



UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE
CENTRO DE FORMAÇÃO DE PROFESSORES
UNIDADE ACADÊMICA DE CIÊNCIAS SOCIAIS
CURSO DE LICENCIATURA PLENA EM HISTÓRIA

EMILLY ELVIRA SOARES FERREIRA

**ROTAS E TRATOS NO ATLÂNTICO SUL: A RELAÇÃO COMERCIAL
ENTRE BUENOS AIRES E O ESTADO DO BRASIL NO SÉCULO XVII
(1612-1627).**

CAJAZEIRAS -PB
2022

EMILLY ELVIRA SOARES FERREIRA

**ROTAS E TRATOS NO ATLÂNTICO SUL: A RELAÇÃO COMERCIAL
ENTRE BUENOS AIRES E O ESTADO DO BRASIL NO SÉCULO XVII
(1612-1627).**

Monografia apresentada à disciplina de Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) do Curso de Graduação em Licenciatura Plena em História da Unidade Acadêmica de Ciências Sociais do Centro de Formação de Professores da Universidade Federal de Campina Grande.

Orientador: Prof. Dr. Rodrigo Ceballos.

CAJAZEIRAS PB
2022

F383r Ferreira, Emilly Elvira Soares.
Rotas e tratos no Atlântico Sul: a relação comercial entre Buenos Aires e o Estado do Brasil no século XVII (1612-1627) / Emilly Elvira Soares Ferreira. - Cajazeiras, 2022.
92f.: il.
Bibliografia.

Orientador: Prof. Dr. Rodrigo Ceballos.
Monografia (Licenciatura Plena em História) UFCG/CFP, 2022.

1. Américas espanhola e portuguesa. 2. Rede mercantil liso-hispânica. 3. Brasil - história. 4. Trânsito atlântico. 5. Comércio. 6. América lusitana. I. Ceballos, Rodrigo. II. Universidade Federal de Campina Grande. III Centro de Formação de Professores. IV. Título.

UFCG/CFP/BS CDU - 94(81)

Dados Internacionais de Catalogação-na-Publicação - (CIP)
Josivan Coêlho dos Santos Vasconcelos - Bibliotecário CRB/15-764
Cajazeiras - Paraíba

EMILLY ELVIRA SOARES FERREIRA

**ROTAS E TRATOS NO ATLÂNTICO SUL:
A RELAÇÃO COMERCIAL ENTRE BUENOS AIRES E O ESTADO DO
BRASIL NO SÉCULO XVII (1612-1627)**

Monografia apresentada e aprovada em ____/____/_____.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Rodrigo Ceballos
(Orientador – CFP/UFCG)

Prof. Dra. Janaina Valeria Pinto Camilo
(Examinadora Interna – CFP/UFCG)

Prof. Dr. Osmar Luiz da Silva Filho
(Examinador Interno – CFP/UFCG)

Profa. Dra. Camila Corrêa e Silva de Freitas
(Examinadora Suplente – CFP/UFCG)

Cajazeiras – PB
2022

RESUMO

A presente pesquisa objetiva analisar o trânsito comercial de navios lusitanos no Atlântico Sul na primeira metade do século XVII, período da União das Coroas ibéricas. Por meio dos “registros de navios”, fontes oficiais produzidas pela administração reinol hispano-americana para controle de mercadorias transportadas nos navios de chegada ou saída do porto de Buenos Aires, pretendemos vislumbrar as dinâmicas comerciais estabelecidas entre os agentes envolvidos e os produtos comercializados nas rotas marítimas. Para isso, analisamos os mecanismos e as arquiteturas locais capazes de instituir uma dinâmica mercantil na região platina, que, apesar da promoção de um comércio periférico, compreendemos a importância estratégica dessa localidade para as Coroas espanhola e portuguesa, a partir da incorporação de práticas comerciais locais com o Estado do Brasil, especialmente junto à cidade de São Salvador. Portanto, nosso objetivo central repousa, a partir de um estudo das relações comerciais, em compreender a estruturação desse comércio a partir do levantamento dos caminhos percorridos pelos pilotos dos navios, os espaços de atuação de seus atravessadores na América lusitana e a relação mantida com os moradores da cidade-porto platina. Apesar do controle comercial e de práticas muitas vezes consideradas ilegais, o trânsito marítimo nessa localidade mostrou-se intenso nesse período e importante para o desenvolvimento da região. Diante dessa perspectiva, partimos da hipótese da existência de uma interdependência econômica entre o Rio da Prata e o Estado do Brasil, efetivamente devido ao trânsito transatlântico realizado pelos navios, em sua maioria portugueses, que permitiu a comercialização de escravizados, de prata contrabandeada, de mercadorias manufaturadas e de frutos da terra entre as duas regiões.

PALAVRAS-CHAVE: Américas espanhola e portuguesa. Rede mercantil luso-hispânica. Trânsito atlântico.

ABSTRACT

The present research aims to analyze the commercial transit of Lusitanian ships in the South Atlantic in the first half of the 17th century, period of the Union of Iberian Crowns. Through the “ship registers”, official sources produced by the Spanish-American kingdom administration for the control of goods transported on arrival or departure ships from the port of Buenos Aires, we intend to glimpse the commercial dynamics established between the agents involved and the traded products on sea routes. For this purpose, we analyzed the mechanisms and local architectures that could establish a mercantile dynamic in the platinum region, which, despite the promotion of peripheral trade, we understand the strategic importance of this location for the Spanish and Portuguese Crowns, from the incorporation of local commercial practices converging with the State of Brazil, especially in conjunction with the city of São Salvador. Therefore, our main objective is, from a study of commercial relations, to understand the structuring of this trade from the survey of the paths taken by the pilots of the ships, the spaces of action of their middlemen in Lusitanian America and the relationship maintained with the residents of the platinum port city. Despite commercial control and practices often considered illegal, maritime traffic in this location proved to be intense during this period and important for the development of the region. From this perspective, we start from the hypothesis of the existence of an economic interdependence between the Rio de la Plata and the State of Brazil, effectively due to the transatlantic transit carried out by ships, mostly Portuguese, which allowed the commercialization of slaves, smuggled silver, manufactured goods and fruits of the earth between the two regions.

KEYWORDS: Spanish and Portuguese Americas. Luso-Hispanic mercantile network. Atlantic transit.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	10
2 UMA COROA PARA TODA A IBÉRIA: AS DINÂMICAS REAIS ÀS MARGENS DO RIO DA PRATA	17
2.1. União Ibérica: sociedade e comércio	21
2.2. A participação portuguesa: integração social comercial dos portugueses ao Rio da Prata	30
3. ROTAS E TRATOS NO PORTO DE BUENOS AIRES	38
3.1. Os interesses comerciais na confluência de Buenos Aires	44
3.2. Rio da Prata: o Estado do Brasil como fator comercial dinamizador	47
3.3. As vias dos portos e as rotas soltas portuguesas	52
4 A DINÂMICA MERCANTIL E A POLÍTICA COMERCIAL	56
4.1. O aparato fiscal na alfândega de Buenos Aires	64
4.2. As permissões reais e a comercialização com o Estado do Brasil	68
4.3. As relações comerciais nas praças brasileiras	78
4.4. Destino dos navios de saída de Buenos Aires	81
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	86
6 FONTES E BIBLIOGRAFIA	88
7 APÊNDICE A: DADOS DOS NAVIOS QUE ARRIBARAM NO PORTO DE BUENOS AIRES (SÉCULO XVII)	92

AGRADECIMENTOS

Os agradecimentos devem caber, em primeiro lugar, a Deus, pela vida e por nunca ter me permitido desistir.

Aos meus pais Fátima e Carlos, que nunca mediram esforços para que essa formação fosse possível. Vocês são exemplos de força e de dignidade. Obrigada pelo incentivo e pelo apoio incondicional.

Às minhas tias Socorro e Fátima, que sempre me tiveram como uma filha. Vocês são essenciais em minha vida.

Ao meu irmão Gustavo, pelo companheirismo e pela lealdade. Eu não poderia ter tido um irmão melhor.

À minha cunhada Beatriz, por todos os momentos e auxílios. Você é parte fundamental da nossa família.

À Ingrid Ellen, pela amizade e pelo incentivo. Obrigada por sempre ter acreditado em mim e por ter me mostrado que sou capaz, mesmo quando nem eu mais acreditava. Parte desta escrita devo a ti.

A Nicolas Tavares, pelas longas conversas e pelo estresse. Você foi o meu braço direito dentro da universidade. Obrigada por tanto. Encontrar-nos-emos em breve, no mestrado, para você falar: “tu tá igual aos teus barquinhos: à deriva.”

À Janicele Santos, pela amizade de vida e por indescritíveis momentos ao longo do tempo.

Ao time de handebol, em especial, a Carlos, a Tobias e a Davi, por todos os momentos vividos, entre vitórias e derrotas, que foram como válvulas de escape ao longo desses anos.

Aos amigos que encontrei na vida acadêmica, Hava Mariana, Alanna Soares, Suzana, César, Camila, Davi, Ewerton, Emyllen e Ayrle, pela convivência e pelas conversas diárias.

Aos professores do CFP, Mariana Moreira, Luiz Mário, Camila Corrêa, Lucinete Fortunato, Rosemere Santana, Francinaldo Bandeira, Osmar Filho, Janaína Valeria, Israel Leão e Viviane Ceballos, por todo o conhecimento transmitido que me levou até este momento de formação. Muito obrigada!

E, é claro, ao meu orientador, Rodrigo Ceballos, autor das maiores contribuições que esta pesquisa recebeu. Obrigada, professor, por mostrar que o mundo acadêmico vai além. Eu não poderia ter tido uma oportunidade melhor ao seu lado.

*À minha avó (in memoriam).
Onde estiver, estará orgulhosa.*

LISTA DE IMAGENS

Imagem 1: Rotas terrestres no interior do Rio da Prata no final do século XVII.	41
Imagem 2: Destino dos navios de saída de Buenos Aires (1612-1627).	53
Imagem 3: Registro do navio La Concepción (1615).	61
Imagem 4: Oficiais da Alfândega.	65
Imagem 5: Registro de Navio que reporta a cédula real de 1602.	69

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Embarcações que tiveram Antônio Fernandez Barrios como fiador.	78
Tabela 2: Exportação de Frutos da Terra de Buenos Aires para São Salvador da Bahia.	82
Tabela 3: Gêneros exportados do porto da Bahia para o Rio da Prata.	83

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Procedência dos mestres de navio (1612-1627).	71
Gráfico 2: Entrada de navios com e sem licenças ao porto de Buenos Aires (1612-1627).	72
Gráfico 3: Destino dos navios de saída de Buenos Aires (1612-1627).	81

1 INTRODUÇÃO

Em janeiro de 1615, adentrou ao porto da cidade da *Santísima Trinidad y Puerto de Santa María de los Buenos Aires* o navio *La Concepción*, pilotado pelo mestre Julian Mixel.¹ Vindo da Bahia de Todos os Santos, após comercializar com o mercador local Antônio Pedrines, o navio trouxe diversas mercadorias por meio de licenças comerciais concedidas aos *vecinos* pelo governador Hernan Arias de Saavedra. Essa autorização outorgava, para alguns moradores influentes de Buenos Aires, o direito de exportar os chamados *frutos de la tierra* (farinha de trigo, carne seca e sebo) para as regiões litorâneas do Estado do Brasil e trazer, em seu retorno, produtos úteis para sobrevivência e manutenção da própria localidade, respaldada a partir de Cédulas Reais que reconheciam o direito de comercialização e de exportação, orientando e regulamentando o trânsito no Atlântico Sul do século XVII.

Foi por meio dessas transações comerciais que se criou uma imensa rede mercantil marítima entre Portugal, a costa ocidental da África – mais precisamente Luanda de Angola – o Rio da Prata pelo porto de Buenos Aires e, principalmente, o Estado do Brasil. Foi, portanto, por meio das rotas soltas que se constituíram, no Oceano Atlântico, imbrincadas redes comerciais luso-hispânicas de caráter transcontinental, de bens complementares, de oferta e de procura. (RUSSEL-WOOD, 1981). Fomentou-se, assim, uma comercialização triangular que se tornou frequente a partir dos anos de 1586-87, a qual se intensificou ao longo das primeiras décadas do século XVII. (MOUTOUKIAS, 1988). Tais relações comerciais envolviam, sobretudo, os portugueses e seu comércio, partindo do Estado do Brasil, interligado ao Rio da Prata, que passou a ganhar outras dimensões no âmbito comercial, a partir da união das Coroas Ibéricas, e novos contornos, à medida que nos debruçamos ainda mais sobre a documentação colonial da época.

Esse trânsito transatlântico e as recorrentes práticas de comercialização entre essas regiões apresentadas constituiu-se por meio de uma interdependência comercial com interesses mútuos tanto da região platina, quanto do Estado do Brasil. Assim, as trocas mercantis tornaram-se uma relação essencial para o desenvolvimento do comércio em Buenos Aires; o que permitiu a entrada e a participação portuguesa na vida comercial e política. Porém, antes mesmo do início do século XVII, já era perceptível a inserção de mercadores portugueses na região platina em que esses agentes oriundos de cidades portuguesas ou do Estado do Brasil

¹ Archivo General de la Nación (Argentina), Registros de Navíos, Navio La Concepción, 1615, sala 9, 45 5 2.

chegavam a Buenos Aires para comerciar, residir, manter terras ou simplesmente passar ao seu interior. (CEBALLOS, 2007, p. 7).

Muitos visavam ao escoamento da prata (vinda de Potosí, em Charcas) para algumas partes da América portuguesa, como Rio de Janeiro, Pernambuco e São Salvador, Bahia. Percebemos que foi por meio das relações comerciais que os portugueses fizeram parte da sociedade colonial rio-platense, envolvendo-se em redes sociais com as elites locais e, gradativamente, constituindo uma integração estrutural política e econômica. Dessa forma, muitos portugueses conseguiram uma importante qualidade estamental: ser *vecino*. Essa titularidade significava o consentimento de determinadas aquisições notáveis e permitia ao morador comprar cargos públicos no Cabildo da cidade, dando-lhe melhores oportunidades de garantir mercês de terras, *encomiendas* e permissões para exportação no ultramar com destino, por exemplo, ao Estado do Brasil.

Esse trânsito atlântico ganhou novos horizontes após a união das Coroas Ibéricas (1580-1640). Mediante uma crise sucessória do trono português, foi necessária a união entre as Coroas portuguesa e espanhola. Ambos os Estados passaram a ser governados pelo rei espanhol Felipe II. Em termos práticos, essas circunstâncias não significaram o domínio do território espanhol sobre os territórios portugueses, pois existia o respeito à autonomia das práticas portuguesas, respaldando-se nas políticas da Corte espanhola e, assim, beneficiando-os no âmbito de navegação ultramarina.²

Com o advento da União Ibérica, a administração colonial ganhou maior complexidade devido ao desenvolvimento das capitânias e de suas populações, da crescente ameaça bélica de potências inimigas, como os ingleses, os holandeses e os franceses, que eram, até então, os maiores rivais externos do domínio português das partes do Estado do Brasil. (RICUPERO, 2009, p.140.). Além disso, Geoffrey Parker (1981) expõe que esse momento marcou, também, um momento de crise, colapsando a Europa, conveniente às baixas temperaturas, constituindo-se uma pequena “era glacial” que pôs muitas dificuldades nos canais de navegações europeias e, conseqüentemente, indícios de uma súbita crise comercial partir do ano 1619. Posto isso, esses aspectos atrelados a políticas econômicas distintas de governanças contribuíram para uma redefinição na balança mercantil europeia, onde [...] a decadência do poder castelhano teria sido causada pelas recorrentes perdas militares no seu espaço imperial, o que deu margem para que

² Por mais que Portugal constituiu-se como um vice-reino, o controle administrativo sobre a América portuguesa foi mantido e o governo reinol tornou-se mais flexível com a chegada de portugueses ao vice-reino do Peru. (BARROS, 2013).

as potências rivais disputassem os seus domínios ultramarinos em proveito desta crise [...]” (LENK, 2013, p.13).

Esse contexto político impulsionou e nutriu uma disputa colonialista no Atlântico Sul que “[...] resultou na passagem definitiva do centro dinâmico do crescimento mercantil do Mediterrâneo para o Atlântico” (LENK, 2013, p.13). Nesse ambiente, formou-se no Oceano Atlântico uma rede mercantil luso-hispânica com atuação nos principais portos do Estado do Brasil, Buenos Aires e Luanda de Angola, a qual interligou, por meio das relações comerciais, “[...]os espaços recém conquistados da América portuguesa para com a América espanhola, ao mesmo tempo que construía o seu próprio espaço de navegação no Oceano Atlântico através das rotas soltas.” (BARROS, 2020, p.26). Já em meados do século XVII, conforme apresenta Maria Fernanda Bicalho (2003, p. 51), o eixo dinâmico do Império português firmou-se, definitivamente, no Atlântico, ficando as possessões orientais num plano secundário: “redefiniam-se igualmente o poderio e as hegemonias dos países europeus nos âmbitos continental e colonial.”

A união entre Espanha e de Portugal, em termos administrativos e comerciais, resultou numa reforma geral da estrutura judiciária portuguesa. Por isso que “não à toa a administração portuguesa do Brasil lembra, nas suas grandes linhas, a administração das Índias de Castela.” (BARROS, 2016, p.16). Nesse sentido, chamam-nos a atenção os processos que foram realizados na administração do Estado do Brasil sob a autoridade da Casa de Habsburgo (1580-1640) durante os sessenta anos da união. Por mais que essas duas administrações tenham permanecido independentes entre si, foi sob a influência da Espanha que a administração portuguesa se modelou à de Madri. (CHAUNU, 1998, p. 39).

[...] Foi em 1604 que foi criado o Conselho da Índia, versão portuguesa do Consejo de Índias. Foi a administração do capitão-general e dos seus ouvidores, que o representavam em cada capitania, que acabou por suplantar, no século XVII, a administração anárquica e feudal dos capitães. A larga autonomia das cidades governadas pelos senados da Câmara lembra a administração das Índias pelos cabildos (CHAUNU, 1998, p. 39).

A administração Ibérica foi controlada e dirigida pela metrópole, mantendo as relações comerciais com as colônias, caracterizada por normas burocráticas e, não menos importante, por relações impessoais que vinculavam indivíduos e grupos às instituições políticas do Reino. (BARROS, 2016, p.16-17). Assim, “em paralelo, havia uma rede de relações primárias interpessoais, baseada em interesses, parentescos e objetivos comuns. Uma rede que, embora

não menos formal, em certo sentido não contava com o reconhecimento oficial” (SCHWARTZ, 2011, p. 18).

Nesse contexto administrativo, a partir da União Ibérica, a realidade cotidiana em Buenos Aires mudou. Fundado em 1580, o porto de Buenos Aires não tardou para que se tornasse um espaço estratégico, militarmente e geograficamente, atrelando-se às entradas e às saídas de mercadorias em rotas atlânticas e, não menos importante, interioranas, paralelas às controladas pelos centros administrativos do Alto Peru. Dessa maneira, o porto buenairense passou a ter um intenso tráfego intercolonial atrelado aos portos de cidades do Estado do Brasil, realizado principalmente por embarcações de 20 a 50 toneladas que iam e vinham. Além disso, desde Buenos Aires, não era raro que se tentasse chegar nos portos africanos, no qual, às vezes, apareciam navios portugueses que chegavam diretamente da África, bem como barcos holandeses. (MOUTOUKIAS, 1988).

