepampa restos dos grandes currais de mulas dos caravaneiros “tacneños” da época colonial. Calcula-se que transitavam em 1700 em torno de 200 mil mulas entre Mollepampa e Arica. (BIANCH, s/d)

¹² Grande parte destas informações sobre a viagem entre Potosi e Arica foram retirados de inúmeros artigos escritos por Renato Aguirre Bianch, *Una Enciclopedia de Arica*, disponível na Internet: http://www.infoarica.cl/1ta/Arica_Andina.htm.

¹³ CHAUNU, Pierre. *Sevilha e a América*. São Paulo: Difel, 1979, p.308-316.

¹⁴ ELLIOT, J.H. *A Espanha e a América nos séculos XVI e XVII*; In: Bethell, Leslie, *História da América latina, América Latina Colonial*, vol.1, trad. Maria Clara Cescato. São Paulo: Edusp, 1998.

¹⁵ O navio de Francis Drake inicialmente tinha o nome de *Pelican*. Depois do êxito no Pacífico, foi rebatizado de *Golden Hind*. Ver: SUGDEN, John. *Sir Francis Drake*, ed. Henry Holt & Co, 1991

Valparaíso e saqueou um galeão espanhol carregado de ouro e prata, capturando, junto, as cobiçadas cartas náuticas espanholas. Aportou em São Francisco e retornou à Inglaterra pelo Pacífico. Em setembro de 1580 foi recebido pela própria rainha e titulado como cavalheiro da Coroa inglesa.

Uma defesa mais efetiva do ramal Pacífico da *Carrera* passou a ser patrulhado pela Armada del Mar del Sul, constituída por dois galeões e quatro embarcações menores, tendo como base o porto de Callao e operando desde a Terra do Fogo à América Central.

A viagem até o Istmo durava em torno de três meses e como ponto mais distante das Índias americanas, sua geografia impunha certas exceções à lógica do pacto colonial¹⁶. Como muitos produtos alimentares chegavam com preços relativamente altos, impostos pelo custo da viagem Sevilha–Callao, o Alto Peru estava autorizado a produzir seus próprios vinhedos, plantar seu próprio trigo e inclusive ter alguma produção manufatureira. (CHAUNU, 1979, p.201)

“As 1340 milhas do Panamá ao Callao constituem obstáculo mais grave, pelo menos para a navegação em comboio, do que as 4300 milhas do baixo Gualquivir até o Istmo” (CHAUNU, 1980, p.189)

A distância entre o Alto Peru e Sevilha favoreceu o comércio entre Acapulco e Manilha, ramal criado depois de 1567 para o comércio oriental através do Pacífico. Esse comércio intercolonial foi proibido em 1631 e somente foi reaberto oficialmente no século XVIII.

A TRAVESSIA DO ISTMO DO PANAMÁ

Vendo o mapa hoje, parece óbvio que os espanhóis tenham escolhido o Istmo do Panamá, entre o porto do Panamá e os portos de Nombre de Dios (até 1578), e posterior-

mente Porto Belo, para fazerem a ligação dos comboios de metais preciosos vindos do Callao e seu destino no porto de Sevilha. Após a abertura do ramal que vinha do Oriente, as frotas que vinham de Manilha/Acapulco também passaram a atravessar mercadorias pelo Istmo. Outros trechos da América Central e do México foram utilizados como rotas secundárias, principalmente quando os corsários e piratas ameaçavam as rotas Panamá–Nombre de Dios/Portobelo. Mas essas rotas secundárias no comércio oficial representaram muito pouco. Chaunu estima que mais de 85% do transporte entre Potosi–Callao–Sevilha tenham passado pelo Panamá durante os séculos XVI e XVII. Além destes caminhos secundários na América Central, o caminho da prata de Potosi teria ainda, geograficamente, três possibilidades a serem pensadas. A primeira possibilidade seria ao sul, atravessando o Estreito de Magalhães que, como já colocado acima, era muito perigoso para as técnicas de navegação da época, além de necessariamente precisar, durante o trajeto, parar na costa das Índias Portuguesas até chegar a Sevilha.

