

**I SEMINÁRIO NACIONAL FONTES
DOCUMENTAIS E PESQUISA HISTÓRICA:
DIÁLOGOS INTERDISCIPLINARES
DE 01 A 04 DE DEZEMBRO DE 2009**

ISSN 2176-4514

**AS MARGENS DO COMÉRCIO NO ATLÂNTICO SUL:
ROTAS MARÍTIMAS DO BRASIL COLONIAL NO SÉCULO XVII**

Queila Guedes Feliciano

Graduanda, UFCG-CZ CFP

queilahistoriadora@yahoo.com

Rodrigo Ceballos

Prof. Dr. UFCG-CZ CFP

rcovruski@yahoo.com

Este trabalho é resultado de nossas primeiras impressões desenvolvidas em pesquisa PIBIC, em fase de iniciação, intitulada: “Nas sendas do Atlântico Sul: tratos e contratos lusitanos na Buenos Aires seiscentista” e que tem por base documental “registros de navios” – fontes manuscritas e publicadas envolvendo a primeira metade do século XVII, localizadas no *Archivo General de la Nación* (Buenos Aires, Argentina).

Esta pesquisa consiste em analisar as redes comerciais e sociais criadas pela forte presença lusitana no Rio da Prata, propiciando a manutenção de rotas marítimas entre as cidades do Brasil colonial com, principalmente, a cidade de Buenos Aires em um período marcado pela união ibérica (1580-1640).

Através do trabalho com estas fontes podemos esgarçar um complexo tecido de relações internas e externas, propiciadas em grande medida pela Coroa, capazes de criar e manter redes clientelares que envolveram administradores, comerciantes, credores, oficiais régios e moradores das cidades coloniais da América portuguesa e espanhola. Relações de interesse que proporcionaram, além de riquezas, a possibilidade de pertencimento às decisões de um centro político (fossem as Audiências, Vice-Reino ou o Conselho das Índias) e de suas permissividades comerciais. O papel dos negociantes, mestres de navios, despachantes e procuradores foi de importante destaque

**I SEMINÁRIO NACIONAL FONTES
DOCUMENTAIS E PESQUISA HISTÓRICA:
DIÁLOGOS INTERDISCIPLINARES
DE 01 A 04 DE DEZEMBRO DE 2009**

ISSN 2176-4514

nestas práticas comerciais por tecerem uma ampla rede de interesses locais, regionais e ultramarinos, construídos especialmente nas sociedades comerciais das “costas do Brasil” com a região rio-platense.

Estudar as relações centro-periferia no Antigo Regime a partir dos “registros de navios” significa, também, compreender as redes clientelares entre os administradores e moradores das conquistas e a Coroa espanhola e portuguesa. Nesta dinâmica, as elites locais organizavam-se em bandos, criando facções capazes de determinar o resultado final das intervenções reais. Com estas relações de interdependência entre centro e periferias, tanto os súditos como a Coroa mantiveram-se ligados por meio de sistemas de favores e compromissos.

O Estado não foi apenas um extrator das riquezas de suas províncias e conquistas, mas um “redistribuidor” delas, mesmo que simbólicas realizadas por meio de mercês. Ações que permitiram as elites locais manterem uma “poupança social” por meio do controle dos pesos e medidas, de saídas de mercadorias, cargos administrativos, etc. O que pretendemos mostrar é que entre o poder central da Coroa e os poderes locais mantidos por bandos havia uma densa rede de relações de interesses que caracterizam o domínio espanhol e português muito mais como participativo do que absolutista e centralizador.

Quando os navios carregados de mercadorias saiam do porto de Buenos Aires ou chegavam a ele, passavam por uma *visita* realizada pelos oficiais régios. Ao subir na embarcação, os funcionários ou seus representantes nomeados faziam o levantamento minucioso das mercadorias transportadas, verificavam as permissões trazidas pelo capitão ou mestre e confiscavam produtos contrabandeados. Um procedimento regular mas que, dependendo dos interesses envolvidos, propiciavam ou não facilidades comerciais.