Por meio dessas práticas, percebemos que a consolidação da atividade econômica no porto de Buenos Aires deu-se, em especial, mediante às práticas das chamadas “arribadas”. O procedimento poderia ocorrer de três maneiras: a arribada de maneira legal, realizada por meio de licenças comerciais trazidas pelo piloto; arribada forçosa, isto é, por necessidade, devido a problemas no navio que impossibilitavam a navegação (isso lhe dava uma permissão temporária para entrar no porto, mesmo sem autorização real); e a arribada maliciosa, que, por meio de uma chegada “forçosa”, alegava-se, sob falsos pretextos, a existência de algum problema na embarcação (o intuito do mestre ou piloto do navio repousava na tentativa de conseguir autorização para sua entrada e realização de comércio com mercadorias sem licenças).

Dessa forma, criou-se um espaço de grande atuação comercial com uma posição privilegiada para o tráfego no Atlântico Sul. Essas rotas livres da Carreiras das Índias tornaram-se tão importantes para o Estados do Brasil no século XVII que se instituíram como um caminho alternativo do abastecimento de manufaturas europeias, implicando diretamente no barateamento dos preços das mercadorias que chegavam na região platina.

Diante dessa perspectiva, partimos da hipótese da existência de uma interdependência econômica entre o Rio da Prata e o Estado do Brasil, efetivamente devido ao trânsito transatlântico realizado pelos navios, em sua maioria portugueses, que permitiu a comercialização de escravizados, prata contrabandeada, mercadorias manufaturadas e frutos da terra entre as duas regiões. Consequentemente, dedicamo-nos a compreender as estratégias e as práticas de comércio dos mestres de navios portugueses e a sua participação comercial em

localidades como Buenos Aires, apesar do controle administrativo e da existência de práticas consideradas (i)legais pela Coroa espanhola. Apresentaremos o jogo social enredado por funcionários reais e comerciantes que se “autotransformaram” através das relações mercantis, tornando-se mestres de navios, donos de *asientos* negreiros, fiadores da navegação atlântica, estabelecendo, assim, sua rede mercantil no Atlântico Sul.

As fontes exploradas, contendo tais informações, são conhecidas como “registros de navios” e estão localizadas no Arquivo Geral da Nação (Argentina). A importância dessas relações comerciais pode ser verificada pelos indícios descritos e apontados nesses registros. Trata-se de uma documentação oficial régia, produzida pela própria administração reinol hispano-americana, realizada para controle comercial na alfândega. Apresenta-nos, minuciosamente, informações de navios que adentravam no porto de Buenos Aires: as viagens e as procedências dos navios, a tripulação, os fiscais do porto, as transações administrativas, os escravizados, os valores comercializados, os mercadores, as mercadorias que foram transportadas, assim como pudemos verificar as permissões reais de comércio e, quando na ausência, verificamos autos de apreensão e leilão das mercadorias consideradas ilegais.

Tais fontes foram disponibilizadas pelo professor Dr. Rodrigo Ceballos, por meio de imagens fotográficas (digitalização) referentes ao século XVII e organizadas em pastas. Meu primeiro contato com essa documentação foi quando tive a oportunidade de participar do projeto de PIBIC/UFGC, intitulado “Trânsito e Tratos Atlânticos no Século XVII: construção de banco de dados a partir da documentação de registros de navios do arquivo geral da nação (Argentina)”, na vigência 2020-2021.

Ao longo da pesquisa, decidimos compreender a formação de um mercado atlântico exercido por pilotos portugueses ligados aos interesses comerciais de moradores da Buenos Aires colonial. Para isso, fez-se necessário analisar a arquitetura de poderes locais formada na região platina a partir do comércio colonial português, ou seja, perceber como se constituía essa dinâmica comercial conjuntamente ao Estado do Brasil. Muitas coisas me chamaram atenção, entre elas, as estratégias comerciais dos mestres de navios portugueses e a atuação dos oficiais régios dentro dessa dinâmica comercial, ditando o que era ou não contrabando a partir dos seus interesses mercantis. Principalmente, pude perceber que não há como pensar a história do Brasil colonial sem levarmos em consideração sua relação comercial com Luanda de Angola e, sobretudo, com o Rio da Prata. Diante da grandeza de detalhes desta pesquisa e de minha enorme identificação com o tema, decidi aprofundar-me no estudo realizado.

Os registros de navios proporcionam estudos sobre a dinâmica mercantilista no Atlântico Sul, permitindo-nos examinar um pequeno segmento do comércio da Península Ibérica com a América, a dinâmica mercantil, as transações comerciais e as redes comerciais desenvolvidas por nessas regiões. A análise permite compreender a formação de um comércio singular, autônomo, envolvendo o Estado do Brasil e o Rio da Prata por meio das mercadorias que eram transportadas, as rotas realizadas e a relação do mestre do navio com aquela localidade.

Vale ressaltar que essa documentação é ampla. Muitos autos apresentaram registros dos tabeliões do porto de Salvador da Bahia. Mesmo sendo o porto Buenos Aires o foco dos registros de navios, percebemos, por seu intermédio, o outro lado da relação comercial: cidades do Estado do Brasil, as quais mantiveram ligações de interesse comercial com o Rio da Prata.

Para isso, o recorte temporal segue a mesma linha traçada como bolsista PIBIC: o início do século XVII, período da união das Coroas Ibéricas, mais precisamente entre os anos de 1612 a 1627. Nesse período, houve o reconhecimento do direito de comercialização e exportação, atentando-se para a importância de Buenos Aires, onde a documentação produzida na alfândega passou a ser registrada como parte legítima da rota comercial. É dentro dessa periodização que conseguimos perceber o desenvolvimento comercial da primeira e da segunda Cédula Real para com o Estado do Brasil, onde os navios soltos passaram a visitar, periodicamente, os portos de São Salvador Bahia, Rio de Janeiro, Pernambuco e a trazer, registradas em cartório, as permissões de comércio dessas localidades.

Quanto à metodologia utilizada em relação à documentação, buscou-se, primeiramente, compreender a produção da documentação a ser analisada: quem são os seus criadores (oficiais régios) e o motivo de sua existência, a organização dos autos no processo, os sentidos administrativos na sua construção. Dessa forma, pudemos nos debruçar em possibilidades analíticas por meio da dinâmica que as documentações presentes nos registros dos navios poderiam oferecer a essa pesquisa. Posteriormente, compreendendo o sentido da produção do documento e sua dinâmica burocrática, realizamos a coleta de informações contidas em seus autos, criando um levantamento das rotas e licenças comerciais, e, quando ilegais, analisamos as estratégias criadas para o seu transporte e desembarque de produtos, a fim de vislumbrar as redes comerciais estabelecidas pelos comerciantes portugueses, os jogos de interesses que permitiram os tratos e contratos nas cidades no Rio da Prata, especialmente a de Buenos Aires, com o Estado do Brasil. Para não perder a originalidade da pesquisa, foi mantida a grafia original dos nomes dos agentes históricos e dos lugares estudados.

O presente estudo foi dividido em três capítulos. O primeiro é denominado de *Uma Coroa para toda a Ibéria: as dinâmicas reais às margens do Rio da Prata*. Detivemo-nos a refletir a política Ibérica diretamente destinada ao Rio da Prata e ao Estado do Brasil. Para isso, buscou-se perceber a União Ibérica na sua construção temporal, enfatizando a influência do período para a constituição comercial e administrativa do território português e espanhol, propiciando uma organização dentro da lógica peninsular, e, conseqüentemente, compreender como se procedeu a integração social e comercial dos portugueses no Rio da Prata, onde tal aproximação causou um considerável alargamento das redes mercantis em Buenos Aires.

No segundo capítulo, intitulado de *“Rotas e tratos no porto de Buenos Aires”*, discute-se como a região do Rio da Prata se tornou um importante entreposto comercial e como a influência do mar trouxe para Buenos Aires outros contornos. Para isso, expomos o espaço físico da região platina, enfatizando a importância das rotas terrestres interioranas nessas transações mercantis realizadas, em grande parte, por portugueses. Além disso, delimitaram-se as vias do porto, as rotas soltas e os interesses comerciais no espaço portuário, conectando-os a um fator dinamizador: o Estado do Brasil.

Por fim, no terceiro capítulo, *“A dinâmica mercantil e a política comercial”*, apresentamos a dinâmica mercantil da praça de Buenos Aires com o Estado do Brasil e o sistema alfandegário por meio de suas atribuições particulares. Estudamos o funcionamento da política e a organização comercial, que não se limitou apenas aos comerciantes portugueses, mas envolveu ordens religiosas, funcionários reais, governadores e *vecinos*, constituindo-se, assim, uma vasta rede mercantil que prosperava em convergência aos interesses dos grupos comerciais, atrelando-se em sua composição aos interesses, principalmente, dos oficiais régios e governadores do Rio da Prata.

Em nenhum momento negaram-se as práticas de contrabando, até porque nossa intenção não foi classificar o tipo de comércio realizado no porto de Buenos Aires conjuntamente ao Estado do Brasil, mas sim perceber como os *vecinos*, os portugueses e os funcionários reais elaboraram uma lógica própria de comércio que estabeleceu, assim, uma dinâmica mercantil dentro das suas possibilidades para aquela localidade, e, conseqüentemente, como a Coroa lidou com o comércio dito por ora como ilícito no porto de Buenos Aires.

2 UMA COROA PARA TODA A IBÉRIA: AS DINÂMICAS REAIS ÀS MARGENS DO RIO DA PRATA

A história da contribuição luso-brasileira para a evolução dos países platinos tem sido vista principalmente sob o ângulo das campanhas militares, enquanto outros aspectos, talvez mais importantes, como o da profunda influência exercida pelo Brasil na formação social e econômica daqueles países, tem passado despercebida.

Alice Piffer Canabrava (1984, p. 17).

O trânsito e a circulação de mercadores portugueses por meio das rotas livres de navegação no Atlântico Sul do século XVII constituiu-se como uma rede mercantil própria da América Ibérica, paralelamente às rotas das Carreiras das Índias. Essa rede rentável desenvolveu-se a partir de um comércio triangular de abastecimento entre o Estado do Brasil, o Rio da Prata e São Paulo de Luanda, em conformidade às permissões luso-hispânicas, ou seja, da autorização para comercializar e navegar concedidas para os territórios tanto da América espanhola como da América portuguesa e África. Conjuntamente a isso, havia, dentro dessa malha mercantil, outro fio de sustentação: o comércio que Zacarias Moutoukias (1988) denominou de irregular ou extralegal, aquilo que fugia às normas reais, mas que foi importante para manutenção e sobrevivência de toda essa dinâmica de comercialização estabelecida.

A comercialização às margens do Atlântico Sul com afluência do Estado do Brasil, pouco a pouco, ganhou proporções extensas e diversificadas, tecendo a geografia comercial do Rio da Prata. Esse comércio triangular passou a abastecer as regiões platinas, possibilitando a aquisição, com menores custos, principalmente, de manufaturas europeias e de escravizados negros. (BARROS, 2013). Além disso, tal comércio era, em grande medida, facilitado pela articulação de uma intrincada rede de comerciantes, procuradores, mestres de navios e negociantes-credores, que, ao reexportarem, dos portos brasileiros para Buenos Aires, produtos necessários ao cotidiano platino, como tecidos, vinhos, louças, utensílios gerais e domésticos, papel, madeira, conservas e, sobretudo, escravizados, acabavam adquirindo prestígio perante os *vecinos* de Buenos Aires e, assim, inserindo-se como membros participantes da sociedade rio-platense. (BARROS; CEBALLOS, 2010).

Em 30 de agosto de 1613, na cidade de São Paulo de Luanda, reino de Angola, o navio *Nuestra Senhora de Gracia*, pilotado pelo mestre português Gonzalo Rodrigues Minaya, com

auxílio do Capitão Juan Perez de Arce, ganhou os horizontes no Oceano Atlântico rumo ao Rio de Janeiro, transportando africanos escravizados para a comercialização.³

Meses antes, ainda em Luanda, o Capitão Juan Perez de Arce compareceu perante o escrivão das testemunhas e declarou estar transportando para o Estado do Brasil 30 escravizados avaliados em 4.000 reais cada, ficando sob sua responsabilidade realizar o pagamento em qualquer capitania do Estado do Brasil que chegasse aos feitores da comercialização de escravos. Na própria documentação, afirma-se que o pagamento deve estar, obrigatoriamente, vinculado à Coroa.

No despacho do navio, embarcaram, sob posse de Fernão Peres, 22 escravizados, mas só foram pagos os direitos reais de 19. Francisco Teixeira, 99 escravizados, sendo 15 escravizadas com 15 crianças de colo. Gonzalo Rodrigues Minaya, 30 escravizados, 3 escravizadas com crianças de colo, pagara os direitos reais de 28. Manoel de Mesquita, 22 escravizados, pagara os direitos de 20 escravos, e, por fim, Francisco Togueiro, 5 escravizados em nome de Martin Peres, pagando Peres os direitos reais ao feitor. No total, pagaram-se os direitos reais de 148 escravizados, significando, aproximadamente, o valor de 507.600 reais. Dentre esse valor, retirou-se uma parte para pagar ao contratador de Angola e o procurador Carlos Francisco Drago.

A princípio, o seu destino era o Rio de Janeiro, porém, após dias em alto mar, o mestre português optou por arribar no porto da cidade da *Santísima Trinidad y Puerto de Santa María de los Buenos Aires*, alegando que, em torno, aproximadamente, do 5º dia de navegação, na altura dos 25 graus, faltaram-lhes mantimentos, principalmente água, e que ocorreram problemas no mastro da embarcação, ou seja, a sustentação do navio e dos tripulantes estava em perigo, sendo sua única saída buscar o porto mais próximo para consertar sua embarcação. Dessa forma, por não ter licença real para adentrar ao porto de Buenos Aires, nessa situação, alegou-se uma arribada forçosa devido à necessidade em que se encontravam, o que permitiu sua entrada para a reparação dos danos totais e seguir o seu destino.

Não obstante, tida como uma prática corriqueira do início do século XVII pelos mestres de navios, a situação relatada por Minaya era forjada. Mediante as documentações do defensor da Real Fazenda, Cristóbal de la Ranga, declarou-se que houve má fé e malícia, e que a real intenção do mestre era adentrar diretamente ao Rio da Prata sem sequer ter nenhuma disposição para chegar ao Rio de Janeiro. Nesse sentido, sem autorização real, seguindo as determinações

³ Arquivo Geral da Nação (Argentina), Registro de Navíos (siglo XVII). Legajo 1. Navío Nuestra Señora de Gracia (1613). Sala 9, 45-5-3.

das cédulas e ordenanças para o real cumprimento dos deveres, afirmou-se que a arribada foi maliciosa e fraudulenta, então foi pedida a sua prisão e a perda dos bens materiais (escravizados e o navio), considerando-os “perdidos”.

Em 19 de março de 1614, em sua defesa, Minaya negou e suplicou à justiça maior permissão para levar à cidade os escravizados que estavam em boas condições de saúde, afastando-se dos doentes e solicitando que estes fossem deslocados para o rio Riachuelo, a poucas léguas da cidade, alegando que os escravizados se encontravam em lugar inóspito e inapropriado para sobrevivência e que o deslocamento evitaria a perda total das vidas a serem comercializadas. À sombra desse pretexto, o Governador Interino Mateo Leal de Ayala e o tesoureiro Simon Valdes não concederam essa autorização, mas permitiram a ida de todos para o outro lado do rio, próximo à cidade.

A atividade comercial do mestre português Gonzalo Rodrigues Minaya não era desconhecida no porto de Buenos Aires. Ele retornou ao porto dois anos depois, transportando mais escravizados e ainda navegaria pelo Rio da Prata diversas vezes, fosse transportando mão de obra de escravizados, couro ou levando mercadorias vindas do Estado do Brasil em nome dos *vecinos* da província (TRELLES, 1866).⁴ A exemplo, anos mais tarde, em 1617, conduzindo o navio *Nuestra Señora de la Batalla*, Minaya conseguiu permissão para comercializar couro no Rio de Janeiro, após o governador Hernandarias decidir que os *vecinos* poderiam negociar com o Estado do Brasil em apenas três embarcações. Curiosamente, duas eram portuguesas e uma delas era a de Minaya. (CEBALLOS, 2007).⁵

Um ano antes, em 1616, o português Minaya foi o mestre responsável por levar couros a Sevilha. Sob, também, licenças de Hernandarias, sem permissão real à Casa de Contratação de Sevilha, sua intenção era trazer, em troca armas, pólvora e munições, visando a defender seus territórios. Mas, apesar do desejo de seguir diretamente para Sevilha, os aspectos temporais o prejudicaram, sendo necessário arribar no Rio de Janeiro. Ao chegarem no porto, os couros foram confiscados mesmo selados com a marca real. Percebe-se que as relações comerciais de Minaya no Rio de Janeiro constituíram-se através dos escravizados vindos de

⁴ *Vecino* significa, em língua portuguesa, vizinho. O “ser” *vecino* é era uma qualidade estamental adquirida através de um título, permitindo ao morador de Buenos Aires comprar cargos de *regidor* no Cabildo, dando-lhe melhores oportunidades de assegurar mercês de terras e as permissões para exportação. (CEBALLOS, 2007). No qual, “para obter o título de *vencidad* era necessário, através de petição ao Cabildo, ter “casa poblaba”, possuir armas e cavalos, residir na cidade há alguns anos, oferecer-se a sustentar a cidade [...]” (BARROS, 2013, p. 124).

⁵ Nesse momento, a cédula real de 1602 não possibilitava o comércio do couro como material para a exportação. Por mais que se tratasse de um produto bastante abundante e lucrativo da região, costumava ser usado para o escoamento da prata contrabandeada. Porém, mesmo assim, houve autorização do governador sob interesses financeiros dentro da própria lógica da comercialização, alegando a necessidade da própria província.

São Paulo de Luanda e dos couros de Buenos Aires. E, muito além, foi cúmplice de muitas práticas comerciais mantidas de Hernandarias. (CEBALLOS, 2007).

Ao lado de Minaya, em algumas empreitadas, tornou-se o seu sócio o mestre português Bartolomé Fernandez, também bastante conhecido no porto por suas atividades comerciais e por suas redes de amizades. Navegava, principalmente, na região de São Salvador da Bahia, comercializando entre as regiões de Buenos Aires-Estado do Brasil-Portugal. Dentro dessa dinâmica comercial, rapidamente ele aprendeu a lidar com os moradores de Buenos Aires, levando em retorno produtos da região do Rio da Prata, como o próprio couro.

No ano de 1618, houve a denúncia de familiar do Santo Ofício da cidade de Salvador da Bahia contra um comerciante local por ter desembarcado prata na alfândega sem pagar os impostos, ou seja, “sem quintar”. Provavelmente, essa prata estava exatamente escondida entre os couros vindos em navios de Buenos Aires. Seguindo a denúncia, os próprios guardas do porto de Salvador relataram a passagem de Bartolomé Fernandez por lá e expuseram que havia expectativas com as entradas dos navios que participavam da rota entre Rio da Prata e o Estado do Brasil, devido à prata que muitos comerciantes carregavam de forma ilegal. (BARROS, 2013)

Essa comercialização entre essas regiões, as quais veremos detalhadamente no decorrer desta monografia, não se limitava apenas aos mestres de navios, em sua grande maioria portugueses, e aos moradores de Buenos Aires. Essas relações estritamente comerciais integraram-se a um abrangente sistema de relações de pessoa. Abrangia, por exemplo, funcionários régios, como o tesoureiro Simón de Valdes, e negociantes portugueses com título de *vencindad*, como Diego de Vega. (CEBALLOS, 2007).

