
O COMÉRCIO ULTRAMARINO PORTUGUÊS NA REGIÃO DO RIO DA PRATA (SÉCULO XVII): UM ESTUDO DOS REGISTROS DE NAVIOS.

Vivianne Pereira Lopes¹

As relações comerciais entre as cidades do Brasil colonial com Buenos Aires foram intensas durante a primeira metade do século XVII. O estudo aqui desenvolvido faz parte do projeto PIBIC/UFCG/CNPq intitulado “Nas Sendas do Atlântico Sul: tratos e contratos lusitanos na Buenos Aires seiscentista”, orientado pelo professor Dr. Rodrigo Ceballos (CFP/UFCG). A análise consiste em, por meio dos registros de navios (documentação localizada no Arquivo Geral da Nação – Argentina), identificarem as embarcações que transportavam mercadorias e passageiros pelas águas do Atlântico Sul, vindas das feitorias africanas e do Brasil colônia para o porto de Buenos Aires.

Os portugueses proporcionaram maiores rendimentos do que as relações comerciais mantidas com as províncias hispano-americanas circunvizinhas ao Rio da Prata. Sendo este comércio mantido de forma restrita, pois mesmo sendo no período da união das coroas Ibéricas os portugueses não passavam de visitantes temporários. Relações que se mantinham supervisionadas pela coroa espanhola que montou um aparato administrativo, formado por governadores, vice-rei e estruturas locais como o Cabildo (Senado da Câmara) com o intuito de preservar seu comércio com a América.

O governo visou o controle total das relações comerciais para seu reino, tentando proibir o contrabando, que de certa forma se estabelece devido a essas medidas de controle de comércio entre as províncias e a metrópole. Segundo CANABRAVA (1984) a limitação extrema do conceito do comércio ilícito resultou num alargamento no conceito de contrabando, originando uma relação de conflito entre os comerciantes de Buenos Aires e Lima pelo abastecimento da região das minas de Potosí. No final do século XVI se estrutura

¹ Graduanda pela Universidade Federal de Campina Grande, CFP – Campus de Cajazeiras. Pesquisadora PIBIC/CNPq/UFCG.

uma rota comercial entre o Brasil colônia e a América espanhola visando principalmente o comércio de escravos e de prata ilegal.

A primeira tentativa de povoamento de Buenos Aires se deu em 1536 a 1541, sob a organização do *adelantado* Dom Pedro Mendoza, fundador de uma cidade que não resistiu às precárias condições e às invasões indígenas. Em 1580, mesmo ano da união das Coroas ibéricas, houve uma nova tentativa vitoriosa de repovoamento com Juan de Garay, vindo da cidade de Assunção, região do Guairá (Paraguai), sob ordem do governador. Sendo está bem sucedida devido à formação de novas cidades e vilas ao longo das estradas que ligavam o porto as demais regiões do interior que favoreceu a chegada de mantimentos antes dificultada pela ação dos índios, pois a região não dispunha de uma natureza favorável a produção agrícola. Foram as discussões do Cabildo de sobre os recursos monetários que deram início às petições e em seguida às exigências à coroa pedindo a liberação do porto de Buenos Aires para o comércio através do Atlântico Sul.

O comércio ilícito se mostra de início como um recurso para a sobrevivência da região rio-platense e o comércio no interior, sendo a participação lusitana uma soma para o desenvolvimento, tendo em vista que os mesmos passaram a interagir nessa região visando aumentar seus lucros e intensificar suas rotas comerciais.

Os portugueses eram grandes comerciantes e tinham um vasto conhecimento das rotas de comércio dominando o mercado no Atlântico mantendo uma rede lucrativa com a Europa e feitorias africanas. As mercadorias possuíam preços mais acessíveis do que quando as mesmas vinham pela rota oficial, isto é, o sistema de frotas e galeões. Com o intuito de garantir esse comércio os portugueses passaram a interagir com a sociedade do porto.

Participar do Cabildo era parte essencial para manter o comércio no porto. A cidade passou a depender dos produtos do Brasil colônia e os portugueses tornaram-se parte integrante dessa sociedade, membros do Cabildo, *vecinos* com direito a posse de terras e de caça ao gado selvagem. Novas redes sociais se formaram os comerciantes portugueses buscavam meios de se integrar a essa sociedade que tinha como principal problema viver a margem do império espanhol e com dificuldades comerciais que buscava novas possibilidades para garantir o desenvolvimento e sua sobrevivência em uma região de poucos recursos. Isso provocou conflitos internos devido à busca de comércio e controle do porto, os

portugueses buscavam meios de se estabilizar na região por meio das influências locais visando conseguir os aparatos necessários a manutenção de seu comércio no porto. Os lusitanos do porto estabeleceram, assim, fortes relações sociais, parentais e econômicas com a região do estuário casavam com as filhas dos descendentes dos grandes conquistadores.