Certamente não eram apenas os moradores-comerciantes que estavam envolvidos nas intrincadas redes de comércio do Atlântico Sul. Os funcionários da *real hacienda* (real fazenda) de Buenos Aires – o tesoureiro e o contador – participavam ativamente destes negócios, permitindo o desembarque das mercadorias e a cobrança de

impostos. O tesoureiro Simon de Valdes, por exemplo, fugirá do porto de Buenos Aires deixando seu filho em seu cargo após a chegada do navio “Nuestra Señora de La Concepción”, em 1619. A embarcação trazia o licenciado Mathyas Delgado Flores, mediante solicitação do Conselho Real das Índias, para realizar vistorias quanto à permissividade comercial no porto. Valdes estava envolvido nas transações comerciais em Buenos Aires com mestres de navios com ligações no Brasil colônia. Anos antes fora preso pelo governador Hernandarias e enviado para defender-se perante o Conselho em Madrid. A falta de provas propiciou-lhe o retorno ao cargo. Com saída prevista em Lisboa, aproveitou a oportunidade para transportar junto com o novo governador do Rio da Prata que, coincidentemente, também se dirigia à Buenos Aires, mais de 300.000 ducados em fazendas.

De acordo com Moutoukias (1988: 218), quem era comerciante, morador ou administrador atuante na cidade de Buenos Aires passava por um processo de “autotransformação social”, entrelaçando-se a uma rede de compromissos comuns capaz de dominar o comércio e a administração local.

Como porto aberto ao comércio através de Cédulas Reais permissionárias distribuídas aos moradores da cidade, estes registros dos navios eram freqüentemente realizados para evitar “arribadas forçosas” (embarcações interessadas em realizar contrabando, principalmente de escravos) no porto. O que não impedia que estes navios aportassem e desembarcassem as suas “mercadorias” e que estas fossem leiloadas em praça pública e, assim, chegassem igualmente às mãos de seus interessados.

Um caso interessante envolvendo um caso de arribada forçosa encontrado na documentação é o do navio “Nuestra Señora de Gracia”. Este navio já havia vindo da cidade de São Paulo de Luanda, em Angola, para o Brasil com 30 peças de escravos e escravas ao preço de 4000 reis cada peça. As peças seriam pagas na cidade de Lisboa, na casa de escravos. O documento afirma que ficava por responsabilidade do capitão Peres de Arce, conhecido mestre e comerciantes envolvido nesta rota, para pagar o valor no local acordado.

Este navio aportaria novamente em Buenos Aires no dia 17 de março de 1614 e o então governador interino Matheo Leal de Ayala e o tesoureiro Simon de Valdes requisitaram uma *visita*. O mestre do navio, Gonzalo Minaya, afirmou ter partido da cidade de Luanda, reino de Angola, e pediu permissão para que os escravos pudessem desembarcar imediatamente. Afirmou que devido a danos quando estava seguindo em direção ao Rio de Janeiro com 148 peças de escravos viu-se obrigado a aproximar-se do porto de Buenos Aires. Disse que depois de quatro ou cinco dias de viagem, quando se encontravam na altura dos 25 graus, faltou água e “bastimientos” e “el arbol del trinquete” (o mastro do navio) ameaçou rachar. A saída foi buscar o porto mais próximo para conserto. Este procedimento de arribada por “necessidade” dava-lhe licença para entrar no porto sem autorização real. Minaya afirmou ainda não saber ao certo quantos escravos vivos possuía no navio, pois alguns adoeceram e faleceram na viagem que já durava mais de 62 dias.

Foi dada, então, permissão para que da outra margem do rio Riachuelo, conhecido como “El Pozo” (atual bairro do Boca, em Buenos Aires), fosse armada uma barraca para os cuidados dos escravos doentes. Mas não poderiam deslocar-se para a cidade, sob ameaça de uma potencial epidemia alastrar-se. Em 19 de março de 1614, o mestre Minaya suplicou à justiça maior e funcionários régios para que permitissem o deslocamento dos escravos sãos para a cidade e que os doentes fossem deslocados da banda sul do rio para a outra margem. O mestre afirmou que os escravos se encontravam em lugar inapropriado e antes que sofresse uma perda total de sua mercadoria seria ideal que pudessem se deslocar para um lugar menos inóspito.