O português Diego de Vega, nascido em Lisboa, era um comerciante prestigiado e residente em Buenos Aires, além de ser contratador de escravos ligado à asientistas. (SALVADOR, 1981). Ele adentrou a cidade de *Santísima Trinidad* juntamente a Antônio Fernandez Barrios, outro português *vecino*-comerciante, proprietário do navio que os trouxe à cidade portenha no final do século XVI. Inclusive, Fernandez Barrios, contrariando as proibições reais, recebeu do vice-rei Dom Luis de Velasco o ofício de *Alguacil Mayor de la hacienda real de Buenos Aires*, agora com participação efetiva no Cabildo e na política local. Casado com uma portuguesa, Barrios era o proprietário dos navios “Nossa Senhora da Boa Viagem” e “Santo Antônio”, e, com seus sócios, comercializava com o Estado do Brasil. Os produtos geralmente eram vinho, sal e conservas.

Observa-se que, por meio das relações mercantis, os mestres e/ou comerciantes portugueses fizeram parte da sociedade colonial rio-platense, envolvendo-se em redes sociais e, lentamente, obtendo uma assimilação estrutural política e econômica em Buenos Aires. Portanto, entendemos que, nesse momento, estruturaram-se diversas redes mercantis e rotas comerciais mediante os interesses e as organizações de diversos agentes, a saber: portugueses, governadores, *vecinos* e oficiais régios, beneficiando-se todos em imbricados poderes locais.

Nesse sentido, rotas comerciais também foram constituídas dentro dessas redes de cumplicidade legitimadoras de modos de comerciar nas margens dos Impérios luso e espanhol, as quais foram originadas pelo jogo social mercantil. Essa interação direta proporcionou possibilidades econômicas, criando-se, assim, uma relação de interdependência comercial e permitindo a comunicação e o desenvolvimento de cidades litorâneas do Estado do Brasil, como Salvador, Recife, Rio de Janeiro e, paralelamente e não menos importante, a cidade de Buenos Aires, na América espanhola.

Dessa forma, esses portos e espaços tornaram-se grandes atuadores comerciais com uma posição privilegiada para o tráfego em todo o Oceano do Atlântico Sul, constituindo-se como um caminho alternativo do abastecimento de manufaturas europeias, o que implicou diretamente no barateamento dos preços das mercadorias que chegavam ao Estado do Brasil e a Buenos Aires. Entretanto, esse trânsito atlântico lusitano e seu comércio partindo do Estado do Brasil até a região do Rio da Prata só ganhou novos horizontes e amplitude após a união das Coroas Ibéricas (1580-1640).

2.1. União Ibérica: sociedade e comércio

É no decorrer do advento da união das Coroas Ibéricas que a relação comercial entre o Estado do Brasil e Buenos Aires ganha um fôlego maior, contornando novos horizontes comerciais no Atlântico Sul. Para tal compreensão, torna-se necessário olharmos além dos aspectos aparentes, seja do ponto de vista geográfico, seja de uma sucessão dinástica dos tronos português e espanhol. De modo conjunto, devemos atentar, abertamente, para o jogo de interesses por parte das duas Coroas e como essa situação vai alargar o comércio marítimo realizado em larga escala por mestres de navios e/ou comerciantes portugueses. Com o fim da casa de Avis, o universo colonial português foi integrado a outro império, o espanhol, em que “o que vemos então é uma associação mercantil entre os súditos portugueses e espanhóis de complemento e necessidade mútua.” (BARROS, 2020, p.79).

De acordo com Rodrigo Ceballos (2007), as rotas comerciais e as vias de ligações entre as cidades do Estado do Brasil e a província do Rio da Prata já existiam antes de 1580. Nesse período, o porto de Buenos Aires, ainda recém inaugurado, recebeu algumas embarcações portuguesas, mas nada tão expressivo quanto o que estava por vir. Apenas em 1585 iniciam-se, efetivamente e com maiores proporções, os contatos comerciais frequentes e registrando-os na alfândega de Buenos Aires.

Dessa forma, compreendemos que “a união das Coroas Ibéricas e a proximidade com as cidades da América portuguesa alimentaram seu comércio e a via para que os lusitanos transitassem pelo vice-reino.” (CEBALLOS, 2007, p.39).

A primeira mudança estrutural na lógica mercantil das Américas após a União Dinástica foi o aumento na procura por permissões temporárias de navegação solta para o Atlântico Sul. O que dilatou as fronteiras entre a América portuguesa e a América espanhola em detrimento da construção de um ultramar ibérico. (BARROS, 2020, p.84-85).

O resultado foi a crescente e intensa presença de portugueses nas cidades espanholas e vice-versa, constituindo relações mercantis de interdependência comercial entre o Estado do Brasil e o porto de Buenos Aires. Ainda assim, os portugueses não se reconheciam ou eram reconhecidos como pertencentes a Espanha, o que refutaria o entendimento que essa união geraria homogeneidade geográfica e política. (BARROS, 2020, p.71).

O processo de aproximação dos portugueses ao território castelhano, no nosso caso, em Buenos Aires, não se deu porque era um trânsito livremente permitido, mas por que muitos conseguiram integrar-se à sociedade platense para além das relações comerciais. Como, por exemplo, temos o lisboeta já citado, Diego de Vega, que adquiriu o título de *vencindad* para sustentação do seu próprio comércio e que teceu redes sociais e de cumplicidade. Isso não significou a ausência de conflitos entre grupos divergentes. Pelo contrário, por muitas vezes, foram os portugueses objetos de leis proibitivas. (CEBALLOS, 2007). Entretanto, Pedro Cardim ainda afirma que:

Entre el momento de la vinculación de Portugal al conjunto territorial encabezado por Felipe II, en 1581, y el siembre de 1640, fecha en que dio comienzo la desvinculación y el regreso de Portugal a una condicion independiente, transcurrieron seis décadas durante las cuales los portugueses estuvieran sujetos a una experiencia que para ellos no tenia precedentes: compartir, junto con muchos otros pueblos, un mismo soberano. Formar parte de un entremado dinastico era relativamente normal en la Europa de la epoca. Los portugueses, no obstante, vivieran esa situación con una especial

intensidad pues era la primera vez que, desde el momento en que Portugal se habia constituido como un reino independiente, se veiam en esas circunstancias” (CARDIM, 2014, p.15).

Para compreendermos esse processo de convergência, é preciso assimilar o contexto da União Ibérica. Essa união das coroas espanhola e portuguesa transformou em maior complexidade a administração colonial, estreitando laços comerciais e inaugurando uma nova dinastia na recém-autônoma coroa lusitana.

Em vista disso, ao adotarmos um viés interpretativo mais recente, compactuamos com as abordagens que percebem no período pelas continuidades e rupturas engendradas pela União das duas Coroas. (VILARDAGA, 2010). Posto isso, nos alinhamos na perspectiva de José Carlos Vilaradaga (2010), que analisa esse período longe de ser um contexto homogêneo e fechado, mas “aberto, dinâmico e atravessado por suas próprias contradições. Assim, buscaremos não uma única característica essencial do período da União, mas suas oscilações, ambiguidades e clivagens.” (VILARGADA, 2010, p.14).

No que concerne aos motivos que levaram o império espanhol se interessar por Portugal, há divergência entre os historiadores. Aparentemente, as motivações ultrapassam a questão dinástica de 1580, centrando-se, sobretudo, no impulso geopolítico que a aquisição traria, transformando a Península Ibérica num Império ibérico e garantindo o domínio religioso em torno do mesmo centro. (BARROS, 2020). Nessa mesma perspectiva, para Antônia Pacca Wright (2004), a motivação maior (sem anular nenhum dos aspectos dessa causa, por menor que seja) seria o fator econômico, dentre o principal objetivo. Isso se dava porque as propensões espanholas adquiriam os produtos necessários ao comércio do Atlântico, por meio dos mercadores portugueses, em grande medida, como resultado do desvio de prata americana.

Em discordância com a “historiografia jurisdicionalista”, que exalta a conquista de Portugal por Felipe I, Rodrigo Faustinoni Bonciani (2015) ressalta que existia uma oscilação entre duas perspectivas: a conquista ou a agregação pacífica. Em relação à assertiva de conquista, ela é questionável, por Portugal ser reino irmão de Castela com vínculos dinásticos entre suas casas reais.

A ideia de uma conquista pura e simples, a alteração dos foros do reino e a imposição das conveniências de Felipe levariam à rebelião aberta no reino e no ultramar e à desagregação política e econômica de Portugal e de seu império. Era tudo o que Felipe não queria. A oscilação entre a conquista e a subordinação legal e pacífica não significava que Felipe estivesse diante de uma encruzilhada – como opções antagônicas –, assim, demonstrou sua força e ofereceu seu amor. (BONCIANI, 2015, p. 2).

Para Fernando Bouza Álvarez (1995 *apud* BONCIANI, 2015, p. 2-3), diferentes partes constituíram o processo de domínio da Espanha sobre Portugal: 1) “A apresentação dos títulos de legitimidade sucessória (construção que, por meio da história, dá coesão e coerência ao novo corpo político em formação)”, 2) “A entrada militar (demonstração de força que revela a superioridade militar)”, e 3) “O Tratado de Tomar (produção de um documento fundador, representativo do pacto entre as partes, em que o povo sujeito reconhece os benefícios da nova sujeição)”.

Dito isso, entre os anos de 1580 a 1640, o trono português passou a ser governado por um Rei espanhol, Felipe II. Logo em seguida, introduziram-se mudanças políticas para incorporação do novo reino à monarquia hispânica, sendo os ambientes ultramarinos um lugar privilegiado, o que viria a significar a aproximação das relações comerciais entre as sociedades em que se constituíam as colônias ultramarinas espanholas e portuguesas.

No entanto, originou-se uma reforma geral da estrutura judiciária portuguesa. Por mais que o reino conseguisse assegurar a autonomia administrativa sobre suas possessões, os Habsburgos sinalizaram para reformas políticas, as quais trouxeram mudanças nas leis, ou seja, na jurisprudência, afetando diretamente as relações comerciais com o Brasil.

Em Portugal, criou-se em 1591 um Consulado de comerciantes e, em 1604, foi a vez de estabelecer-se um Conselho das Índias (mesmo que de curta duração, sobrevivendo até 1614), colocando o Brasil em uma nova cadeia de relações administrativas com o seu novo centro político. A justiça real portuguesa foi reformulada a partir das *Ordenanzas Filipinas*, publicada em 1603, e que se manteria como principal regulamentação das leis no Brasil até o século XIX. Inclusive, através destas leis luso-espanholas se instalaria, em 1609, na Bahia, um Tribunal da Relação. (CEBALLOS, 2007, p.3).

Percebe-se que o aparelho político-administrativo começa a ser centralizado em torno do rei por meio de uma série de reformas e intervenções institucionais, como o Conselho de Estado (1562), um órgão consultivo relacionado aos assuntos exclusivamente do império ou que fosse pertinente ao rei, o Conselho da Fazenda (1591), responsável pelos “assentamentos do reino, as terças, a compra e o provimento de navios, o tráfico comercial, as receitas das explorações ultramarinas e dos almoxarifados do reino, a administração das praças do Norte de África”, (OLIVAL, 2006, p. 132), a Mesa de Consciência (1532), que “tinha por atribuição o aconselhamento do rei sobre as matérias que tocassem a ‘obrigação de sua consciência’”

(HESPANHA, 1994, p. 251), e o Conselho das Índias (1604), responsável pelas medidas administrativas nas possessões americanas.

Além disso, assumindo esse mesmo caráter político-administrativo, havia, fora do reino, outras três instituições: Conselho de Portugal (1582), Relação da Índia (1544) e Relação do Brasil (1609). Arelado a isso, havia os tribunais superiores: a Casa da Suplicação (presente nas Ordenações Afonsinas de 1446), Relação do Porto (1582) e Desembargo do Paço (1533). Dentre as instituições citadas, os órgãos criados durante os dois primeiros reinados foram o Conselho de Portugal (reforma em 1602), o Conselho da Fazenda e juntas e o Conselho da Índia (1604-1614). Os conselhos em que houve algum tipo de forma: Desembargo do Paço e Mesa de Consciência e Ordens (1608). Por fim, no que tange às mudanças legislativas: as Ordenações Filipinas (1595-1603).

Em termos práticos, “as duas administrações permaneceram independentes, porém, foi sob a influência da Espanha que a administração portuguesa modelou-se à de Madri.” (BARROS, 2013, p.16). Mediante o papel crescente que a América lusa desempenhava no conjunto da monarquia, foi sob a autoridade da Casa de Habsburgo que foram realizados procedimentos na administração, atestando políticas comerciais mais restritivas e implantando uma legislação mais efetiva para o controle administrativo e fiscal da Coroa. Isso significou o aumento gradativo das fiscalizações do comércio português e da movimentação mercantil no Atlântico, provocando reações adversas.

No ano de 1591, D. Filipe II da Espanha, apreensivo com a possibilidade de que comerciantes estrangeiros provocassem danos ao comércio do Reino, proibiu a entrada de navios ou de pessoas estrangeiras, nos portos de Portugal e em seus domínios, sem licença aferida pelo monarca. Essa medida reforçou a proteção do comércio, a comunidade mercantil que apoiava Filipe II, evitou a concorrência com comerciantes estrangeiros e, conseqüentemente, garantiu uma maior arrecadação fiscal, uma vez que a cobrança dos direitos alfandegários se fazia nas aduanas da Coroa portuguesa. (TRINDADE DE SÁ, 2016, p. 48-49).

De acordo com Trindade de Sá (2016), essa atitude pode ser percebida no documento dos contratadores da Alfândega do Reino, que, em 1599, solicitavam ao rei D. Filipe III da Espanha garantias e facilidades para fazer comércio com o Brasil:

Dizem os contratadores das alfândegas que V. Majestade fez no capítulo do seu contrato que servem poderem mandar vinte urcas cada ano as partes do Brazil com fazendas para delas trazerem retornos a este Reino, e se engrossar

o trato imenso para que as rendas das ditas alfândegas sempre fossem em crescimento.⁶

Em relação à criação de normas promulgadas nesse período, percebemos que a jurisprudência e as instituições visavam, principalmente, a promover uma melhor dinâmica administrativa de arrecadação e de controle fiscal. A partir de políticas administrativas nesse sentido, percebemos que os comerciantes portugueses passaram a se incomodar com algumas restrições e procedimentos tomados pela Coroa e passaram a reelaborar o seu cotidiano, desenvolvendo estratégias para driblar as fiscalizações e restrições comerciais castelhanas, as quais acabavam promovendo a falta das mercadorias de abastecimento e manufaturadas em suas colônias. (CEBALLOS, 2007, p. 46).

Já em relação à administração fiscal, algumas medidas foram tomadas com o objetivo de melhorar e ampliar a estrutura institucional. Como, por exemplo, destaca-se a criação do Conselho da Fazenda, que possuía capacidade jurisdicional nas questões financeiras e, se necessário, poderia promover processos de inquirição a oficiais da administração pública. Além disso, tinha por dever assegurar e defender as alfândegas, preparando-a para decisões régias no âmbito da fazenda, fiscalizar contratos de arrendamento e organizar as armadas das Índias. (CARDIM, 2005).

Sobre as transformações administrativas dos Habsburgos no Estado do Brasil podemos destacar o alargamento da burocracia civil e militar, em que a Coroa se empenhou em aumentar sua autoridade sobre o território da América portuguesa através do crescimento numérico de oficiais régios, reestruturação das capitanias criando novas circunscrições e a criação de um tribunal em São Salvador, Bahia. Tais transformações demonstram o esforço da Coroa em controlar e lucrar o máximo possível dos negócios coloniais. (MARQUES, 2002).

Em 1621, a constante preocupação do governo filipino em regular o comércio e o fisco no Estado do Brasil fez emergir a Junta da Fazenda do Brasil e tinha por objetivo principal avaliar “as disfunções na administração régia do Brasil.” (MARQUES, 2002, p.5). Paralelamente a essa atribuição, “possuía a incumbência de investigar fraudes cometidas na cobrança dos direitos do açúcar e inspecionar contas dos oficiais das finanças” (MARQUES, 2002, p.12). Dentre todas essas práticas, a constituição do Conselho da Índia nos leva a crer

⁶ AHU-ACL-Bahia, Cx. 1, Doc. 1. Requerimento dos contratadores da Alfândega do Reino que pedem facilidades com o comércio do Brasil. (1599). SÁ, Helena de Cassia Trindade de. *A alfândega do Rio de Janeiro: da União Ibérica ao fim da Guerra da Restauração* (ca.1580 - ca.1668). 2016. 184 f. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2016.

que se enquadra no empenho da Coroa em concentrar em um único órgão às instituições da polissinodia portuguesa. (MARQUES, 2002).

De fato, no período filipino, “[...] o Brasil ganhou destaque no Império português. A conexão com o capital mercantil mundial, a produção para o mercado europeu e o comércio de escravos impuseram um controle mais efetivo da Coroa desse espaço colonial.” (TRINDADE DE SÁ; SIQUEIRA, 2015, p 9-10). Dessa forma, o Estado do Brasil assumiu uma “relevância estratégica [...] para a conservação dos impérios ibéricos” (MARQUES, 2002, p.18).

De forma geral, percebemos que, por meio das medidas adotadas por Habsburgo em todos os seus territórios, o setor comercial também sofreu significativas intervenções, implicando diretamente nos mercadores portugueses, por muitos verem essas ações como obstáculos, o que gerou descontentamento na população mercantil: “desde 1590, o rei Felipe II iniciou uma rígida política de proibição a estrangeiros nas Índias, incluindo na condição de estrangeiros os portugueses.” (BARROS, 2020, P.43).

Mesmo com a proibição real, o comércio interoceânico não foi inibido, pelo contrário, tornou-se intenso entre as colônias. Rodrigo Ceballos (2007) expõe que foi como súditos da Coroa espanhola que os moradores do Brasil puderam aproximar-se mais da região do Rio da Prata, e os *vecinos* de Buenos Aires, a manterem contatos comerciais através de seus produtos locais com o Estado do Brasil.

O comércio na região rio-platense foi liderado por comerciantes e traficantes portugueses, seguidos depois por holandeses, ingleses e franceses. Da costa brasileira, de cidades como Rio de Janeiro, vieram negociantes em busca de prata contrabandeada de Potosí e “produtos da terra”, como couros e farinha de Buenos Aires e Córdoba. Inclusive alguns navios da Angola, apenas arribavam no Brasil para poderem desembarcar (i)legalmente escravos no Rio da Prata [...] (CEBALLOS, 2007, p. 8).

Por mais que houvesse todo esse aparato fiscalizador, isso não conteve o contrabando e ainda expôs a leniência das instituições que deveriam reprimi-lo: as alfândegas. O comércio ilegal era praticado, mesmo sendo estritamente controlado. Segundo Stuart Schwartz:

Entre 1606 e 1626, verificou-se um próspero contrabando entre o Brasil e Buenos Aires, que conduzia escravos negros para o porto espanhol, enquanto a prata peruana encontrava meios de chegar ao Brasil. O comércio de contrabando evitava taxas e impostos nas duas pontas, fraudando o Tesouro de ambas as Coroas. Os governantes Habsburgos de Espanha e Portugal tinham evidentemente enorme interesse em conter esse intercâmbio ilegal, no

qual funcionários alfandegários e do fisco estavam frequentemente envolvidos. (SCHWARTZ, 2011, p.98).