“Essa impotência em dominar a passagem do sul explica-se sem dificuldade. Há a dificuldade do clima, o afastamento das bases. Mas, sobretudo saímos dos limites acauteladamente fixados do Atlântico fechado de Sevilha. Os marinheiros de Sevilha levaram até a perfeição a exploração do paralelogramo dos mares quentes que varrem de modo imutável no mesmo sentido. As terras magalhânicas estão, por esse fato, radicalmente fora do seu alcance” (CHAUNU, 1980, p.202).

Outro trajeto seria a utilização do Porto de Buenos Aires, descendo pelo Rio da Prata¹⁷, mas pela própria insegurança da região da foz do rio, ameaçada por guaranis e o domínio português durante os primeiros séculos da colonização da região, a Coroa es-

¹⁶ A frequência da *Carrera de Índias* na rota que passava pelo Atlântico era anual, em períodos bem estabelecidos ao longo dos dois séculos. No Oceano Pacífico, essa frequência é bienal.

¹⁷ O nome Rio da Prata foi dado anteriormente à descoberta das minas de Potosi, o próprio Cabeza de Vaca já chamava assim este rio em seu livro *Náufragos & Comentários*.

Navegador 4 – O caminho da prata de Potosi até Sevilha (séculos XVI e XVII)

panhola proibiu a utilização desta rota. Pelo Rio da Prata escoavam o contrabando da prata de Potosi. Somente com a criação do Vice-Reinado da Prata que o mercúrio Andaluz e a prata de Potosi passaram a passar oficialmente por esta rota.

“De cerca de 1580 até 1640, pelo menos, uma parte da prata de Potosi escoava por Buenos Aires e pelo sul do Brasil, fora de Sevilha e dos seus controles, em direção do Atlântico português e por finas e múltiplas redes em direção ao Mediterrâneo, à França, à Europa do norte, ao Extremo Oriente. Buenos Aires, no século XVII, é portuguesa, brasileira, pelo menos tanto quanto é espanhola” (CHAUNU, 1980, p.203).

Por último, temos a rota oriental, ou melhor, a possibilidade oriental, atravessando o Pacífico, utilizado por Francis Drake após saquear o galeão espanhol na sua volta para a Inglaterra. Mas pela distância que essa “volta ao mundo” representava, nem o comércio com Manilha e o Extremo Oriente passavam por este trajeto, preferindo-se a travessia do Istmo.

A região do Istmo, antes da descoberta das minas de Potosi, girava em torno da extração do ouro aluvial e das pérolas. Ambas atividades vão sucumbir com a escassez crescente do braço indígena, fator fundamental para a sustentação dessas atividades. Após o ouro e as pérolas, a região do Istmo fará novamente parte importante da economia das Índias, não como produtor de riquezas, mas como entreposto entre Potosi e Sevilha. O tráfico de Nombre de Dios é superior, entre 1541 a 1650, ao tráfico no Porto de Vera Cruz (CHAUNU, 1970, p.157-6).

Segundo Chaunu, Nombre de Dios/Portobelo representam de 35 a 40% de todo comércio exterior do novo mundo (Extremo Oriente, Brasil e contrabandos incluídos). Nas palavras de Chaunu: “O Istmo associa a menos de 100 km de distancia o maior porto atlântico do novo mundo”. (CHAUNU, 1980, p. 157)

O caminho que a prata seguia através do Istmo, no lombo de mulas e de escravos negros, tem o nome de Camino de Cruces, e uma parte deste trajeto hoje faz parte de uma reserva ambiental com o mesmo nome¹⁸.