Leal de Ayala e Valdes não permitiram a ida de escravos, mesmo os sãos, para a cidade. Porém, puderam ser deslocados para a outra banda do rio, mais próxima da cidade e que fossem montadas barracas separando os escravos doentes dos sãos. Entretanto, no mesmo dia em que Minaya suplicava o deslocamento dos seus escravos para o outro lado do rio, há na documentação uma permissão redigida pelo escrivão Gaspar de Acevedo certificando e dando fé de que sob anuência da *justicia mayor*, Mateo Leal de Ayala, o capitão do navio podia entrar na cidade levando numa carreta

**I SEMINÁRIO NACIONAL FONTES
DOCUMENTAIS E PESQUISA HISTÓRICA:
DIÁLOGOS INTERDISCIPLINARES
DE 01 A 04 DE DEZEMBRO DE 2009**

ISSN 2176-4514

para o cemitério da igreja *mayor* seis escravos e escravas mortos. A testemunha foi Martin de Marichaga (padre da igreja), Juan Gomes e Juan Peres de Arce, todos moradores de Buenos Aires e, sabemos, este último um conhecido comerciante da rota de escravos. Ao longo do mês de março são apresentadas na documentação novas permissões para entrar escravos “mortos” na cidade. Difícil afirmar se todos os escravos que passaram pelas ruas de Buenos Aires, com perigo de provocar um alastramento de epidemias, tivessem realmente falecido. Mas o que interessa aqui é ressaltar como este navio conseguiu aportar, sem permissões ou suas respectivas licenças, desembarcar escravos. Certamente isto só foi possível devido às redes de cumplicidade desenvolvidas no porto envolvendo clérigos, comerciantes e oficiais régios.

Analisando estas rotas seguidas pelos navios para as cidades do Brasil e Angola e, geralmente, a relação dos produtos comercializados (ou confiscados) no porto, percebemos que as cópias das reais cédulas de permissão eram frequentemente apresentadas quando um navio apresentava indícios de trazer mercadorias maliciosas ou estar sob responsabilidade de um mestre português.

A cédula que o monarca espanhol emitiu em 1602, por exemplo, dava liberdade, mesmo que limitada, ao comércio dos moradores (chamados de *vecinos*) de Buenos Aires com as cidades das costas do Brasil e Guiné, mediante expedição de licenças. Podemos perceber de maneira mais clara a situação de dificuldade dos moradores portenhos em manter o comércio de seus produtos da terra (carne seca, farinha e sebo) permitidos para venda pela falta de recursos próprios para adquirir navios e a importante conotação que esta dificuldade dará aos mestres de navios que geralmente eram portugueses. Por muitas vezes essas permissões foram partilhadas pelos moradores por não terem recursos suficientes para financiar individualmente a venda e transporte de suas mercadorias. Um exemplo encontrado nas fontes desta rede de dependência e as estratégias para subsidiá-las é o caso do convento São Francisco que partilhava permissão com a mulher de Juan de Garay (provavelmente a esposa ou a nora do fundador da cidade) para que em conjunto pudessem financiar o comércio de seus frutos da terra através do navio Santo Antonio, cujo mestre era João de Leon. Ele estava

**I SEMINÁRIO NACIONAL FONTES
DOCUMENTAIS E PESQUISA HISTÓRICA:
DIÁLOGOS INTERDISCIPLINARES
DE 01 A 04 DE DEZEMBRO DE 2009**

ISSN 2176-4514

responsável não só pela venda, mas também pelo retorno destas mercadorias que saíam em direção às costas do Brasil.

Este exemplo foi apenas um de tantos outros que viabilizaram as relações de interesses mantidas entre moradores de Buenos Aires com os mestres dos navios portugueses e que faziam a ponte de ligação entre *vecinos* e mercadores do Brasil.

Embora a atuação destes mestres tenha sido crucial para manutenção do porto, o seu desembarque, assim como a de qualquer outro estrangeiro era proibida por Cédula Real. Porém foi esta limitada possibilidade comercial, propiciada a partir de 1602, que possibilitou uma dinâmica comercial no porto e a manutenção de uma ligação marítima do Brasil colonial com Buenos Aires.

Na primeira metade do século XVII, a cidade de São Salvador, na capitania da Bahia, junto com a capitania do Rio de Janeiro e Pernambuco, foram as que mais se destacaram pelos contratos e despachos de mercadorias transportadas pelos mestres de navios.