Os esforços para controlar essa prática que fugia às normas das cédulas reais estabelecidas surtiram ínfimos efeitos na medida em que se chocavam com os “interesses estabelecidos nas alfândegas, nas câmaras do litoral e, sobretudo, entre os homens de negócio” (CARDIM, s/d, p.287). O contrabando provocava prejuízo, já que “deflagrava uma diminuição das rendas alfandegárias” (CARDIM, s/d, p.287). Por outro lado, era um fenômeno geral, penetrava o interior do sistema comercial, sendo legalmente organizado, ou seja, permissível até em determinadas situações. (MOUTOUKIAS, 1988).

É fato que a união dos reinos permitiu um amadurecimento nas estruturas institucionais que perpassaram todo o século XVII e o XVIII em Portugal. Nesse contexto governamental, Trindade de Sá (2016, p.50-51) nos chama atenção para que, por mais que esse processo de união tenha sido marcado por ajustes nas práticas administrativas e econômicas, “o fato é que não se pode afirmar que tenha havido mudanças substanciais na política colonial, uma vez que os mesmos procedimentos anteriores continuaram a ser seguidos.” No entanto, com essas atribuições, mudanças e práticas mencionadas, a monarquia espanhola estava por se transformar “no maior império que até então um monarca europeu havia herdado, com presença em praticamente todos os cantos do mundo. [...]” (VILARDAGA, 2010, p.26).

Esse alargamento do império vinha ao encontro dos interesses de Felipe II. Os portugueses, mediante esse mar de mudanças no âmbito ultramarino, tiveram que se adaptar à circunstância de “contarem com um rei que residia a maior parte do tempo fora do território português, fato que tinha bastantes implicações políticas.” (CARDIM; COSTA; CUNHA, 2013, p.9).

Para Jean Frédéric Schaub (2001), a ausência física do rei implicou diretamente na fragilidade da dinâmica que estava por se constituir em torno das suas instituições. Em contrapartida, Ana Paula Megiani (2004) expõe que, por mais que essa ausência afetasse o corpo político em si e a figura do monarca, por outro, não é percebida com tanta intensidade em relação às “instituições da prática do poder e do governo, que de sua parte mostraram grande atividade, seja daquelas já existentes, seja das que foram implantadas pelo regime de União com a Coroa Espanhola” (MEGIANI, 2004, p.20).

É interessante destacar que o processo de expansão ultramarina exigiu, antes da União Ibérica, “uma transformação na forma de caracterização do poder régio e de comunicação política entre a Coroa e os ‘poderes periféricos’”. (BONCIANI, 2015, p.4). De certa forma, “a

representação dos poderes coloniais era dificultada pela distância entre esses espaços políticos, o que exigiu uma série de criações institucionais e a definição das atribuições de cada uma dessas instituições [...]” (BONCIANI, 2015, p.5). Isso explicaria o porquê de haver tantas instituições interessadas no controle fiscal na América.

Por mais que houvesse um vice-rei que tinha como uma de suas funções manter subserviência às ordens da Coroa e às constantes instruções que chegavam do Conselho (as *consultas*) que vinham em forma de *provisiones*, *reales cédulas* e autos, muitas vezes se tornavam inaplicáveis devido à realidade das localidades. (CEBALLOS, 2007). A máquina burocrática funcionou mediante um sistema de cobranças e negociações, em que as audiências e o vice-rei eram constantemente observados uns pelo outros. (CEBALLOS, 2007).

Desse modo, mesmo com a ausência física do rei, o sistema burocrático-administrativo de Portugal funcionou por estarem ligados simbolicamente a sua figura. Para esse funcionamento, havia uma rede de interesses em comum que foi desenvolvida pela colaboração mútua dos Habsburgos com o apoio de representantes de vários setores da sociedade portuguesa. Para Pedro Cardim (2002), a elite portuguesa se interessou em manter uma situação, em certos momentos, negociáveis, assegurando a sua exclusividade no sistema de ofícios e mercês, tornando possível conservar o seu patrimônio ou mesmo aumentá-lo às custas dos serviços prestados à Coroa.

Em vista disso, podemos caracterizar essa governança Ibérica por meio das normas burocráticas e das relações impessoais estabelecidas, que vinculavam indivíduos e grupos às instituições políticas de controle. Essa dinâmica foi constituída e ordenada pelo centro, o Reino, permeando-o diretamente pelas relações comerciais entre metrópole e colônias. Simultaneamente a essa lógica de funcionamento, “[...] havia uma rede de relações primárias interpessoais, baseada em interesses, parentescos e objetivos comuns. Uma rede que, embora não menos formal, em certo sentido, não contava com o reconhecimento oficial (SCHWARTZ, 2011, p. 18)”.

Em contraposição a Schwartz, esse segundo ponto não deve ser entendido como menos importante dentro das questões de poder que foram manifestadas pela lógica política do Império. Essas relações comerciais regionais são elementos conectivos que procuramos mediar com o elemento político centralizado, sendo que um foco de poder não anula o outro, mas se completam e se distinguem, simultaneamente. Por um lado, isso se justifica pela própria forma de administração, “pois a forma de governar castelhana ‘introduzindo municípios como organismos político local’, ao invés de centralizar a governabilidade (seu grande objetivo),

acabava por cristalizar o poder local nas Instituições municipais.” (BARROS, 2020, p.77). Nesse sentido, a instituição do Cabildo no contexto político era o ato que se seguia a da tomada de posse da nova terra. (WECKMANN, 1994).

Ademais, temos que considerar que, para Xavier Gil Pujol (1991), pensar a partir da perspectiva *centro-localidade* é uma falsa dicotomia, devido a ambos serem independentes. Institui-se um paradoxo, pois o Estado concentra o seu poder no centro, porém é profundamente dependente das forças locais, por mais que, entre si, exista uma imensa rede de relações e poderes intermediários sobre os quais o Estado exerce fundamentalmente o papel de árbitro. Assim, a centralização política e a representação de um poder real absoluto e unitário compartilham práticas ambíguas e negociadas nas suas localidades.

Sendo assim, concordamos com Carlos Vilardaga (2010, p. 21) quando expõe que o importante não é distinguir que tipo de relação é exercida e nem de onde vem, mas sim perceber sua diversidade de relações, de poderes, de grupos corresponde à diversidade de meios sacados pelo império para lidar com tal multiplicidade. “Portanto, não houve uma maneira única de relação, senão variada e condicionada por uma série de interferências, das locais às nascidas no seio do poder central.”

Vislumbramos a comercialização e administração reinol no Atlântico Sul do século VXII, mediante os interesses constante entre a centralidade do rei e as práticas de negociação local. Podemos constatar que, apesar da distância em relação aos centros administrativos e das proibições régias ao comércio ultramarino, este se fez presente devido às redes mercantis dos luso-brasileiros [...] (BARROS, 2013, p. 42). E, também, que, dentro dessa monarquia filipina, os laços e as relações horizontais construídos pelo cruzamento entre grupos regionais e elites, assim como as redes descentralizadas de poder, não atuaram fora do espaço e do controle imperial, mas sim como partes intrínsecas dele. (CASALILLA, 2009 apud VILARDAGA, 2010).

2.2. A participação portuguesa: integração social comercial dos portugueses ao Rio da Prata

A anexação do território português pela Espanha, denominada de União Ibéria, resultou em longas relações mercantis entre o Estado do Brasil e a região do Rio da Prata, e na centralidade administrativa da América lusa durante o reinado filipino, havendo a primeira mudança estrutural dentro dessa lógica mercantil na América: o aumento de permissões

temporárias de navegação solta rumo ao Atlântico Sul. É nesse momento que a porção sul do Oceano Atlântico se constituiu como palco de uma dinâmica mercantil que integrou diversas regiões (CARDIM, 2005), provocando, principalmente, o estreitamento dessas relações comerciais entre o Estado do Brasil e o porto de Buenos Aires.

Para Queila Barros (2020), algumas das transformações e mudanças impulsionadas pela inserção do Estado do Brasil na União Ibérica consistiram na ampliação do território de Portugal sob o território espanhol. Nesse caso, “a dilatação das fronteiras que outrora foram estabelecidas pelo Tratado de Tordesilhas aumentou gradativamente a circulação de portugueses, espanhóis e luso-brasileiros no Atlântico Sul.” (BARROS, 2020, p.87). Determinou-se uma nova condição na política de colonização para o Estado do Brasil, passando a incentivar, de certa forma, a penetração em seus territórios, a organização do seu comércio marítimo e a burocratização da administração local. (BARROS, 2020).

O interesse nas possessões portuguesas está ligado diretamente aos lucros gerados na expansão do tráfico negreiro no início dos anos seiscentos através do comércio ultramarino português. Esse fato é exposto por meio de dados coletados no Banco de Dados do Tráfico de Escravos Transatlântico (*Slave Voyages*): entre os anos 1601 a 1625. Mediante o intermédio dos portos brasileiros, o tráfico de escravizados apresentou a sua maior proporção (aproximadamente 352.042 mil escravizados foram exportados para América Espanhola).⁷ Para realizar esse deslocamento, foram, em sua maioria, os comerciantes portugueses responsáveis pelo trato e pelo transporte desses escravizados africanos nos portos do Estado do Brasil para o Rio da Prata via Buenos Aires.

Em grande medida, “a entrada de portugueses por Buenos Aires era facilitada pelo monopólio dos *asientos* de negros”. (VENTURA, 2004, p.7). No ano de 1599, D. Luís de Velasco, vice-rei do Peru, enviou uma carta a Felipe III, associando o tráfico negreiro e o contrabando de parta à entrada de portugueses vindos do Estado do Brasil: “A grande soma de portugueses do Brasil, gente solta e inquieta e muito suspeita em coisas da fé de que aqui se tem experiência e bem se sabe quanto aquela costa se povoou, no seu princípio, de delinquentes.”. Velasco ainda alertava ao rei que, no porto de Buenos Aires, adentravam muitos escravizados que iam para Potosí, pois os funcionários régios “não são tão espertos e vigilantes como conviria”. Isso implicaria em fraudes e no “desaguar-se por ali grande parte da prata de

⁷ SLAVEVOYAGES. Comércio Interamericano de Escravos – Base de dados African Nanes Database at slavevoyages.org. 2020. Disponível em: <https://www.slavevoyages.org/>. Acesso em: 15 de dezembro de 2021.

Potosí.”⁸ e considerava que a única solução era fechar totalmente a passagem de portugueses pelo porto, para que não houvesse lugar à entrada de mais gente. Contudo, em 1606, os *vecinos* do *Cabildo* de Buenos Aires, não concordando a proibição da entrada de portugueses, pediram ao rei Filipe IV autorização para que fosse permitida a comercialização de escravizados vindo de Angola em troca dos frutos da terra, defendendo a sustentação daquela república.

Foi essa movimentação transatlântica que possibilitou aos territórios mais isolados das possessões espanholas a oportunidade de obtenção de lucro com circulação de navios soltos portugueses, que, além de realizar o transporte de passageiros e de mercadorias, passou a comercializar, por meio dos mestres de navios, os chamados *frutos de la tierra* (farinha de trigo, carne seca e sebo). “Sem falar da prata de Potosí que, através dos navios soltos, era descaminhada. Tornando-se, já no início do século XVII, moeda de alta circulação no Atlântico Sul e principal meio de pagamento para a aquisição de escravos africanos.” (BARROS, 2020, p.88).

Em linhas gerais, a definição do monopólio comercial e de contratos, particularmente o do tráfico de escravizados e dos direitos de domínio sobre os espaços africanos foi uma criação portuguesa, legitimada pelos papas e fomentada pelos reis hispânicos, por meio dos *asientos* em 1587. (BONCIANI, 2015). Nesse âmbito, percebemos que a política portuguesa apresenta uma experiência maior no campo comercial e econômico.⁹ Segundo Wolfgang Lenk (2013, p. 211-212), isso se deu porque “[...] a articulação dos impérios coloniais formou um núcleo importante de grandes mercadores e financistas portugueses que puderam usufruir do regime colonial castelhano (sobretudo, por meio da contratação do *asiento*)”.

Para Maria da Graça A. Mateus Ventura (2014), o tráfico negreiro, a prata e a mão de obra indígena foram, na fase de colonização, os motivos que justificaram amplamente “as iniciativas individuais de penetração portuguesa, do Brasil ao Alto Peru, sobretudo a partir de Buenos Aires e da fronteira com o Paraguai, independentemente das razões do Império.” (VENTURA, 2004, p.1). Assim, “se o trato negreiro era um pretexto para a fixação dos portugueses no Rio da Prata, a prata potosina era a obsessão de todos os emigrantes”, (VENTURA, 2004, p.9).

⁸ ARCHIVO GENERAL DE INDINAS, Lima, 33, N. 36 - «El virrey Don Luís de Velasco, Marqués de Salinas. Carta de El Callao, 2 de maio 1599. VENTURA, Maria da Graça A. Mateus. A participação dos portugueses no comércio regional e interregional hispano-americano, a partir do Rio da Prata (1580-1640). Território e Povoamento - A presença portuguesa na região platina. Colonia del Sacramento, Uruguai, 2004.

⁹ De acordo com Barros (2020, p, 90), “os *asientos* foram permissões de comércio, utilizadas principalmente no tráfico de escravos, concedidas através de contratos financeiros e administrativos a sujeitos em particular, ou participantes de uma companhia mercantil, que se comprometessem a prestar serviços para a Coroa em troca dessa permissão.”

Na busca de metais preciosos, a cidade de Potosí, no Alto Peru, era um lugar estratégico sob o ponto de vista econômico, devido à prata ter se tornado uma moeda de alta circulação e o principal meio de pagamento de escravizados. Esse fato era de grande interesse de todos os comerciantes, principalmente dos portugueses. Em 1631, o monarca Filipe IV, da Espanha, obrigou o visitador da Audiência de Charcas a expulsar os portugueses que se dirigiam para a Vila Imperial de Potosí, após ter entrado pelo porto de Buenos Aires e pelo Estado do Brasil, contrariando as proibições. Inclusive, anos depois, o próprio procurador geral da Vila Imperial de Potosí escreveu uma carta a Filipe IV, queixando-se da presença e das incursões constantes de portugueses no interior.

Nesse contexto, surgem alguns questionamentos: Quem eram esses portugueses? Como se estabeleceram na região do Rio da Prata e como fizeram fluir esse trânsito comercial entre o Estado do Brasil e Buenos Aires?

Os portugueses participaram nas viagens de descobrimento na qualidade de simples marinheiros, como pilotos, cosmógrafos e cartógrafos ou como capitães e mestres de navios; integraram todas as importantes expedições de conquista como soldados, carpinteiros, ferreiros, barbeiros; percorreram as Índias mercadejando ou fixaram-se vivendo de «encomiendas» e de estancias de panllevar ou de gado, explorando minas no Potosí ou no México, ou transferindo negros de África para Santo Domingo, Porto Rico, Cartagena, Honduras ou Vera Cruz. (VENTURA, 2004, p.1-2).

Na pesquisa realizada por Ventura, nos sessenta anos da União Ibérica, foram identificados 1.400 viajeros portugueses na hispano-américa. Anteriormente, entre o período de 1492 a 1557, foram constatados 413 portugueses. Esses dados, à primeira vista escassos, permitem-nos compreender que, no período ibérico, a região platina constituiu-se como o segundo destino dos portugueses, surgindo por Buenos Aires como a segunda cidade de maior população portuguesa, ficando atrás apenas da capital vice-reinal.

Além disso, aproximadamente 76% dos viajeros portugueses que foram identificados tinham uma profissão e desempenhavam funções específicas nas viagens que os integravam. No caso específico do Rio da Prata, no período da conquista, foi constatada uma multiplicidade de profissões e de funções, na qual houve uma dominação maior nas atribuições ligadas à náutica e à navegação, como, por exemplo, soldados, artesãos, marinheiros, pilotos e mestres de navio. Posteriormente, no período da colonização sistemática, é o comércio, a agricultura e a pecuária que vão tornar-se as principais ocupações dos portugueses.

Entretanto, é válido destacar que há indicativos de uma grande mobilidade e versatilidade nesse âmbito, até mesmo passando a fazer parte da vida política em Buenos Aires como a busca pela participação no *Cabildo* e de formas de interação social, como os casamentos. Alguns criaram laços parentais com uma elite local, *vecinos*, ditos como importantes na cidade, construíram propriedades urbanas e rurais. (VENTURA, 2003).

A promoção social através do casamento era particularmente importante para os portugueses por duas razões. Em primeiro lugar, o casamento com crioulas ou espanholas era decisivo para a obtenção de naturalidade e muitos portugueses recorriam a este subterfúgio. Em segundo lugar, tendo em conta que os dotes eram bastante mais elevados nas Índias que em Espanha, os portugueses procuravam um bom casamento para rentabilizar no futuro a contribuição monetária ou fundiária da esposa. O casamento não só possibilitava a multiplicação do património adquirido, como constituía uma aliança susceptível de garantir o capital material e o simbólico acumulado. (VENTURA, 2004, p.14).

Nesse período, entre 1580 e 1640, adentraram pelo porto de Buenos Aires aproximadamente 500 portugueses. Dentre eles, 211 estabeleceram-se na cidade, e os outros dispersaram-se entre as cidades de Potosí e de Assunção, povoando, assim, as cidades da província de Tucumán. (VENTURA, 2004). “A maior parte entrou sem licença, mas logrou fixar-se, obtendo muitos o estatuto de vizinho, quer pelo casamento, quer pela utilidade do seu ofício.” (VENTURA, 2004, p.3).

À vista disso, em outro estudo realizado por Lafuente Machain (1931), a qual chamou de “padrón de los portugueses”, ao realizar o cruzamento de diversas fontes que apontava a presença de lusitanos, apoiou-se na lista do “desarme dos portugueses” de 1643 (copilada por Trelles), nas atas do acordo do *Cabildo* do século XVII, nos expedientes matrimoniais do século XVII, nos memorias de governantes e no *padrón de vecinos* de 1664 para identificar a presença de 370 portugueses moradores de Buenos Aires ao longo do século XVII – uma cidade que não ultrapassaria 1.500 habitantes.

Em 1588 o governador de Tucumán, D. Juan Ramirez de Velasco, endereçou uma carta a Felipe II da Espanha, solicitando que tomasse medidas contra os portugueses, vindos do Estado do Brasil. Eles adentravam nas regiões do Rio da Parta de forma ilegal, com o objetivo de chegar ao Peru, chamando-os de gente “ruim e que foi desterrada de Portugal.” (VENTURA, 2004). Após dois anos, D. Juan Ramirez reitera a queixa, ressaltando, novamente, a necessidade de tomar medidas para evitar o acesso dos portugueses sem licenças e acrescenta que, além dos portugueses, havia também entrada de mercadorias em Buenos Aires procedentes do Estado do

Brasil. Para isso, propunha que os oficiais régios do porto de Buenos Aires não deixassem de desembarcar portugueses e os mandassem retornar ao Estado do Brasil, punindo os mestres dos navios. Em 1594, o vice-rei do Peru, Marquês de Cañete, declarou a proibição, devido à preocupação com o afluxo de portugueses e mercadorias por via atlântica.¹⁰

Mesmo com essa proibição, muitos portugueses que vinham do Estado do Brasil adentravam pelo Rio da Prata, passavam por Buenos Aires, Tucumán e Charcas, residindo e comercializando. Em 1595, levando em consideração as séries de reclamações, Filipe II enviou uma cédula ao governador do Rio da Prata proibindo a inserção de portugueses naquelas terras e ordenava suas expulsões.¹¹ Sendo assim, ficam nítidas, nessas discordâncias, as disputas de interesses entre a política “oficial”, que tentava impor limites à comercialização e às redes de cumplicidades estabelecidas pelas localidades, e a interdependência que se estabeleceu na relação comercial entre o Rio da Prata e o Estado do Brasil. Em 1595, esse dilema das autoridades foi colocado pelo próprio vice-rei do Peru em uma carta dirigida ao rei:

Escrevi a Vossa Majestade quão aberta está a navegação e caminho pelo Rio da Prata a estas províncias e, havendo sido informado que eram muitas as mercadorias e escravos que por ali entravam, ordenei que se executasse a cédula de Vossa Majestade em que o proíbe, e feita nisto diligência que convinha pareceu não ser da importância que informaram e que aquelas províncias (por ser tão pobres) se despovoariam e perderiam totalmente se lhes fechasse de todo aquela porta e a contratação que têm com o Brasil, e que entendo que acudirão a suplicar a Vossa Majestade lhes faça mercê, digo que são dignos dela pela sua grande pobreza e necessidade.¹²

Posteriormente, em 1598, houve um pedido expresso a Felipe III da Espanha pelo *Cabildo* de Buenos Aires, mediante o estado “deplorável” em que se encontrava a cidade devido a sua proibição. Suplicou-se o restabelecimento da comercialização com o Estado do Brasil. Essa ação significou o interesse da população local em manter vivo o comércio que a sustentava e, conseqüentemente, a inserção portuguesa, por mais que as autoridades coloniais evitassem. Decorrente dessas petições, o espectro comercial viria a ser moldado por proibições temporárias e por licenças régias.