Chaunu nos apresenta dois caminhos por onde passam os comboios, um mais lento e outro mais perigoso, embora mais rápido. A rota mais segura é a terrestre, e mais dispendiosa, já que não utiliza nenhuma via fluvial e depende das mulas em todo o trajeto. Uma mula no Istmo era coisa preciosa e sempre aquém das necessidades, valia quatro vezes mais que um cavalo. A via mais rápida e perigosa utilizava o Rio Chagres e passava pelo Camino de Cruces até o porto atlântico.

Para Chaunu existiam três perigos na travessia do Istmo: a natureza tropical, pantanosa, rica em doenças, vírus e micróbios; a rebelião negra dos escravos e dos próprios comboios e; por último, os *cimarrones*¹⁹, sempre prontos a atacar as caravanas.

Além desses perigos elencados por Chaunu, podemos somar os ataques dos piratas que espreitavam os ricos comboios de prata.

Pela própria característica geográfica do Istmo, as cidades panamenhas estavam muito expostas ao ataque corso e por isso

¹⁸ Um bom resumo da história da travessia pelo Istmo do Panamá encontra-se na página virtual da Internet: <http://www.mgar.net/var/portobel.htm>. Outro sitio interessante que trata do caminho comercial entre os dois oceanos é o de uma ONG panamenha que defende a reserva ambiental e histórica do Camino de Cruces da ameaça de construção de um condomínio de luxo no local. (Comité Pro Defensa de los Bosques Urbanos y el Parque Nacional Camino de Cruces). Ver: <http://www.caminodecruces.org>.

¹⁹ *Cimarrón* é o nome castelhano dado a qualquer animal doméstico que se despende de seus amos e retorna a um estado selvagem. Na América espanhola este termo foi utilizado para denominar os escravos que, fugidos, se embrenhavam na mata, constituindo comunidades e muitas vezes bandos que atacavam as vilas espanholas. Esse tipo social se assemelha ao quilombola brasileiro. Ao longo do Istmo do Panamá, os *cimarrones* se constituíram como um dos principais inimigos das caravanas da *Carrera de Indias*.

não passavam de um porto, sem grandes estruturas.

"Se um perigo está iminente, abandona-se Nombre de Dios, as pessoas de Lima fecham-se sobre o Panamá, a frota e a armada tomam posição em Cartagena". (CHAUNU, 1980. p. 161).

Após o ataque de Francis Drake, o porto de Nombre de Dios no final do século XVI é transferido para Porto Belo. Essa transição não modifica a natureza do porto, embora maior que seu antecessor, Porto Belo não passa de uma praia com algumas casas de madeira, com um movimento demográfico sazonal. Somente nos meses que a armada e as frotas ancoram em seus portos alguns "ilustres" da burocracia metropolitana somam-se às mulas e aos caravaneiros que vinham do Panamá.

DE NOMBRE DE DIOS/PORTO BELO ATÉ SEVILHA

Os trajetos marítimos não são como uma estrada de automóveis, no qual de um lado se vai e de outro se vem. As rotas dependem de marés e ventos. Como os ventos sempre tem uma direção, a mesma rota com que se vai não pode ser, para a vela, a que se vem.

A rota utilizada pela *Carrera* na maioria esmagadora das viagens durante todo o século XVI e XVII foi muito próxima da utilizada por Cristóvão Colombo em suas viagens. Essa rota, necessária pelas condições do vento e marés na travessia atlântica, costumava durar em torno de 80 dias, de Havana, ponto de encontro dos comboios de todas as Índias até Cádiz, variando de acordo com as embarcações e das condições climáticas.

No trajeto de Sevilha ao Novo Mundo, a primeira parada de 90% dos comboios, segundo Chaunu, passava pelas Ilhas Canárias em direção as Pequenas Antilhas (Porto Rico, Dominica e outras ilhas próximas), aproveitando-se dos ventos alísios do nor-

deste e da corrente das Caraíbas. Destas ilhas partiam em direção a Tierra Firme (em geral, Cartagena), ao Istmo ou ao norte, em direção a Nova Espanha. A volta acontecia entre os meses de julho e outubro, com o encontro dos navios vindos do Istmo, das ilhas e da Nova Espanha em Havana. Com o tempo se aprendeu a evitar os ciclones na volta para Sevilha, estabelecendo a regra que a volta deveria ser antes de 20 de Agosto. Chaunu considera que a partir de 1550, "a *Carrera* não tem mais progressos a fazer. Atingiu virtualmente a perfeição compatível com as técnicas de seu tempo" (CHAUNU, 1980, p.202).