Os portugueses passaram ao longo do século XVII a comercializar nas cidades da América hispânica. Eles em sua grande maioria cristãos novos que apesar de sofrerem perseguições inquisitoriais migraram para essas regiões. Com a união ibérica e os pedidos comerciais ocorreu certa facilitação, os lusitanos passaram a interferir nas políticas da região e criaram um monopólio comercial envolvendo as províncias do interior, Buenos Aires, Brasil e feitorias africanas. Passaram a residir no interior se instalando desde o vice-reino do Peru e se espalhando até a cidade do porto no intuito de intensificar a linha de comércio terrestre facilitando o escoamento de mercadorias proibidas de serem comercializadas com a região do porto. Os lusitanos muitos vindos do Brasil colônia migraram para a América espanhola com fins comerciais mantendo estreitas relações sociais e políticas.

O comércio entre o interior da região do Prata e a região do Alto Peru abriu espaço pelas relações comerciais inicialmente estabelecidas com o Brasil a partir da intervenção do bispo de Tucumán, Don Francisco de Vitoria, português que se preocupou em desenvolver esse comércio participando diretamente dessa prática que lhe parecia lucrativa. Segundo GARCIA (1982) há relatos de que ele tenha sido um cristão novo, tendo um irmão perseguido pela Inquisição. O mesmo manda um navio para o Brasil no ano de 1587 com fins de adquirir mercadorias na Bahia, não sendo revelados os verdadeiros fins, se relata a busca por novos clérigos para ajudarem nas suas missões com os indígenas da região.

É importante entendermos as relações que foram estabelecidas entre os habitantes do porto e os portugueses que chegavam formando uma nova elite na cidade com o intuito de defender interesses comerciais por meio da formação de bandos locais. As províncias do Rio da Prata seguiam a mesma estrutura administrativa das demais províncias da América espanhola, mantendo relações comerciais apenas com a metrópole e seguindo a rota comercial espanhola, onde o vice-reino do Peru recebia as mercadorias vindas primeiramente da Casa de Contratação em Sevilha (Espanha) passando pelo istmo do Panamá, por Lima, para enfim chegar às principais cidades do Rio da Prata. Isso ocasionava certa demora nas

relações comerciais de algumas cidades como, por exemplo, Buenos Aires que tinha acesso privilegiado ao Atlântico Sul e não podia usufruir de tal privilégio.

O mercado consumidor de Buenos Aires era abastecido por Tucumán (atual noroeste Argentino) que comercializava principalmente com a região do alto Peru, Potosí (região produtora de minérios), intensificando a circulação de prata entre essas províncias e facilitando a entrada de mercadorias européias que eram trocadas principalmente por prata.

A permissão comercial de 1602 consentia o direito de exportação ao porto de Buenos Aires, sendo essa permissão por tempo limitado de apenas seis anos a partir do dia que entrasse em vigor. Era limitada a quantidade de exportação dos produtos da terra, e o porto foi submetido à fiscalização. Os comerciantes locais e os membros do *Cabildo* pediram insistentemente ao rei que diminuíssem as visitas dos seus representantes na região. O rei Felipe III da Espanha havia nomeado como Ouvidor da audiência de Charcas, Dom Francisco de Alfaro, visitador das províncias do Rio da Prata e Paraguai, devido a denúncias de irregularidades no comércio feitas pelo Frei Diego de Torres.

A cédula real tinha várias cláusulas que deveriam ser cumpridas para realização do comércio. As permissões eram concedidas apenas para aos *vecinos* (habitantes), que para usar as permissões era necessário que os navios fossem pertencentes aos *vecinos*; os mestres de navios deveriam ter pelo menos três anos de experiência na atividade; não se podia vender ou trocar as permissões; os navios só poderiam entrar e sair do porto após as inspeções.

Em 1608 foi emitida uma nova Cédula real, que mantinha ainda o limite de tempo e a obrigação dos navios utilizados no comércio serem dos moradores do porto. Sua duração foi de um período de três anos. A Cédula passou a permitir de certa forma o tráfego de navios diretos entre Buenos Aires, Brasil e África sendo Sevilha o único mercado de abastecimento de produtos manufaturados. Na viagem de ida era permitido aos navios passarem no Brasil e adquirirem mercadorias que tivessem um mercado receptivo na Espanha, e retornavam com mercadorias manufaturadas espanholas, e ficava proibida a passagem pelos portos do Brasil na volta. Assim permitiu também, segundo CANABRAVA (1984), que os produtos adquiridos na metrópole fossem comercializados com o interior mediante o pagamento de 50% de novos direitos alfandegários, tendo como objetivo cortar o comércio com as demais províncias. Também eram realizadas visitas nos navios em busca de irregularidades, que se encontradas eram cobradas multas.