¹⁰ Levillier, Roberto, *Gobernación del Tucumán. Papeles de los gobernadores en el siglo XVI. Documentos del Archivo de Indias. Colección de Publicaciones Históricas de la Biblioteca del Congreso Argentino*. Madrid, 1918, - Carta de Juan Ramirez de Velasco a S. M. Santiago del Estero, 1588-1589. p.280-289.

¹¹ ARCHIVO GENERAL DE INDINAS, Charcas, Folha 112 - Real cédula emitida em Valladolid, 6 de abril de 1601.

¹² *Recopilación de leyes de los reynos de las Indias, mandadas imprimir y publicar por la Majestad Católica del rey Don Carlos II*. Ed. Fac-similada pelo Centro de Estudios Políticos y Constitucionales y el Boletín Oficial del Estado. Madrid: Imprenta Nacional del Boletín del Estado, 1998, T. III, p. 334-341.

Vislumbramos que, nesse momento, mesmo com as proibições temporárias, houve uma presença maciça de portugueses, e essa participação foi ativa socialmente, rompendo com os moldes da colonização determinados a outras localidades da América espanhola. Isso permitiu a Buenos Aires um crescimento significativo a partir do contrabando e do uso de permissões régias de acordo com as necessidades de comercialização do momento. (MACHAIN, 1931).

Evidentemente, os portugueses foram elementos fundamentais para o crescimento econômico da região do Prata. Para Boleslao Lewin (1939), os portugueses foram importantes para o desenvolvimento não só do porto de Buenos Aires, mas também para as construções de uma rede mercantil local e de embarcações para tráfego, produção de uma nova agricultura e o surgimento de intercâmbios independentes da Coroa. Assumindo essa mesma perspectiva, Alice Piffer Canabrava (1984) permanece a afirmar a importância dos comerciantes portugueses para o desenvolvimento material para Buenos Aires, destacando como o contrabando minou o monopólio comercial da Espanha. Para ela, a participação comercial de portugueses no porto possibilitou um comércio ilegal e aquisição de funções públicas, refletindo na ordem política e social.

Esta penetração era entendida pelo enfretamento dos negociantes lusitanos como uma *élite encomendera criolla*; pela formação de grupos de interesses corruptos, como o ‘grupo confederado’ que uniu comerciantes portugueses, funcionários reais e membros do Cabildo de Buenos Aires contra o grupo fiel às diretrizes da Coroa espanhola. (CEBALLOS, 2016, p.18).

Chama-nos atenção o caráter econômico dessa inserção portuguesa, assim como a legitimação portuguesa em Buenos Aires, havendo como consequência a criação de um contexto social próprio que aos poucos foi moldando o jogo social e as relações mercantis luso-hispânicas. Mesmo os portugueses sendo considerados, na América espanhola, como “*sospechosos de la fé*” e considerados como estrangeiros pela Casa de Contratação, eles “[...] não participaram como sujeitos históricos externos ou complementares à dinâmica da cidade, mas como parte estrutural das relações que lá se estabeleceram.” (CEBALLOS, 2016, p.132).

A política de privilégio, permeada pelas redes mercantis, fez parte dessa realidade hispano-americana, em que os comerciantes portugueses se fizeram como parte intrínseca, mantendo, assim, redes de cumplicidades com oficiais régios, *vecinos* e governadores. Foram importantes para obter mais facilidades nas negociações perante os interesses locais com o centro e seus representantes regionais, como a Audiência de Charcas. Portanto, percebe-se que ser um comerciante atuante em Buenos Aires não significava necessariamente ter recursos

financeiros, mas era importante pertencer a essa lógica de atuação e ser um *vecino*, mesmo sendo estrangeiro. Nesse sentido, os portugueses fizeram parte do comércio rio-platense porque se envolveram diretamente nessa política de privilégios.

3. ROTAS E TRATOS NO PORTO DE BUENOS AIRES

No início do século XVII, a *Ciudad de Santa María de la Trinidad y Puerto de Buenos Aires* se transformou em uma praça cobiçada pelos países europeus, tanto por sua posição geográfica favorável ao mar aberto, quanto por suas práticas de comercialização legais e, por ora, ditas como contrabandeadas. O Império Português, sobretudo, era o único a dispor da vantagem de possuir, naquela região, uma relevante quantidade de habitantes portugueses, estabelecidos desde o final do século XVI, os mesmos que, para a Espanha, constituíam-se como sinônimo de preocupações e fonte para a existência de medidas coercitivas. (LÜDERS, 2017).

Entendemos por região do Rio da Prata, durante a União Ibérica, todo o espaço litorâneo que decorre das afluições de Guairá, descendo pelo sentido norte e chegando às margens do Oceano Atlântico.

O rio, em si mesmo, é um grande estuário formado pela confluência dos rios Uruguai e Paraná, que, além das águas do interior do continente, trazem ao Prata enorme quantidade de sedimentos, responsáveis pela formação dos famigerados bancos de areia pouco abaixo de sua superfície, responsáveis por não poucos naufrágios e exigentes de pilotos práticos e especializados em sua navegação. (LÜDERS, 2017, p. 92).

Essa região, que, no século XVI, foi nomeada por Províncias do Rio da Prata e do Paraguai, fazia parte do vice-reino do Peru, com limites indeterminados. O seu território abrangia uma área grande, não se limitando às margens dos rios: abrangia toda a área meridional do continente ao sul do Rio da Prata. Ao norte, localizavam-se as terras da região do S. Francisco e do Mbiaçá, indo até o Rio Paraguai, e, no sertão do Rio Paraná, estavam as povoações de Vila Rica, Ontiveros e de Guairá. (CANABRAVA, 1984, 25).

Na realidade, o território ocupado não passava de áreas restritas em torno das povoações escalonadas à margem dos rios Paraná e Paraguai. A sede regional do governo era Assunção, residência dos governadores, mas, sobre estes se exercia a autoridade superior da Audiência de Charcas, que além das funções judiciais, efetuava ainda a vigilância administrativa (CANABRAVA, 1984, p. 25).

Além do nosso foco principal, o trânsito atlântico com o Estado do Brasil no século XVII, conhecer a cidade de Buenos Aires e o seu porto, assim como outros povoamentos

interioranos da região, concernem como pontos relevantes para compreendermos as rotas e relações comerciais, as dinâmicas mercantis e as trocas comerciais da época com o Estado do Brasil, tornando-o a explanação das localidades interioranas fundamental.

A importância da cidade de Buenos Aires para as transações mercantis reforçou os interesses locais de comercialização, ao ponto de direcionar pedidos de povoamento e habitação ao Reino. Em 1579, o oficial real tesoureiro Hernando de Montalvo, de Assunção, relatou ao rei a importância de proceder o povoamento para a construção e habitação de Buenos Aires, declarando, em carta, a relevância do porto devido ao grande comércio e aos negócios com o Peru, com Tucumán e com o Brasil. Ainda com interesses no ancoradouro, o licenciado Juan de Matienzo defendeu a necessidade de uma ampla comunicação das regiões interioranas com o Oceano Atlântico e a instauração de porto no Rio da Prata.

Esse licenciado relatava que, a partir da fundação de um porto em Buenos Aires, levar-se-ia do Alto Peru muita prata e mercadorias, barateando os produtos e facilitando as transportações. Em retorno, para mercadorias que chegassem pelo oceano, subiriam pelos rios até chegar em Tucumán e Assunção e, posteriormente, seguiriam em cavalos ou em mulas. Assim, os *vecinos* ficariam ricos pelos inúmeros contratos comerciais que se estabeleceriam entre as principais cidades e devido às trocas comerciais frequentes.

Percebe-se que a própria fundação do porto em Buenos Aires foi desejada pelos oficiais régios, como no caso do tesoureiro Hernando de Mantalvo e do licenciado Juan de Matienzo, pelos moradores das regiões e, evidentemente, pela Coroa, significando a confluência de interesses que resultará em uma segunda alternativa comercial com o Alto Peru e Lima, facilitando a o contato entre o reino da Espanha e o seu interior por meio do Oceano Atlântico. (CEBALLOS, 2007).

Não obstante, além de Buenos Aires, as cidades interioranas tiveram uma participação ativa para estruturação de uma dinâmica comercial com o Estado do Brasil. Portanto, destacamos as cidades de Assunção, Potosí e Tucumán, as quais tiveram grande importância no comércio inter-regional e também receberam uma forte presença de comerciante portugueses, que “[...] mantinham contato com Lisboa, São Paulo de Luanda, Bahia, Rio de Janeiro, Cartagena de las Indias, Lima, Potosí, [...] arribaram ao porto de Buenos Aires para comerciar, residir, manter terras ou simplesmente passar ao seu interior. [...]” (CEBALLOS, 2007, p. 7).

À priori, denominamos esses centros de povoamento nas Províncias do Rio da Prata e de Tucumán pelo termo “cidades”, devido aos privilégios e franquias outorgadas no momento

das suas fundações mediante seus povoadores, assim como por possuir um cabildo. Essas cidades, em grande medida, subsistiam graças a uma economia rural incipiente, com indústrias domésticas e patriarcais. Contudo, tinham sua importância regional e comercial, no sentido de estabelecimento de uma comunicação mercantil com a prata de Potosí, no Alto Peru, e o porto de Buenos Aires, além da base que era a agricultura. (CANABRAVA, 1989).

A povoação de Assunção era a mais antiga da região platina, levantada em 1537 e dita como cabeça de província. Essa localidade ligava-se ao interior e ao Oceano Atlântico através dos rios Paraná e Paraguai (e o Prata). A cidade de Assunção, mesmo sendo distante dos centros políticos como capital do vice-reino peruano (Lima) e o Reino de Castela, manteve uma correspondência contínua com a entrega de informações para a Coroa e os pedidos de mercês. (CEBALLOS, 2007)

De acordo com Rivadeneyra (*apud* CANABRAVA, 1984, p. 27), essa cidade, em meados de 1580, contava com aproximadamente 300 *vecinos*, 6 igrejas e 1 Catedral. Em seus contornos, havia plantações de trigo, de vinha, de cana e hortaliças de Castela, além dos trapiches para a fabricação de açúcar e o cultivo de gado abundantemente. Nas suas proximidades, havia tribos guaranis, que foram submetidas aos espanhóis e que proviam a região com agricultura e artesanato. Isso gerou uma concentração de artesãos de vários ofícios, de modo que Assunção passou a reunir mais gente do que o total de pessoas das províncias vizinhas. (CANABRAVA, 1989).

Outro centro de povoamento importante nesse vasto interior era a cidade de San Miguel de Tucumán, que, ao pé da montanha, nasceu como um considerável povoamento. Fundada em 1565, logo essa cidade passou a reunir aspectos de uma vida econômica intensa, conseguindo autonomia, em relação ao Chile, e o direito de comercialização que interligava a região do Alto Peru ao Oceano Atlântico. (CEBALLOS, 2007). A abundância de madeiras nas suas montanhas e sua posição geográfica, que pertencia ao caminho real para as regiões de prata em Potosí, favoreceu e orientou sua economia para a fabricação de carretas, veículos que usavam apenas madeira e que se utilizavam nas províncias do Rio da Prata.

Ainda em S. Miguel estavam as melhores casas da província e as colheitas abundantes. Desenvolveu-se a cultura do algodão, linho e do gado bovino, fornecendo-os como matéria-prima para a indústria de tecidos e mantendo como o maior consumidor o Alto Peru. (CANABRAVA, 1989). Além disso, Tucumán comercializava com os centros mineiros, obtendo, através da cidade de Lima, os recursos suficientes para a aquisição de artigos de procedência europeia e por preços que derrubavam a sua margem de lucro. Posteriormente,

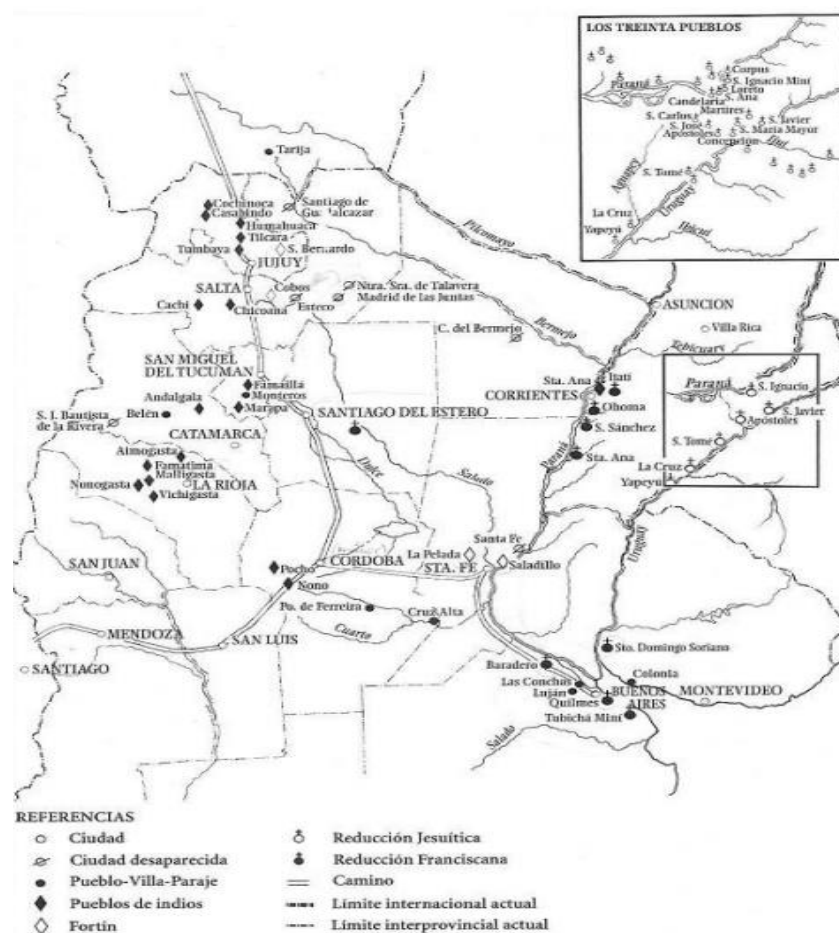
seria essa cidade dinâmica e ativa economicamente que estaria por se tornar um dos principais centros de consumo dos artigos de procedência europeia. (CEBALLOS, 2007).

Já a cidade de Potosí, dita como o berço da prata na região do Alto Peru, foi “construída na montanha estéril, [...] só podia viver graças aos gêneros importados dos vales vizinhos [...]” (CANABRAVA, 1989, p. 36). Nesse período, ao mesmo tempo em que sobrevivia por meio da importação de gêneros dos vales vizinhos, passou a ser um dos mercados mais caros do mundo, no qual, muitas vezes, os preços atingiam somas extraordinárias, com cotações que chegavam a valer, aproximadamente, entre oitocentos e até mil por cento a mais. (CANABRAVA, 1989, p. 36).

No entanto, desde muito cedo, fez permear por essas cidades o fascínio do grande mercado potosino, percorrendo por esses caminhos e rotas interioranas os interessados pela prata, cujas principais vias coloniais foram as dos caminhos para o Peru e para o Chile. De modo geral, as bases econômicas dessas regiões era a criação de gado, produto esse que era exportado para os centros de mineração do Alto Peru e intensificou-se com o comércio de mulas, e a agricultura, que se limitava ao cultivo de trigo e milho. Além disso, a pequena cidade de Córdoba produzia farinha e carne de charque; vinhos nas cidades de San Juan e Mendoza; erva-mate e açúcar do Paraguai; tecidos de algodão em São Miguel, Santiago del Estero e Córdoba. (CANABRAVA, 1989).

Várias rotas ligavam o interior do Vice-Reino do Peru a Buenos Aires. A primeira era terrestre, passava-se por um terreno de planícies até Tucumán, em que Córdoba era a primeira e principal cidade a que chegavam os comerciantes por Buenos Aires. A segunda era a fluvial, constituída a partir do rio Paraná, com pequenas embarcações que subiam o curso do rio e, passando pelas cidades de Santa Fé e Corrientes, chegavam à Assunção, capital do Paraguai. Para o interior, os caminhos se dividiam. Ao sul da cidade de Córdoba, começava a estrada, passava por San Luis e Mendoza, atravessava a Cordilheira dos Andes e chegava à cidade de Santiago do Chile, costa com o Oceano Pacífico. Já ao Norte de Córdoba, a estrada seguiria por toda a região do Tucumán, chegando às cidades de Santiago del Estero e San Miguel de Tucumán até seus limites setentrionais em Salta e Jujuy.

Imagem 1: Rotas terrestres no interior do Rio da Prata no final do século XVII.



Fonte: BECK, Hugo Humberto. Distribuição de la conquista. Red de urbanización y vías de comunicación. In. Nueva História de la Nación Argentina. Período español (1600-1810). Tomo 2. Buenos Aires: Planeta, 1999. P. 23.

Esse comércio interprovincial com suas ligações inter-regionais era realizado por vias terrestres bastante precárias e mediante imensos espaços desabitados. O transporte de mercadorias era feito em carretas, vagões de madeira, chegando até a cidade de Salta. Os carregamentos das carretas eram transferidos para mulas, devido aos terrenos íngremes e com elevações. Passando por Jujuy, os produtos seguiam a estrada entre as montanhas. Daí, finalmente, deixava a Governação do Tucumán para adentrar no Alto Peru e alcançar a Vila de Potosí. Assim,

O comércio inter-regional apresentava-se como espaço para a quebra do exclusivo, visto que, interna e externamente, a necessidade de fazer circular produtos, tanto de exportação como de consumo interno, exigia que se burlasse para a manutenção da dinâmica interna das colônias. (BARROS, 2013, p. 66).

Nesse sentido, buscando um melhor e efetivo controle administrativo dessa comercialização no vice-reino peruano, a Coroa instituiu subdivisões governamentais. Para isso, criaram-se audiências “[...] compostas por três categorias: do vice-reino, que eram presididas diretamente por um vice-rei, pretoriais, que tinham mando de governo e poder militar sobre sua própria jurisdição, e as subordinadas, sujeitas à autoridade política de um vice-rei. (MARTINEZ, 1992).