De Havana²⁰ partiam para os Açores aproveitando as correntes do Golfo. Essa reunião em Havana tinha o objetivo de proteger o carregamento real dos ataques piratas na travessia do Atlântico. Depois de parar nos Açores para reabastecimento de provisões, partiam para o porto de Cádiz, já na Península, e seguiam pelo Rio Guadalquivir, num percurso de 90 quilômetros até Sevilha. De Sevilha ao Istmo eram mais de quatro meses de viagem e o retorno em torno de cinco meses.

Segundo relatos da época, a chegada da *Carreira de Índias* gerava uma enorme expectativa e justificava essa gigantesca operação naval. Não só a prata americana, mas diversos outros produtos do Oriente e da América chegavam com a *Carreira*, alimentando a economia e a sociedade sevilhana.

Podemos ver de diversas formas essa epopéia cotidiana e regular dos espanhóis na *Carreira de Índias*, mas difícil é negar sua grandiosidade. Os mesmos que provocaram a hecatombe indígena, na América, que talvez o pior exemplo seja o extermínio da população nativa do Caribe, também construíram um formidável sistema de rotas, travessias, fisco etc., em uma época que para nossos marinheiros contemporâneos seria quase impossível seguir sem um GPS. Os ma-

²⁰ Havana suplantou São Domingos como centro de reunião dos comboios para a travessia atlântica.

Navegador 4 – O caminho da prata de Potosí até Sevilha (séculos XVI e XVII)

pas atuais, elaborados a partir de imagens de satélites, demonstram a capacidade com que estes navegadores quinhentistas tiveram não só de atravessar o Oceano Atlântico, mas construir um sistema de transporte freqüente, anual e eficiente.

BIBLIOGRAFIA

- BRITO, Bernardo Gomes de. *História trágico-marítimas*. Lisboa: Afrodite, 1971.
- CABEZA DE VACA, N. *Naufraágios & Comentários*. Porto Alegre: L&PM Pocket, 1999.
- CHAUNU, Pierre. *Sevilha e a América*. São Paulo: Difel, 1979. p.308-316
- ELLIOT, J.H. A Espanha e a América nos séculos XVI e XVII; In: BETHELL, Leslie, *História da América latina: América Latina Colonial*, vol.1, trad. Maria Clara Cescato. São Paulo: Edusp, 1998.
- GAVIRA MÁRQUEZ, María Concepción. Producción de plata en el mineral de San Agustín de Huantajaya (Chile), 1750-1804, Volumen 37, N 1, *Revista de Antropología Chilena*, 2005.
- LUCENA SALMORAL, Manuel. *História de Espanha*. Disponível na internet: http://www.almendron.com/historia/moderna/flota_indias/flota_00.htm.
- PRODANOV, Cleber Cristiano. *Cultura e Sociedade Mineradora: Potosí 1569-1670*. São Paulo: Annablume-Feevale, 2002.
- RUIZ, Bruce C. *Panama History*. Disponível na Internet: http://www.bruceruiz.net/PanamaHistory/el_camino_real_map.htm.
- SUGDEN, John. *Sir Francis Drake*. New York: Henry Holt & Co., 1991.
- VILA VILAR, Enriqueta. *Hispanoamérica y el comercio de esclavos: los asientos portugueses*. Sevilla: Consejo Superior de Investigaciones Científicas Escuela de Estudios Hispano-americanos, 1977.
- XEREZ, Francisco. *Verdadera relación de la conquista del Perú*. Madrid: Concepción Bravo, 1992.