Sobre o julgo dessas permissões eram feitos os tratos comerciais, assim os portugueses buscavam fazer parte do cotidiano da sociedade do porto com o intuito de participar das redes clientelares que eram formadas no Rio da Prata, com a concessão dos representantes da coroa, que muitas vezes faziam vista grossa perante os meios que garantiam um comércio informal visando o lucro.

A grande maioria dos oficiais enviados pela coroa, ao chegar nessa região eram corrompidos pelo meio, quando observavam o grande fluxo de riquezas oriundas desse comércio ilícito. CANABRAVA (1984) relata que o comércio mais lucrativo era o comércio dos negros que entravam na região por arribadas. Rendia só para a coroa uma soma de 40 a 60 mil pesos, que se remetia a Potosí, além da parte retirada para o pagamento dos guardas do porto. Apesar do fechamento legalizado do porto até o ano de 1618, em relação ao comércio de negros, Buenos Aires continuou comercializando com o Peru por meios de arribadas.

O porto de Buenos Aires era utilizado como ponto principal desta prática por meio das chamadas “arribadas forçosas”. Elas driblavam a fiscalização dos oficiais régios para o comércio de africanos. Muitos deles costumavam ser apresentados como membros da tripulação aos oficiais régios.

As arribadas eram uma estratégia que simulava danos ao navio nas proximidades do porto, alegando-se a necessidade de atracar e pedir ajuda ao governador. Desta forma os interessados tomavam conhecimento das mercadorias sem licença que alcançavam a cidade e, logo, eram levadas a leilão em praça pública para legalização e venda. Na realidade, a procedência do produto costumava ser conhecida, e já se tinha um mercador direcionando a compra do produto. Parte do lucro da venda ia para o piloto do navio e seus sócios, e a outra para os oficiais régios ou o próprio governador. Foram estas relações comerciais que permitiram, em grande parte, a permanência dos lusitanos no porto de Buenos Aires e nas regiões vizinhas. Redes de interesses construídas por esse jogo comercial. Segundo CANABRAVA, (1984). Dom Diego Negrón poucos meses após assumir o cargo de governador, declarava ter encontrado o comércio tão estruturado de negros, que lhe parecia impossível impedi-lo.

Os lucros comerciais mantidos com essa prática eram tão grandes que mesmo as medidas tomadas com o intuito de combatê-los foram burladas e abriram-se brechas que tornavam a pratica do contrabando legalizado, dava oportunidade de lucro para comerciantes,

funcionários reais e até para a coroa que sabia desse processo e se deixava ludibriar em troca de uma parcela dos lucros que chegavam a ser bem maiores que os lucros obtidos com o comércio feito através da rota oficial.

Através do estudo dos registros de navios é possível observar como essas práticas eram realizadas, sendo por meio dos autos das visitas realizadas pelos oficiais do porto, eram registrados todos os que lá chegavam: o mestre, o capitão, sua tripulação, passageiros e se caso houvesse, mercadorias ilegais eram tomadas e o capitão denunciado, pagando-se multas por cada peça de mercadorias ou passageiros ilegais encontrados.

Os registros de navios trazem petições para se poder entrar no porto, eles chegavam e seu capitão informava o motivo do mesmo querer atracar na cidade de Buenos Aires. Em 1624 um dos navios que costumava atracar na região do estuário era o San Francisco, que tinha como capitão o senhor Alonso Gonçales(z), que no dia 25 de outubro desse ano chegou alegando danos no navio devido às tormentas e pediu permissão para atracar no Riachuelo. Principal ponto de entrada dos navios portugueses utilizado para o despacho das mercadorias para o interior era o trecho mais profundo do rio nas proximidades da costa o que facilitava a entrada de embarcações maiores e como ficava mais próximo a cidade era seguro para as transações comerciais (atual Bairro de La Boca).

A permissão foi concedida, mas deveria ser realizado primeiro a visita pelos oficiais reais. A barca San Francisco que vinha da Bahia, porto de Salvador, costa do Brasil, foi realizada pelo senhor Francisco de Céspedes, Governador das Províncias do Rio da Prata, que ordenou a visita do navio pelo contador Luiz de Salcedo e o capitão Juan Garcia de Vergara (um grande contrabandista), juízes oficiais, em busca de mercadorias, passageiros ou negros sem registro. Quando nada era encontrado, se registravam os tripulantes e o navio era liberado.