Para os casos do Rio da Prata, Tucumán e do Alto Peru, foi criada a *Audiência pretorial de La Plata de los Charcas* (1559), com funções de tribunais de justiça e órgãos do governo, tornando-se responsável pela adequada observância das leis na América e fiscalizadora do tesouro real, e vinculava-se diretamente às ordenanças do Conselho das Índias. Ainda no vice-reino do Peru, com os mesmos propósitos de administrar e fiscalizar, havia a audiência de Panamá (1538), Lima (1543), Santa Fé de Bogotá (1548), Quito (1563) e Santiago de Chile (1563-1573). No Rio da Prata, precisamente em Buenos Aires, foi construída sua própria audiência entre os anos de 1661 e 1671. (ELLIOTT, 1997).

Essas instituições ressaltam, mais uma vez, que, apesar das distâncias geográficas e de serem regiões tidas como periféricas, o monarca buscava, constantemente, meios de informação e formas de controle sobre as suas possessões, permitindo concretizar o pertencimento a determinados espaços conquistados e legitimar as suas ações como centro. Para isso, “os vassallos do rei espanhol produziam atas, cartas, enviavam procuradores para pedir mercês e comunicar ao rei os seus feitos e seus méritos” (CEBALLOS, 2007, p. 38).

Nesse sentido, a partir do final do século XVI, formou-se uma imensa rede de comunicação mercantil entre o litoral e as cidades interioranas, conectando, através do espaço portuário, o interior ao litoral e o litoral ao mundo Atlântico. Com isso, a vida econômica do vice-reino passou a se interessar, principalmente, nas relações comerciais transatlânticas, tornando Buenos Aires e o interior um espaço de conquista, abastecimento e trocas comerciais.

Por mais que o interior se mantivesse com suas produções locais, como a farinha, os tecidos e a extração de prata, foi no âmbito do Oceano Atlântico que se estabeleceu um comércio mais intenso e efetivo em trocas, valor e volume. Foi essa abertura para a dimensão oceânica que “[...] influenciou natureza das trocas, fossem elas demográficas, econômicas, sociais, culturais, comerciais entre os três continentes e os arquipélagos adjacentes que o compõem.” (RUSSEL-WOOD, 2014, p.17).

Portanto, visando aos tratos comerciais, Buenos Aires nasceu mediante os interesses locais e supralocais, fosse da província de Tucumán, fosse de Assunção, da Audiência de

Charcas ou da Coroa, tornando-se porta de entrada de produtos manufaturados europeus com baixo custo e escravos vindos do Estado do Brasil e Angola. Por sua vez, os *vecinos* de Buenos Aires constituíram contato comercial com o Estado do Brasil por meio de seus produtos locais, como couros, farinha, cecina (carne seca), sebo e, especialmente, a prata de Potosí.

3.1. Os interesses comerciais na confluência de Buenos Aires

A cidade de Buenos Aires teve duas fundações. A primeira, em 1536, foi consequência de um período de exploração sob comando de Dom Pedro de Mendoza, porém, por ter sido povoada de forma precária, caiu em ruínas em meados de 1541. O intuito principal dessa edificação foi estabelecer um porto no estuário do Prata, constituindo-se uma base marítima para interligar os acessos das margens oceânicas ao seu interior, na intenção de conseguir acesso à prata da região mineira de Potosí. Dessa forma, ao estabelecer a primeira fundação da cidade de Buenos Aires na margem ocidental do Rio da Prata, Dom Pedro de Mendoza teve como projeto condutor “poder algum dia abrir caminho y entrada para el Reyno del Perú” (GUZMÁN, *apud* CANABRAVA, 1984, p. 51).

Por mais que, anos depois, o porto de Buenos Aires tenha sido desabitado pelos colonos, “a necessidade de uma escala na orla marítima atlântica para as comunicações do Paraguai com a Espanha continuou latente, favorecendo a concessão de permissão real para o capitão João Romero e Gonçalo de Mendoza, para que tentassem repovoar o porto [...]” (BARROS, 2013, p. 68). Essas tentativas de estabelecer uma intercomunicação do interior com o Atlântico só foram bem-sucedidas com a fundação da Audiência de Charcas em 1559, quando o licenciado Juan de Matienzo, um dos ouvidores dessa audiência, já citado anteriormente, passou a defender, perante a metrópole, “[...] a favor das vantagens da comunicação com a Espanha, por intermédio de um porto no estuário do Rio da Prata, porto este que contribuiria com a formação de uma grande unidade administrativa, compreendida entre Potosí, Tucumán e Paraguai.” (BARROS, 2020, p.154).

Nessas circunstâncias, “acreditava-se que o porto de Buenos Aires operaria uma captura de tráfego em relação às cidades de Lima, de Quito e Chile, pois seria mais fácil empreender a viagem ao rio da Prata para ir à Espanha” (CANABRAVA, 1984, p. 57). Mencionava-se, cotidianamente, que Buenos Aires “fuera uno de los mejores puertos que em Indias hubiera por el gran comercio y trato com el Perú y Tucumán y estas provincias y el Brasil y ser tan breve y segura la navegación a Espanha de dos meses y médio [...]” (LEVILLIER, *apud* CEBALLOS,

2007, p. 37). Sendo assim, houve a segunda fundação, em 11 de junho de 1580, nomeada de *Santíssima Trinidad y Puerto de Buenos Aires*, comandada pelo tenente de governador, Juan de Garay, numa expedição de 60 *vecinos*. (CANABRAVA, 1984, p. 27).

A segunda fundação alterou as relações comerciais de toda a região platina. Erguida a partir do resultado de uma conjunção de interesses comerciais e locais, passou a constituir-se como um espaço de atuação comercial por meio de sua posição privilegiada e estratégica para os tráfegos comerciais no sul do Oceano Atlântico. Foi um projeto alentado não só pelos *vecinos* locais de Buenos Aires, mas também de algumas regiões interioranas do vice-reino, principalmente pelas de Tucumán e do Alto Peru, e que tinham a pretensão de “[...] estabelecer puerto y escala, entrada e salida para el trato y comercio de navios y gentes así de Espanha como de la costa del Brasil” [...] (LARROUY *apud* CANABRAVA, 1984, p. 60).

Devido ao ativo comércio que estabeleceu juntamente com o Estado do Brasil, conhecido como “terra de abundâncias”, e com a passagem de mercadorias entre o interior do Rio da Prata, Buenos Aires tornou-se um polo de grande atração comercial para o século XVII (CANABRAVA, 1984). Os benefícios dessa aproximação comercial com o Estado do Brasil, desde muito cedo, foi perceptível. Criou-se uma interdependência comercial entre essas duas regiões, a qual facilitou a aquisição de manufaturas europeias, por estabelecer uma rota alternativa, adquirindo-as em maior quantidade e em menor preço do que as mercadorias abastecidas pela região de Lima. Dessa forma,

[...] a fundação de Buenos Aires, além de importante para a conquista de um território e ponto estratégico por sua localização na embocadura do Rio da Prata, diante do Oceano Atlântico, também foi uma tentativa de promover rotas alternativas de comércio com a Europa [...]. (CEBALLOS, 2007, p. 2).

Não obstante, as vantagens comerciais que traria essa rota alternativa de comércio com a Europa resultaram em conflitos de interesses entre os comerciantes administradores do porto de Buenos Aires com os de Lima, conveniente à disputa pelo direito do monopólio das vendas de manufaturas de luxo às regiões mineiras e às suas áreas de influência, tais como tecidos, vestimentas e utensílios domésticos. Esse fato reforça a nossa compreensão da atuação comercial que o porto permitiria aos *vecinos* e como sempre foi permeada por interesses mercantis.

Além disso, percebemos que o porto de Buenos Aires não funcionou apenas como válvula de escape para as mercadorias produzidas na região do Rio da Prata, excepcionalmente,

farinha de trigo, sebo, cecina, couro e prata. Dentro do comércio legal, veremos mais à frente que os chamados “frutos da terra” eram os principais produtos exportados para o Estado do Brasil. Em troca, eram importados para a região do Prata artigos da Europa que muitas vezes eram revendidos em Buenos Aires e encaminhados para os lugares mais distantes do porto. Paralelamente, visualizamos também o comércio ilegal, com a exportação de couro, quando proibido por cédula real, devido ao produto facilitar o escoamento da prata vinda de Potosí para a América portuguesa, resultando na ambição maior, o consumo da prata.

Os documentos do século XVI nos permitem verificar que apenas fundada a cidade, relações comerciais se haviam entabulado com os portos do Brasil; para estes os colonos de Buenos Aires remetiam prata, ouro, farinha, e tecidos de algodão e traziam de volta objetos manufaturados de importação portuguesa [...] (CANABRAVA, 1984, p. 64).

Foi a partir de 1584 que os contatos comerciais entre a região do Rio da Prata e o Estado do Brasil passaram a ser registrados em documentos oficiais, como parte legítima da rota de comércio do porto de Buenos Aires. Pela documentação levantada, torna-se possível perceber que, apesar do distanciamento espacial em relação ao centro administrativo e às proibições régias à comercialização ultramarina, Buenos Aires não foi exclusivamente um ponto estratégico para a defesa militar, e significou também o alargamento das relações sociais, tornou-se um ambiente de vivências, interesses mútuos e relações de cumplicidade entre moradores, comerciantes, governadores e oficiais régios, estruturando uma dinâmica social política na região.

Percebemos, então, que o porto de Buenos Aires do século XVII, contexto da União Ibérica, desempenhou uma ampliação mais eficiente das comunicações comerciais entre as regiões do interior e os mercados abastecedores do exterior, nesse caso, o Estado do Brasil, Angola e Europa: “o contraste entre a pequenez desta cidade de não mais de quatrocentas casas de barro com o considerável volume de sua atividade portuária faz revelar a verdade e vocação de Buenos Aires e as dimensões exatas de sua importância.” (LÜDERS, 2017, p.92).

A principal característica do porto platino é ser e estar no centro de uma complexa rede comercial e de rotas terrestres e marítimas, que convergem e se entroncam no Rio da Prata. O Rio da Prata, em si mesmo, formado pela confluência dos rios Uruguai e Paraná, separava as rotas marítimas que ligavam a cidade de Buenos Aires aos portos do Estado do Brasil e da África Ocidental, além de ligar-se, naturalmente, há vários portos da Europa, fossem da Península ou do norte do Velho Mundo. (LÜDERS, 2017).

Buenos Aires era concebida como uma cidade de trânsito, ponto de desembarque e de passagem para as mercadorias destinadas às localidades interioranas do Rio da Prata. (CANABRAVA, 1984, p. 112). As relações portuárias integraram não somente as províncias do Rio da Prata e Tucumán, abarcavam dois domínios comerciais à parte, a Carreira das Índias e a Carreira do Brasil, que se interligavam e articulavam mediante aos interesses mercantis, como a própria necessidade comercial de alcançar o caminho real da Prata e unindo-os entre si. A partir do trato mercantil atlântico, “a cidade não era mais que um pequeno ponto urbano perdido em uma vasta costa que separava Buenos Aires do encontro das águas do Rio da Prata com o Oceano.”. Agora, ganhara notoriedade a partir de seu comércio. (LÜDERS, 2017, p. 92).

Desse modo, o comércio entre a região do Rio da Prata e o Estado do Brasil foi de proporções equivalentes, visto que ambos se beneficiaram dessa relação comercial, contribuindo para o desenvolvimento local e para a ampliação das redes mercantis em todo o Atlântico Sul, concebendo-se uma maior arrecadação do fisco para a Coroa, o que tornava esse processo ainda mais interessante. É por isso que entendemos esse momento a partir de uma *interdependência* comercial, constituída pelos benefícios de todos os envolvidos nessa rede rentável e vantajosa.

3.2. Rio da Prata: o Estado do Brasil como fator comercial dinamizador

A interferência portuguesa no comércio com a província de Tucumán e o Potosí, através de Buenos Aires e do Paraguai, estabeleceu o Estado do Brasil como o principal elemento de dinamização do comércio regional. (VENTURA, 2004). A atividade comercial mobilizava não só *vecinos* e portugueses, mas também sujeitos com funções políticas ou religiosas, como o caso do dominicano português D. Francisco de Vitória, bispo de Tucumán, desde 1577.¹³

Em 1585, iniciaram-se os contatos comerciais mais frequentes e mais bem documentados do Rio da Prata com as cidades do Estado do Brasil. Nessa relação de interesse, a intenção de abrir uma nova rota que barateasse os produtos e visando ao desenvolvimento regional, o licenciado Cépeda, recorrentemente, criticava os excessivos preços estabelecidos às mercadorias manufaturadas que vinham da Europa por meio do sistema das *flotas e galeones*, recebidos nas províncias sob jurisdição de Charcas. (CEBALLOS, 2007).

¹³“Fray Francisco de Vitória foi proposto para bispo de Tucumán pelo Conselho das Índias em 13 de setembro de 1577, perante a recusa de fray Jerónimo de Villa Carrillo, mas só assumiu o cargo em 1581. Foi responsável por fazer negociações em Lima e pela abertura comercial na via entre Tucumán e Chile.” (VENTURA, 204, P.14) (Cf. Antonia Heredia Herera, *Catálogo de las Consultas del Consejo de Indias. T. I (1529-1591)*. Madrid: Dirección General de Archivos y Bibliotecas, 1972, p. 198).

Nesse contexto, a Audiência de Charcas autorizou ao comerciante e *vecino* de Córdoba, Diego Palma Carillo, e ao padre Francisco de Salcedo o transporte de ouro e de prata para comercialização no Estado do Brasil, importando escravizados: tudo isso em nome do bispo português de Tucumán, D. Francisco de Vitória. Entretanto, essa transação só foi possível porque, antes da sua realização, o bispo enviara Salcedo para São Salvador Bahia, objetivando pedir ajuda para sua província aos religiosos da Companhia de Jesus. Para isso, o padre levou dinheiro e uma carta com destino ao Governador Geral do Brasil, Manuel Teles de Barreto, a qual tinha por interesse concluir alguns contratos comerciais e, definitivamente, realizar a sua viagem. (CEBALLOS, 2007).

No final do ano de 1585, com as permissões para navegar, Diego Palma e Francisco de Salcedo saíram de Santa Fé ou de Buenos Aires acompanhados de outro comerciante, um capitão português chamado Lope Vazquez Pestaña e por Alonso de Vera y Aragón, transportando 30.000 pesos em prata. O mestre do navio era Pedriáñez, vindo do Estado do Brasil, grande conhecedor dos mares e das redes comerciais. Participará, posteriormente, dos lucrativos negócios em Buenos Aires. No percurso da viagem, ancoram em São Vicente, onde compram um novo navio e o nomeiam de “San Vicente”, partindo, em seguida, para a região da Bahia. Chegando, são recebidos por Teles Barreto, Governador Geral do Brasil, adquirem uma outra embarcação menor, “Nuestra Señora da Gracia”, para facilitar o acesso entre as vias fluviais do Rio da Prata. (CEBALLOS, 2007).

Em retorno para a província rio-platense, os navios foram carregados de escravizados “negros para el servicio del reverendíssimo obispo”, sinos, ferro, caldeiras de cobre, instrumentos para preparação do açúcar, etc. (CEBALLOS, 2007, p.41). Nessa retomada, ancoraram em Espírito Santo, os quais foram acolhidos com uma comemoração, justamente com a esposa do governador Vasco Fernandes Coutinho, que era cunhada da mulher do fiscal da Audiência de Charcas. Posteriormente, seguem para o Rio de Janeiro, inclusive o governador do Rio, Salvador Correia de Sá, que mantinha laços de amizade com o bispo Vitória. Em 1587, os dois navios chegam ao porto de Buenos Aires, porém, sofrem uma emboscada no Rio da Prata, sendo atacados por corsários ingleses. (CEBALLOS, 2007).

Paralelamente a essa viagem de comercialização do bispo D. Francisco de Vitória e do saque dos corsários, Alonso de Vera, que seguiu com a expedição rumo ao Estado do Brasil, também comprou um navio, nomeando-o de “Nuestra Señora del Rosario”, transportando 2.137 pesos em mercadorias, semelhantes às que foram roubadas do navio “Nuestra Señora da Gracia”. Em 1586, chega ao porto de Buenos Aires sem complicações, inaugurando o registro

da aduana na cidade. Além disso, também traz vários comerciantes do Rio de Janeiro, de forma legal ou não. (CEBALLOS, 2007).

Notamos que, apesar do fracasso da expedição de D. Francisco de Vitória, fica nítido o reconhecimento desses sujeitos da lucratividade dessa relação comercial. É tanto que Felipe II de Castela recebeu informações do vice-rei de Portugal, comentando sobre a relevância dessa rota comercial que, segundo ele, foi inaugurada por Vitória e Salvador de Sá. Contudo, não eram todos que tinham essa mesma perspectiva do vice-rei de Portugal com relação a essa nova rota comercial. Em 1587, houve uma reclamação que partiu do governador de Tucumán para o vice-rei do Peru, relatando as atitudes comerciais de Francisco de Vitória, “[...] cuya vida y ejemplo no es de prelado sino de mercader”. (CEBALLOS, 2007, 43).

Sobre a viagem que D. Francisco de Vitória fizera com destino a São Salvador Bahia, este relatou ao governador de Tucumán que as intenções comerciais foram escondidas mediante o interesse de trazer jesuítas da Bahia. Muito embora tivessem vindo 6 jesuítas a bordo do navio, os 30 mil pesos em prata de que D. Francisco de Salcedo e Diego de Palma Carillo eram portadores anulava a finalidade religiosa da ação, mesmo que parcialmente. Tal acusação foi confrontada pela carta que o bispo de Santiago del Estero enviou ao Padre José de Anchieta da província do Estado do Brasil. O relato que foi entregue ao seu criado Diego de Palma e a relação da viagem que foi escrita por ele confirmam as informações subjacentes à denúncia do governador de Tucumán, por mais que a intencionalidade da viagem estivesse muito bem disfarçada nesses pretextos e ações do bispo. (VENTURA, 2004).

As reclamações sobre bispo português de Tucumán ilustram as ações dos comerciantes no relacionamento comercial da região do Prata com o Estado do Brasil. Ressalta-se, em primeiro lugar, a relação estreita entre as duas regiões, na qual o Estado do Brasil dinamizou essa comercialização no Atlântico Sul e o Rio da Prata tornou-se porta de entrada e saída de pessoas e mercadorias.

No ano de 1586, um ano antes da denúncia do governador de Tucumán, o tesoureiro da Real Hacienda de Córdoba, Dom Gerónimo de Bustasmante, escreveu ao rei acusando o bispo de defraudar a fazenda real, queixando-se da atividade comercial intensa realizada por D. Vitória e da circulação de produtos entre o Estado do Brasil e a província de Tucumán. Constava na carta informações da embarcação em nome do bispo Vitória, procedente do Brasil, no final do ano de 1585, a mesma relatada pelo governador de Tucumán. Referiu-se às mercadorias, evidenciando que, dentre elas, trouxera muito açúcar e ferro que se podiam trazer a Tucumán, Potosí e Peru, apesar das proibições. (VENTURA, 2004).

Gerónimo de Bustamante considerava essas ações comerciais prejudiciais para os negócios da província de Tucumán, denunciando a fraude. Segundo ele, o bispo português agia contra a Fazenda, pois essa atitude de despachar para o Estado do Brasil uma embarcação comprada no Rio da Prata, “com mais de 30 mil pesos dos quais grande parte era em prata lavrada, por quintar, para que fossem empregues em negros e outras mercadorias.” (VENTURA, 2004, p.15). Além disso, o tesoureiro advertia que fossem tomadas as medidas necessárias para evitar as fraudes nas rendas reais, já que traziam diversas mercadorias. (VENTURA, 2004).