Desde Buenos Aires, as mercancias saíam anualmente em embarcações lusitanas de 40 a 50 toneladas carregadas de “frutos de la tierra” e, sem consentimento real, com prata extraída da *Villa Imperial* de Potosí. Um exemplo desse comércio realizado com moedas de prata está em meio às permissões apresentadas pelo mestre Julian Mixel (Michel), no navio “Nuestra Señora de La Concepción”, que desembarcou mercadorias da Bahia em Buenos Aires no ano de 1615. Entre as permissões de venda dos produtos dos *vecinos* de Buenos Aires na Bahia está a relação de venda dos frutos da terra de Pedro Moran a um morador comerciante da cidade de Salvador chamado Antônio Maineiro (Mineiro), que fez o pagamento destas compras com 868 pesos em *reales* de prata.

As permissões reais possibilitaram, por meio de renovações, o comércio legal no porto por seis anos. Mas as licenças continuaram sendo emitidas, mesmo que provisoriamente, por meio *ordenanzas* de funcionários régios e pelos governadores da província do Rio da Prata ao longo da primeira metade do século XVII. Anualmente era permitido que fossem transportados até 2000 *fanegas* de farinha, 500 *quintais* de carne

**I SEMINÁRIO NACIONAL FONTES
DOCUMENTAIS E PESQUISA HISTÓRICA:
DIÁLOGOS INTERDISCIPLINARES
DE 01 A 04 DE DEZEMBRO DE 2009**

ISSN 2176-4514

seca e 50 *arrobas* de sebo. Quantia que era permitida a cada um dos moradores portenhos e que no seu retorno poderiam trazer produtos para serem consumidos, à princípio, unicamente em Buenos Aires.

Além deste tipo de mercadoria, bens manufaturados eram comuns nestas negociações vindos especialmente da Bahia, comprados pelos *vecinos* de Buenos Aires. Na Bahia, mediante uma intrincada rede de procuradores, negociantes-credores, mestres de navios e comerciantes locais, reembarcavam-se para Buenos Aires escravos, madeiras, conservas, ferro, vinhos, papel, louças, botijas, tecidos e outros produtos manufaturados. Um comércio autônomo, que não necessariamente envolviam as decisões do seu centro político – a “metrópole” –, mas fiava uma malha administrativa e comercial regional e supra-regional enodando comerciantes, moradores, oficiais régios e governadores de capitanias de América portuguesa ou de províncias da América hispânica.

A forma de negociações ultramarinas na América nos faz tentar compreender a estrutura do Império a partir das próprias relações de poder que ocorreram no cotidiano destas sociedades. O registro das mercadorias transportadas por esses navios, como esta era feita e quem eram seus envolvidos, nos possibilita ter um olhar de profundidade sobre as redes de interdependência de uma lógica clientelar entre bandos locais e administração colonial. Análise que nos leva a questionar as fronteiras de limitação entre centro e periferia. É neste panorama da “margem” que participa do centro, mesmo que indiretamente, que buscamos esgarçar a lógica que manteve ativo durante este período o comércio no Atlântico Sul.

Referências Bibliográficas

Fontes manuscritas

Archivo General de la Nación. Registros de Navíos. Navío Nuestra Señora de Gracia (1613). Sala 9, 45 5 2.

**I SEMINÁRIO NACIONAL FONTES
DOCUMENTAIS E PESQUISA HISTÓRICA:
DIÁLOGOS INTERDISCIPLINARES
DE 01 A 04 DE DEZEMBRO DE 2009**

ISSN 2176-4514

Archivo General de la Nación. Registros de Navíos. Navio La Concepción (1615). Sala 9, 45 5 2.

Obras e Periódicos

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

MOUTOUKIAS, Zacarias. Burocracia, contrabando y autotransformación de las elites. de Buenos Aires en el siglo XVII. *AIEHS*, n.3, 213-248, 1988.

PUJOL, Xavier Gil. Centralismo e localismo? Sobre as relações políticas e culturais entre capital e territórios nas monarquias europeias dos séculos XVI e XVII. *Penélope*. Fazer e desfazer a história, n. 6, 119-144, 1991.

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.