É importante entendermos as relações que foram estabelecidas entre os habitantes do porto e os portugueses que chegavam formando uma nova elite na cidade com o intuito de defender interesses comerciais por meio da formação de bandos locais que se estendiam também pelo interior, considerado como um dos principais pontos de comércio responsável pelo fortalecimento e o lucro gerado na região do Prata.

CANABRAVA, (1984) mostra que mesmo Buenos Aires estando ligada ao contrabando português internacional que lhe garantia o abastecimento do porto, manteve sua

vitalidade comercial no primeiro quartel do século XVII, graças também a manutenção das ligações com o interior. Sem esse comércio não haveria a necessidade de intervir junto à coroa pela liberação do porto, sendo que não existiria escoadouro para os produtos vindos pelo Atlântico.

Os produtos e escravos eram comercializados principalmente com as províncias do interior. Um dos principais problemas foram justamente os altos impostos cobrados para se comercializar com as províncias de Tucumán e Alto Peru que também dependiam desse mercado.

Todas as medidas que foram tomadas com o sentido de interromper essa prática fracassaram, pois várias cidades passaram a depender desse comércio e contribuíram para a intensificação do comércio como Atlântico. Mestres de navios portugueses eram responsáveis por um comércio independente entre o Brasil e o Rio da Prata e que mantinham intensas relações em várias cidades hispano-americanas.

Buenos Aires funcionava como porto para as demais províncias, sendo ponto de embarque e desembarque das mercadorias que circulavam pelo interior. O que promovia uma circulação de capital e de mercadorias na região portuária, proporcionando o enriquecimento dos comerciantes que se estabeleciam na cidade visando adquirir recursos num comércio extremamente lucrativo que proporcionou o desenvolvimento da cidade em termos econômicos e estruturais. CANABRAVA (1984), diz que foi durante esse período em que os portugueses estiveram presentes no comércio do Rio da Prata que se encontra em Buenos Aires, os primeiros registros de formatura particular entre os habitantes do porto e ao mesmo tempo, as primeiras transformações estruturais na cidade no padrão de vida aproximado ao europeu.

A pesquisa consiste em buscar indícios dessas redes que interligavam a América espanhola e a portuguesa através das relações de comércio, suas principais rotas de tráfego, quais os principais envolvidos, e como a coroa se comportava com relação a um comércio tão lucrativo que ao mesmo tempo comprometia de certa forma o domínio espanhol sobre sua colônia. Oficiais reais que ao se deslumbrarem com a quantidade de riquezas que circulavam por essas terras, passam a fazer parte do sistema, por mais que a metrópole tentasse manter a neutralidade de seus funcionários, mas fazia vista grossa e ficava com partes dos lucros muitas vezes maiores que os do comércio feito pela rota oficial.

Referências Bibliográficas

Obras

CANABRAVA, Alice P. **O comércio português no Rio da Prata (1580-1640)**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1984.

FRAGOSO, João, BICALHO Maria Fernanda Baptista, GOUVÊA, Maria de Fátima Silva (org.). **O Antigo Regime nos Trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (século XVI-XVII)**, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

MOLINA, Raul A. Molina. **Hernandarias**. El hijo de la tierra. Buenos Aires, 1948.

XAVIER, Ângela Barreto; HESPANHA, António Manuel. As redes clientelares. In MATTOSO, José (dir.). **História de Portugal**. O Antigo Regime (1620-1807). Vol. 4. Lisboa: Estampa 1993.

FRAGOSO, João. ALMEIDA, Carla Maria Carvalho. SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá. (org.). **Conquistadores e negociantes: histórias de elites no antigo regime dos trópicos. América lusa, séculos XVI a VXIII**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

GARCIA, Emanuel Soares da Veiga. **O Comércio Ultramarino Espanhol no Prata**. São Paulo: Perspectiva, 1982.

FONTES

Archivo General de la Nación (Argentina). Registro de Navíos (siglo XVII): 1623-1635. Códice: Sala 9, 45 5 4.

- Legajo 3:** Navío San Francisco (1624).
Navío San Francisco (1627).
Navío Nuestra Señora del Carmen (1623)
Navío San Francisco (1633)
Navío Nuestra Señora de la Concepción (1633)
Navío San Francisco (1635)
Navío Nuestra Señora de la Concepción (1635)