Como agravante dessa situação, denunciava-se que D. Francisco de Vitória, para conseguir realizar o trânsito, teria aliciado outros clérigos, como foi o caso de Hernando Morillo. Para amenizar a situação e propor uma alternativa, Bustamante propôs que as mercadorias que tivessem a procedência do Estado do Brasil, em primeiro momento, parassem na alfândega de Buenos Aires, pagassem nesse porto os direitos reais e só assim seguissem para Tucumán. Desse modo, seriam “vendidas e beneficiadas pelos oficiais reais, dobrar-se-ia a moeda e poder-se-ia levar ao Potosí o procedido da venda”. (VENTURA, 2004, p.16).

As denúncias vão além. Em 1588, O governador de Tucumán voltou a denunciá-lo, referindo-se ao contrabando realizado pelo bispo, com mercadorias que vieram do Estado do Brasil e tendo este já preparado nova viagem, agora com 45.000 pesos de prata. Quatro anos depois, foi a vez do jesuíta e Comissário do Santo Ofício, Padre Francisco de Angulo, ao relatar ao arcebispo de Lima sobre o bispo D. Francisco de Vitória, que se encontrava no Estado do Brasil, comerciando e realizando práticas de contrabando. No ano seguinte, o arcebispo de Lima informou a Filipe II que o bispo de Tucumán fora para o Estado do Brasil comerciar, e não voltara. (VENTURA, 2004).

Ainda nesse período, o licenciado Ruano Tellez, familiar do governador Fernandez Coutinho e que tinha relações com o bispo Vitória, advertiu o rei sobre o novo caminho que se formava por meio das relações comerciais entre Buenos Aires e o Estado do Brasil. Tal via acabaria por imigrar muitos portugueses ao Peru, assim como comentava sobre os navios portugueses que vinham do Estado do Brasil com produtos ingleses e franceses, além dos escravizados. Diante disso, Tellez se preocupava com o trânsito ilegal e com a saída de prata de Potosí, e solicitou ao vice-rei e à Real Audiência o fechamento do porto. (CEBALLOS, 2007).

É perceptível que, diante das denúncias, o bispo D. Francisco de Vitória era um grande comerciante, conhecedor das redes mercantis estabelecidas entre o Estado do Brasil e o Rio da

Prata. Mesmo saindo do bispado em 1582, foi para Charcas, visando a comerciar em Potosí, e depois para a Santiago del Estero. Posteriormente, foi para Buenos Aires, e então ao Estado do Brasil, passando a despachar muitas mercadorias para o Alto-Peru: “na verdade, o bispo, com alma de tratante, passou a vida a comprar e a vender, importando e exportando entre o Potosí, Tucumán, Buenos Aires e a costa do Brasil, negros, pérolas, vacas e mulas, ficou muito pouco tempo com as suas ovelhas. (VENTURA, 2004, p.17). Além disso, outro aspecto perceptível dessas redes comerciais é a intervenção dos portugueses nas rotas inter-regionais, através do Estado Brasil, visualizada através das correspondências comerciais entre comerciantes de Tucumán.

Em 1594, Rodrigo de Salinas enviou uma carta de Córdoba ao seu sócio Lope de la Peña. A missiva continha informações importantes sobre o comércio com o Estado do Brasil, ocorrida por intermédio do Paraguai, assim como referências sobre as operações comerciais do deão de Tucumán, natural de Faro, D. Francisco de Salcedo. Ela salientava que do Estado do Brasil vinha muito açúcar e doce em conserva. Tais mercadorias chegavam por via atlântica e por intermédio dos portugueses, trazendo consigo avelórios, sobretocas, azeviches, gargantilhas, etc. Ainda na carta, Rodrigo de Salinas deixou claro a qualidade dos produtos: “vem pelo Brasil todo o melhor de Espanha e vale um chapéu de Segóvia seis pesos, adereçado, que vale mais que cem chapéus feitos em Lima, porque além do seu feitio e lustre depois de ter servido dois anos o voltam e amoldam de novo e serve outros dois”. (VENTURA, 2004).

Nesse caso específico, os produtos europeus chegavam ao Estado do Brasil, seguiam para o Rio da Prata por intermédio de portugueses pela via atlântica, adentrava na região de Córdoba e eram levados ao Santiago do Chile pelos mercadores espanhóis, e chegavam com um preço baixo, o que permitiria bons lucros. Nessa comercialização, quantidade e variedade dos produtos procedentes do Estado do Brasil e do Peru era surpreendente: desde tecidos, até facas, tesouras, espelhos, sapatos, etc. O tecido era um produto bastante requisitado, pela sua lucratividade na região, sendo transportado por muitos mercadores lusitanos, como no caso de Francisco de Barros, que, em 1592, enviou para Buenos Aires 2 mil varas de algodão. (VENTURA, 2004).

Nessas correspondências de mercadores, ficou evidente a importância das relações comerciais da região do Rio da Prata com Estado do Brasil, que floresceu e intensificou uma economia local platense, sendo estimulada a produção regional e a comercialização de excedentes através dos comerciantes portugueses. Nesse contexto, a inserção de escravizados

vindos de Luanda, reino de Angola, intensificou a produção de bens alimentares, assim como a procura de couro e sebo estimulou a criação de gado.

Aliado a isso, ainda havia a interferência de mercadores espanhóis em Córdoba, que defendiam a exportação de couro para o Atlântico devido à subida de preços provocada pela procura no Estado do Brasil. Assim dizia o mercador Juan de Soria em carta ao seu sócio: “Eu vou vendendo o pano a troco de bois e rocins, que é a moeda desta terra, com alguns novilhos, que vacas não há quem as queira dar porque o trato do Brasil e em especial um Juan Dolez mercador não deixou libra de sebo que todo o envio a Pernambuco [...]”. (VENTURA, 2004). Além dos portugueses, os espanhóis também iam comercializar no Estado do Brasil, levando produtos como sebo e farinha.

Por fim, percebemos que o comércio dos portugueses no mercado interiorano, fosse em Córdoba, em Tucumán, em Lima ou em Potosí, introduziu algumas alterações no conteúdo das trocas de produtos: a “economia natural ia dando lugar a uma dinâmica economia monetária de trocas a longa distância.”, na qual sua intensidade mercantil variou durante todo o século XVII. (VENTURA, 2004, p.20).

Dentro dessa circularidade local, os portugueses que chegavam ao Rio da Prata pelo Atlântico geralmente escoavam prata. Essa prática, em grande medida, interferia diretamente nas ações do tráfico ilícito que afetou, aproximadamente, cerca de $\frac{1}{4}$ da prata produzida nas minas Potosí. Além da prata, a produção local, como a farinha, o couro, a cecina e sebo, foram mercadorias de troca exportadas para o Estado do Brasil. Desse modo, observamos que, momentaneamente, o Estado do Brasil foi tão importante para o Rio da Prata como Potosí, na qualidade de polo dinamizador.

3.3. As vias dos portos e as rotas soltas portuguesas

As rotas soltas da Carreira do Brasil percorriam paralelamente às rotas espanholas da *Carrera de las Índias* e às rotas portuguesas da Carreira da Índia. No âmbito de convergência espanhola, para sua própria segurança, trafegavam em comboios de navios de grande porte, já que, por muitas vezes, transportaram uma representativa quantidade de prata. Enquanto isso, a Carreira das Índias portuguesa não formava grandes comboios, ou seja, a proteção era mínima e mantinha-se uma pequena escala com navios pequenos. Por mais que fossem menores em relação às rotas espanholas, as rotas portuguesas formavam um sistema de frota anual que circulava entre Portugal, Rota do Cabo e Ásia. A carreira da Índia na costa do Brasil foi

importante e com longa duração da ancoragem, vigorando entre século XVI ao XVIII. (BARROS, 2020).

O período da União Ibérica concebeu um ambiente propício para as navegações atlânticas de naus portuguesas em territórios espanhóis. Sob o propósito da relevância de seus territórios marginais às rotas comerciais estabelecidas pela Carreira das Índias, navios soltos criaram novos caminhos pelo Atlântico Sul, rumo ao Rio da Prata, e construíram uma rica circulação de embarcações entre Buenos Aires, Estado do Brasil e África.

Logo esse momento “[...] representou a confluência de um tráfego marítimo e comercial que ligava os quatro continentes e ao qual era preciso garantir continuidade e segurança [...]” (BICALHO, 2003, p.53). Dessa forma, passou-se a estabelecer praças mercantis redistribuidoras de mercadorias manufaturadas no Sul, elos de convergência entre o Estado do Brasil e o Rio da Prata e, conseqüentemente, a expansão de rotas comerciais terrestres e marítimas entre as duas regiões.

Nesse contexto, para um navio ser considerado solto, ele teria que navegar fora da frota “oficial”, ou seja, realizar uma navegação tida como isolada e possuir um alvará de permissão para esse tipo de viagem emitido pela Coroa. Porém, muitos mestres de navios navegavam sem tê-las ou sem estarem renovadas, quando não faziam várias cópias de uma mesma permissão, enviando muitos navios em frotas diferentes. E, geralmente, esse tipo de concessão era concedida às embarcações particulares. (BARROS, 2020).

Nesse contexto, foi por meio das rotas soltas que se constituiu no Oceano Atlântico uma rede mercantil luso-hispânica de caráter transcontinental, ou seja, um comércio triangular de bens complementares, de oferta e procura, entre Portugal, a costa ocidental da África, mais precisamente Angola, o Brasil e o Rio da Prata (pelo porto de Buenos Aires). (RUSSELLWOOD, 1981). Esse comércio triangular tornou-se essencial para as relações mercantis dessas regiões durante o século XVII. Nesse âmbito, encontra-se, logo abaixo, um mapa que representa as rotas soltas, contemplando as viagens de comercialização e de abastecimento.

Imagem 2: Destino dos navios de saída de Buenos Aires (1612-1627).



Como ilustrado acima, nesse comércio triangular do Sul do Oceano Atlântico, as embarcações que constituíam essas operações tinham, em especial, o porto da Bahia como ancoradouro dentre os principais centros mercantis na primeira metade do século XVII. Devido a essa centralidade, passavam-se fazendo escalas, escravizados vindos de São Paulo de Luanda, açúcar da Vila de Pernambuco, vinhos e manufaturas e têxteis europeus de Lisboa, arroz do Rio de Janeiro e, por fim, farinha de trigo, sebo e cecina do Rio da Prata.

Portanto, essa rede mercantil no Oceano Atlântico alcançava o Estado do Brasil e atuava em seus principais portos: São Salvador da Bahia, São Sebastião do Rio de Janeiro e porto do Recife e Vila de Olinda, em Pernambuco, e possibilitou a Buenos Aires a obtenção de manufaturas europeias com menores custos e a entrada de escravizados africanos. Porém, por outro lado, a América portuguesa se beneficiava do escoamento da prata vinda de Potosí, contrabandeada pelo rio da Prata, e dos frutos da terra (carne salgada, sebo e trigo) produzidos na província rioplatense.

É por isso que levantamos e sustentamos a hipótese de que o trânsito atlântico constituiu uma interdependência entre cidades do Estado do Brasil e Buenos Aires, mantendo-se a partir de interesses mútuos. As relações mercantis foram essenciais para o desenvolvimento do comércio e aquisição de mercadorias para as regiões envolvidas. Defendemos que as redes

comerciais constituídas permitiram aos portugueses a entrada e participação direta na vida política e comercial no Rio da Prata.

4 A DINÂMICA MERCANTIL E A POLÍTICA COMERCIAL

No final do século XVI, seja por caminhos de terra e, principalmente, d'água, os comerciantes chegavam a um dos polos centrais de comercialização do Atlântico Sul: o porto de Buenos Aires. Desde sua segunda fundação, o comércio ultramarino tornou-se o principal aspecto dessa cidade, sendo essencialmente estruturado pela dicotomia entre dois grupos principais: os proprietários de terra e, paralelamente, os criadores de gado, e os comerciantes ligados às rotas interioranas e além-mar. (LÜDERS, 2017).

Nesse âmbito, a dinâmica mercantil da praça de Buenos Aires, em conjunto com o Estado do Brasil, foi controlada pela Coroa, regida por meio de diversas cédulas reais e que tinha como objetivo restringir o comércio, estruturando-o por meio de proibições temporárias. Porém, em certa medida, as práticas comerciais prosperavam em convergência aos interesses dos grupos comerciais, atrelando-se, em sua composição, aos interesses dos oficiais régios e dos governadores do Rio da Prata, e declinando, quando eles se antagonizavam ou quando surgiam divergências. Em muitos momentos, os interesses dos comerciantes e dos oficiais régios andavam na mesma direção, já que o comércio marítimo movimentava a economia da época e todos os âmbitos mercantis.

A multiplicidade de redes de interesses na Buenos Aires seiscentista demonstra que a colonização não partiu unicamente de diretrizes metropolitanas, mas perpassou as próprias práticas locais e extra locais, confluindo-se aos interesses do Império espanhol e português. Maleabilidade das fronteiras sociais que serve a compreensão da constituição de espaços como Buenos Aires (CEBALLOS, 2008, p. 282).

Portanto, a participação na organização comercial platina não consistia apenas dos comerciantes do porto de Buenos Aires: atrelavam-se, também, as vastas redes mercantis que envolviam portugueses, funcionários reais, governadores e *vecinos*, constituindo-se como parte intrínseca dessa relação e implicando diretamente no favorecimento de alianças comerciais. Isso significou o exercício de táticas da sociedade local, que se utilizaram sabiamente das permissões e das proibições de comércio e conseguiram estrategicamente desenvolver um comércio de *extralegalidade* através das possibilidades e das necessidades locais. (MOUTOUKIAS, 1988).

A participação de funcionários régios dentro dessa dinâmica, como detentores de permissão real de comércio, facilitava os descaminhos necessários para a manutenção do porto

de Buenos Aires e, conjuntamente, as redes mercantis, colaborando para que participassem ativamente e compusessem nesse jogo comercial. (BARROS, 2020). Havia, também, como parte ativa e imprescindível dessa dinâmica mercantil, além a cooperação dos funcionários do rei e de suas fazendas locais, os membros de ordens religiosas. (LÜDERS, 2017).

No caso da atuação religiosa de clérigos, em alguns momentos, houve ações com procedências diretas e constantes na comercialização, como no caso do bispo de Tucumán. Paralelamente a isso, havia as atuações indiretas dentro dessas transações comerciais, em que os atuantes religiosos estavam apenas na qualidade de receptadores ou depositários de produtos em geral, movimentando-os no interior de seus conventos. Uma dessas práticas foi perceptível nos artigos da Constituição da Custódia Franciscana do Rio da Prata de 1606.

Iten se ordena que en nuestros conventos no se reciba plata o ropa o otras cosas que mercaderes suelen traer ocultamente contra el orden y mandato de su Majestad porque a causado y causa mucho escandalo a las Justicias y Oficiales Reales que podran justamente quejarse a su Majestad. ¹⁴

Para além disso, essa dinâmica comercial por parte dos funcionários reais foi perceptível quando foi estabelecida a alfândega seca na cidade de Córdoba, que visava a restringir o comércio que chegava a Buenos Aires, vindo das cidades costeiras do Estado do Brasil.

Sob os interesses comerciais e na tentativa de interferir nas diretrizes régias, em 06 de junho de 1623, Pedro Roxas Azevedo, escrivão do Cabildo da cidade da *Santísima Trinidad y Puerto de Santa María de los Buenos Aires*, registrou em ata uma reunião que se pautava nas deliberações existentes naquela província, com a presença do governador interino, Don Diego Paez de Clavijo. Além do governador e do escrivão, fizeram-se presentes Hernan Suares Maldonado (alcalde), Bernardo de Leon (depositário general), Juan Baptista Angel (regidor), Juan de Humanes (procurador geral), Francisco de Mançanares (alguacil), Alonso Agreda de Vergara (tesoureiro), entre outros.¹⁵

Nesse momento, o corpo político da instituição, na tentativa de solicitar ao Conselho das Índias o fim da aduana seca na cidade de Córdoba, elabora uma petição expondo que essa alfândega, de certa forma, impossibilitaria determinadas negociações, o que afetaria

¹⁴ LÜDERS, P. Christian. Portugal e o Comércio do Rio da Prata (1640-1680). 2017. 251p. Dissertação (Mestre em História Econômica) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017. p.102.

¹⁵ Arquivo Geral da Nação (Argentina). Registro de Navíos (siglo XVII). Legajo 3. Navio La Bendición de Dios (1623). Sala 9, 45 5 4.

diretamente o comércio em Buenos Aires.¹⁶ Posteriormente, os oficiais régios autorizaram a saída do navio *La Bendición de Dios*, pilotada pelo mestre português Francisco Gonçales.¹⁷ Tal embarcação foi a responsável por levar o procurador geral do Cabildo, Juan de Humanes, ao Reino de Castela para entregar a petição da Câmara diretamente ao Rei.

Essa função atribuída ao procurador geral foi uma prática recorrente nesse período. O Cabildo hispano-americano, constituído pelos *vecinos* que mantinham a *república* “às próprias custas”, fazia questão de enviar procuradores e informes, reafirmando a responsabilidade do monarca com o pacto de interdependência estabelecido. Com isso, mantinha-se um “prestígio local” por constituir um espaço de poder, sendo um importante papel na administração local, não apenas para a representação da Coroa, mas porque foi um espaço cujo controle possibilitou o acesso ao seu representante maior e, principalmente, para criar laços de compromissos entre os *vecinos*. (CEBALLOS, 2007).

Essa forma de organização do Cabildo estruturou-se pela criação de uma hierarquia de funções e de deveres, assim como relações de compromisso e de troca que, por mais verticais que pudessem parecer, proporcionaram a construção de redes de cumplicidades formadas por laços de interesses comuns. Os agentes sociais que constituíam essas redes agiam dentro de registros reconhecidos pela própria hierarquia funcional da Coroa, o que tornou as relações possíveis. (CEBALLOS, 2007).

Xavier Gil Pujol (1991) denomina tais possibilidades de “colaboração mútua” entre governo e localidade. Assim, vislumbramos a Coroa como um poder arbitrário, superior, a quem a localidade recorria para resolver os conflitos locais, apesar de as classes dirigentes locais terem certo grau de autonomia e não serem passivas às diretrizes régias (PUJOL, 1991). É a partir dessa perspectiva que podemos compreender, por exemplo, a viagem do procurador Juan de Humanes ao Reino, com uma petição que relatava os interesses locais.

Portanto, constata-se o envolvimento do Cabildo na atividade comercial de forma bastante ativa, fazendo-nos perceber que o grupo de funcionários (*vecinos* ou não) que o compunham possuíam redes de interesses mercantis e que, para o funcionamento da comercialização, de acordo com as necessidades locais, tornou-se importante manter relações de cumplicidade com oficiais régios e o governador, que também se envolveram nas práticas comerciais.

¹⁶ O Cabildo era a Câmara Municipal, aparato judicial responsável pela jurisdição da localidade. (BARROS, 2013).

¹⁷ Arquivo Geral da Nação (Argentina). Registro de Navíos (siglo XVII). Legajo 3. Navio La Bendición de Dios (1623). Sala 9, 45 5 4.

Podemos perceber os interesses dos oficiais régios e do próprio governador na comercialização de produtos vindos do Brasil, uma vez que o controle alfandegário em Córdoba estava incomodando Buenos Aires. Entretanto, o exercício da *extralegalidade* não haveria como cessar com a simples presença dos oficiais régios ou do governador da província, já que eles faziam parte desse jogo. Como destaca Moutoukias:

[...] se hace muy difícil determinar donde comienza el funcionario y donde termina el comerciante. En estas condiciones delictivas y de sanción moral parece más apropiado para ser empleado en el caso de actividades heteróclitas e irregulares, que para el de una vida comercial organizada y estructurada. Más apropiado sería entonces hablar de un aparato comercial capaz de absorber las mercancías importadas, comunicando a Buenos Aires con el Alto Perú y los mercados regionales. Una alianza burocrático-mercantil (MOUTOUKIAS, 1988, p. 11).

Não era surpresa, na primeira metade do século XVII, encontrarmos tais práticas descritas acima. Nelas, é possível perceber alguns aspectos comerciais praticados pela própria real administração local. A função atribuída ao procurador geral reflete a insatisfação dos *vecinos* por se sentirem prejudicados com o estabelecimento da aduana seca na cidade de Córdoba.

Em grande medida, isso implicaria diretamente no desfavorecimento das práticas mercantis locais e das redes comerciais e de amizade entre funcionários, governadores e portugueses e *vecinos*. Já que essa atitude prejudicava a dinâmica econômica da época e as trocas comerciais entre as regiões interioranas, devido aos altos impostos nos produtos que obrigatoriamente passavam por essa cidade rumo ao Alto Peru, e as ligações transatlânticas que, não raramente, alcançavam, também, a Europa e a África. Contudo, a ação da Coroa ao estabelecer essa alfândega revela que o maior interesse estava na manutenção da *Carreira das Índias*, constituindo-se como um monopólio comercial da capital do vice-reino do Peru. (CEBALLOS, 2007).

Diante disso, percebemos que a influência do mar na vida econômica de Buenos Aires ganha outros contornos devido aos interesses de todos que por ali adentravam, seja com o propósito de comercializar, residir ou usufruir de mercadorias comercializadas. Dessa maneira, o peso do mar na vida econômica e a interação de redes comerciais que foram constituídas no seio do Rio da Prata fizeram com que, desde muito cedo, fosse criado um sistema alfandegário no porto de Buenos Aires, consubstanciando normas e deveres concretos, por meio de ações que tinham por objetivo final promover a regulamentação do mercado.

Com uma estrutura interna própria e hierarquizada, a alfândega era o local onde se procedia à arrecadação de direitos sobre a entrada e saída de gêneros (ALVES, 2006). Suas finalidades não se limitavam apenas à fiscalização do comércio externo, ou seja, havia outras funções, como a aplicação de tarifas sobre o embarque e transporte de produtos diversos, controle e vigilância do porto em si, a fim de evitar práticas de “contrabandos” e descaminhos. Além disso, era também de competência da alfândega o serviço de aferição das embarcações, hipotecas marítimas e os direitos de navegação, em que os funcionários alfandegários recebiam os relatórios dos mestres de navios ou os manifestos de bordo, procedidos na chegada e na partida dos navios (TRINIDADE DE SÁ, 2016).

Por um lado, o sistema alfandegário e suas atribuições particulares desempenharam um importante papel na legitimação e consolidação do poder central, devido à reponsabilidade das fontes de receitas, já que as cobranças de direitos evidenciam o controle do poder político sobre um determinado território, no nosso caso, na cidade de Buenos Aires. (TRINIDADE DE SÁ, 2016). Por outro lado, por mais que a alfândega fosse uma instituição integrante da administração colonial e responsável pela fiscalização das fazendas enviadas para o exterior ou dele provenientes, esse setor não estava inviolável de práticas contrabandistas. O “contrabando” e os descaminhos vão acontecer dentro desse espectro, sob vista dos seus funcionários, os quais se beneficiam desse comércio e fazem parte dele. Cabia à Coroa interferir, a partir do momento em que essas ações divergiam com os seus interesses internos, quando não, são despercebidas pelos próprios agentes que passam, indiretamente ou não, a nutrir as redes comerciantes em Buenos Aires.

Desse modo, tal relação seria flutuante, já que, ao mesmo tempo em que caberia à Coroa controlar e fiscalizar a tributação de suas riquezas, por outro lado, foi fundamental que houvesse determinadas proibições e guarnições militares que protegessem o acesso platino às minas de Potosí. Logo, o comércio tido como ilícito implicaria na efetivação do povoamento da região do Rio da Prata e, também, no financiamento da defesa do porto de Buenos Aires. (MOUTOUKIAS *apud* RIBEIRO, 2018, p.845).

Em relação às práticas de controle dos descaminhos e “contrabando” por parte da Coroa, em trabalho de Alice Canabrava, destaca-se a atuação do governador do Paraguai e Rio da Prata, Hernandarias de Saavedra. Ela expôs que:

Hernandarias procurou desligar o porto de seu hinternland, e para isso proibiu o intercâmbio comercial entre as duas cidades [Córdoba e Buenos Aires],

reduzindo os meios de transporte para as comunicações entre as ambas, apenas uma carreta para a locomoção de pessoas. (1984, p. 96).

Essas iniciativas e ações que buscaram a restrição do comércio por parte da Coroa na figura do governador Hernandarias não tiveram efeito nenhum nessa dinâmica comercial, sendo ignoradas pelos comerciantes de Buenos Aires, Córdoba e Tucumán. Essa contraposição dos governadores para com os comerciantes, com destaque à figura de Hernandarias, demonstra que o foco do estudo de Canabrava estava justamente na diferenciação do comércio lícito contra o ilícito. Inclusive, alega que a decadência do comércio dito como irregular foi consequência das ações dos agentes do Império, devido ao estabelecimento da alfândega seca de Córdoba em 1623. (CANABRAVA, 1984, p. 167).

Em oposição às interpretações de Canabrava, introduzindo a problemática de grupos comerciais nas práticas ilícitas e evidenciando um cenário de disputa por interesses mercantis de todos os envolvidos, encontramos outras interpretações possíveis. De acordo com Zacarías Moutoukias (1988, p. 65):

el gobernador Hernandarias fue particularmente prolífico en las denuncias de que ese contrabando y de la corrupción de los oficiales de la Real Hacienda que lo facilitaban. Pero, por un lado, sus acusaciones estaban vinculadas al partido que tomaba en las luchas por controlar la actividad comercial, y, por el otro, los funcionarios contabilizan cuidadosamente los delitos - la entrada de mercancías - que se les imputava, al menos una parte de éstos.

Percebe-se que a participação dos governadores e funcionários reais, que, teoricamente, tinham que proibir as práticas ilegais no porto de Buenos Aires, evidencia e escancara uma realidade de conflito entre grupos econômicos, de modo que os conflitos que envolviam Hernandarias permeavam duas hipóteses: a luta entre grupos de comerciantes locais em torno do acesso às práticas contrabandistas e a defesa de uma elite nos interesses da produção local (MOUTOUKIAS, 1988, p. 71).

A partir desse contexto, não compreendemos que seja adequado o termo “contrabando” e sua concepção analítica nesse debate historiográfico, a qual foi tão utilizada por Canabrava (1984). Primeiro, partimos do pressuposto da existência de costumes e práticas na região que extrapolam a ilegalidade, já que a dinâmica comercial era estabelecida pelas redes sociais que as moldavam. E, segundo, como expõe Moutoukias (1988), ao afirmar que era preocupação constante da Coroa a defesa do Atlântico, sendo que as atividades portuárias seriam uma forma

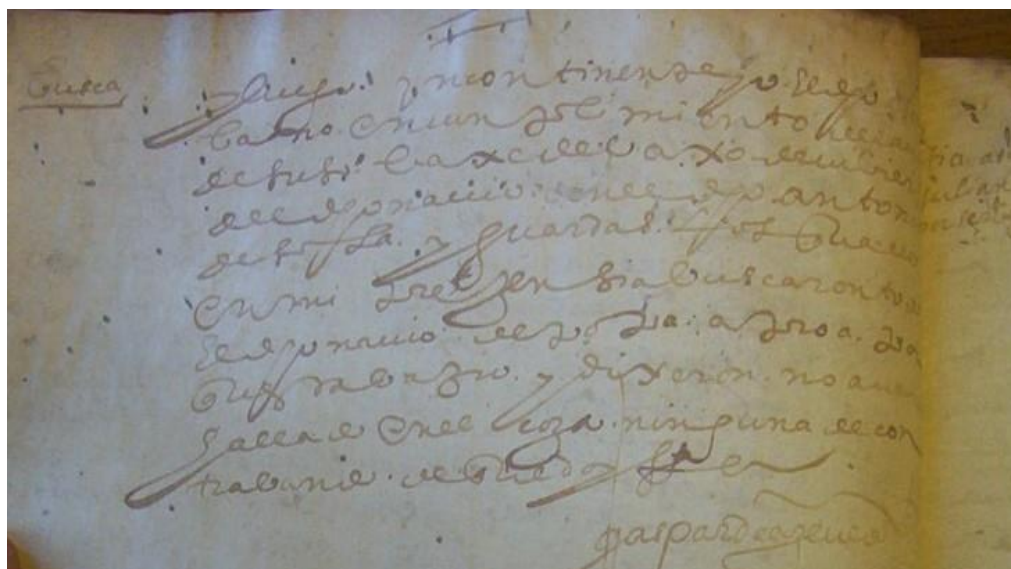
de garanti-la, seja custeando os aparatos militares de defesa ou pela fixação de estrangeiros em Buenos Aires. (MOUTOUKIAS, 1988).

Esse último ponto, “lo que permitió a la Corona responder a sus necesidades en el Río de la Plata por medio de los Navíos de Registro, cuyas licencias resultaban atractivas a los comerciantes y armadores”. Sendo assim, “el aparato burocrático-militar local - el Estado - sólo podía subsistir estimulando el drenaje hacia el Río de la Plata de una parte de la producción minera” (MOUTOUKIAS, 1988, p. 94).

Dessa maneira, Moutoukias (1988) apresenta que é inócuo o esforço de tentar distinguir o comércio ilegal do comércio legal no porto e que devemos nos ater ao comércio platino como uma dinâmica, superando o foco no debate entre lícito e ilícito. Portanto, a presença de funcionários reais e de governadores no comércio portuário nos leva a problematizar a natureza dessas atuações e práticas, cujas questões não podem ser respondidas na perspectiva de legalidade ou ilegalidade, mas na atuação dinâmica desses agentes.

Diante dessa perspectiva, é válido ressaltar que perceber as relações comerciais nesse âmbito não significa dizer que não existiu o “contrabando” na região ou que não havia preocupação dos oficiais régios em combater as práticas de “contrabando”. É perceptível, na nossa documentação, em certos momentos, a preocupação da Coroa de combater tais ações. Assim como nos registros de navio, o termo “contrabando” existia e era empregado pelos oficiais. Vejamos que, na imagem abaixo, o termo é mencionado, no contexto que o funcionário da alfândega, Antônio, menciona não haver nenhuma “coisa” de contrabando dentro do navio.

Imagem 3: Registro do navio La Concepción (1615).



Fonte: Archivo General de la Nación (Argentina). Registros de Navíos (siglo XVII).

Posto isso, concordamos com Fernando Ribeiro (2018) quando, ao se referir à questão comercial do porto, expõe que “independente das narrativas dos sucessos e fracassos em reprimir o comércio irregular [...]o ponto mais importante desse processo é como a Coroa espanhola lidaria com o comércio ilícito de prata e escravos africanos no porto de Buenos Aires.” (RIBEIRO, 2018, p.845). E vamos além, percebendo que a própria Coroa se apoiava nesse comércio dito como irregular ou extralegal, pois o funcionamento faz parte de um mesmo fenômeno em que há a dependência da articulação dos interesses e dos mecanismos locais.

Além disso, para Moutoukias, o termo “corrupção” deve ser evitado, devido ao fato de estar “cargado de anacrônicas connotaciones delictivas”. (1988, p.219). Pois,

en el caso del Río de la Plata durante el siglo XVII la ‘corrupción’ - en tanto fenómeno masivo - consistió fundamentalmente en la infracción regular de un repertorio fijo de normas que limitaban la integración de los representantes de la Corona en la oligarquía local, es decir, en la participación de sus actividades económicas (MOUTOUKIAS, 1988, p. 219).

A “corrupção”, no sentido das práticas de atos ilícitos, segundo Jaime Vicens Vives (1968), permeava de forma orgânica o funcionamento das propensões do Império espanhol. Afirma que “si en España arraigó la corrupción fue porque, pese a la actitud moralizante de la Corona y a sus reiteradas declaraciones contrarias a toda práctica corrupta, la administración tenía que hacer funcionar el mecanismo del comercio americano a pesar de las leyes”. (VICENS VIVES, 1968, p. 138).

A natureza dos atos ilícitos na construção da burocracia colonial foi discutida por Horst Pietschmann (1982), em *Burocracia y corrupción en hispanoamérica colonial; Una aproximación tentativa*. Nessa discussão, o autor evidencia que a potencialização da “corrupção” por parte dos funcionários no século XVII está relacionada às próprias ações e participações da Coroa, nomeadamente, na venda de ofícios públicos. (PIETSCHMANN, 1982, p. 23). Assim como Canabrava, Pietschmann compreende o contrabando como uma corrupção, na qual a Coroa tornou-se corrupta por meio de seus funcionários reais.

Em contrapartida, esse mesmo mecanismo que fortalece de forma considerável a “corrupção” tornou-se importante e responsável pelo aumento de receitas da Coroa, devido aos valores empregados na compra desses mesmos cargos públicos. Esse pagamento “se consideró como un mérito contraído con la corona y así se justificó el nombramiento” (PIETSCHMANN, 1982, p. 23). Em vista disso, “la corrupción en América ha tenido carácter

de sistema y habrá que explicarla en términos de una tensión más o menos permanente entre el estado español, la burocracia colonial y la sociedad colonial” (PIETSCHMANN, 1982, p. 31). Nesse sentido,

Reparamos que, em grande medida, houve posturas contraditórias por parte da Coroa dentro dessa imensa rede comercial e dos interesses próprios que a envolve. Tais contradições eram assumidas quando, a depender do contexto, certas práticas do comércio ilícito eram toleradas pela Coroa, por mais que existissem ações de combate e busca pela centralização do monopólio régio. É nesse sentido que os conceitos de “contrabando” e de “corrupção” se tornam insuficientes para caracterizar toda a complexidade do comércio ilícito na região do porto de Buenos Aires. Apesar da contrariedade às normas legais exigidas e ao seu caráter de regularidade, a compressão dessa dinâmica não é perceptível na discussão em torno do que é autorizado ou não, mas está na percepção das relações conflitivas e de interesses, envolvendo, por um lado, os grupos de mercadores e, por outro, funcionários. (RIBEIRO, 2018).

4.1. O aparato fiscal na alfândega de Buenos Aires

As práticas comerciais no porto de Buenos Aires não se resumiam apenas à ilicitude, independentemente de qual grupo a praticasse. Dentro dessa conjuntura mercantil, existia, paralelamente, um comércio regular que seguia normas e diretrizes régias, permeando pelas instituições reguladoras que buscavam um controle efetivo da fiscalidade, como Audiências e alfândegas. Entretanto, o funcionamento dessa imensa dinâmica comercial e das instituições em Buenos Aires permeava-se aos interesses dos oficiais régios (alfândega), governadores e Audiências, já que eram esses agentes que determinavam se tais atos comerciais praticados no porto se encaixavam como lícitos ou ilícitos. A atribuição de legalidade, em vários momentos, confunde-se e se diverge de acordo com as conivências sociais estabelecidas por essa rede de comerciantes.

A preocupação da Coroa com a atividade portuária, paralelamente às circunstâncias urbanas e geográficas de Buenos Aires, fez com que as dimensões físicas e comerciais no porto do Rio da Prata ganhassem outros horizontes. Em meados do século XVII, o porto platino não era mais apenas uma pequena cidadela, com seu presídio, perdido em uma vasta costa marítima: agora era o centro de uma complexa rede de rotas marítimas e terrestres que convergiam e se entroncavam no Rio da Prata (MOUTOUKIAS, 1988): “o contraste entre a pequenez desta cidade de não mais de quatrocentas casas de barro com o considerável volume de sua atividade

portuária faz revelar a verdadeira vocação de Buenos Aires e as dimensões exatas de sua importância.” (LÜDERS, 2017, p. 92).

O que viria a se tornar as condições físicas de Buenos Aires, já na segunda metade do século XVII, pode ser facilmente verificado nos relatos da viagem de Acarette du Biscay, que percorreu da Espanha a Buenos Aires e, posteriormente, ao Peru entre os anos de 1657 e 1659. Nessa sua empreitada, o viajante Biscay descreve os aspectos arquitetônico de Buenos Aires, fornece informações importantes sobre o espaço e o volume do comércio de seu porto.

“[...] ésta comprende cuatrocientas casas, no tiene empalizada, ni muralla, ni fosso, y nada la defende sino um fortín de tierra, circundado por un foso, que domina el río [...]”. (p. 118-130.).

“Además de este fuerte, hay un pequeño bastión en la desembocadura del riacho, (...). Éste domina el lugar donde atracan las barcas para desembarcar las mercaderías o cargarlas [...]”. (p. 44.).

“[...] llegamos frente a Buenos Aires, donde encontramos veinte buques holandeses y dos ingleses, cargados de regreso con cueros de toro, plata em láminas y lana de vicuña, que habían recibido em cambio de sus mercaderías”. (p.27).¹⁸

Por mais que esse relato se refira à segunda metade do século XVII, ele traz o quanto foram importantes os anos anteriores para a formação e expansão da atividade comercial do porto de Buenos Aires. Posto isso, como o objetivo principal da Coroa era a obtenção de lucros mediante essa grande atividade portuária que se consolidou no início do século XVII na região do Rio da Prata, eram necessários esforços em relação à área fiscal, como um sistema de cobrança de impostos para promover formas mais rápidas de lidar com as questões financeiras na região portuária, conseguindo receitas positivas.

As taxações dos impostos sobre a comercialização resultaram na forma mais eficaz de arrecadação fiscal. Em certa medida, tais taxas eram menos sentidas diretamente pela população no geral e pelo centro produtivo. (MAGALHAES, 1997). Por isso, “[...], não é de se estranhar que a fixação de postos alfandegários tenha sido uma preocupação constante da Coroa, já que era da cobrança aduaneira que provinha a maior parte dos seus rendimentos.” (TRINIDADE DE SÁ, 2016, p.117).

Nesse sentido, com o objetivo de um controle efetivo sobre a administração fiscal, criou-se, no porto de Buenos Aires, um sistema aduaneiro, institucionalizando-o como um marco

¹⁸ LÜDERS, P. Christian. Portugal e o Comércio do Rio da Prata (1640-1680). 2017. 251p. Dissertação (Mestre em História Econômica) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017. p. 91-92.

legislativo importante para a comercialização nas margens do Rio da Prata. Emergiu com atribuições particularmente importantes, que não se prendiam a meras visitas às embarcações que adentravam a aduana, mas buscou estabelecer o controle do trânsito marítimo no litoral, assim como as cobranças de direitos correspondentes ao comércio.

Para a realização de exportações ou importações de produtos, era necessário passar pelos processos alfandegários, o que envolvia desde as anotações até as verificações das fazendas, e, em casos específicos, o pagamento dos respectivos impostos. Era de responsabilidade dos comerciantes ou dos donos das mercadorias despachá-las e pagar os direitos na alfândega, fazendo vigorar um mecanismo que permitiu a “extração quase direta de ganhos fiscais pela monarquia”. (PUNTONI, 2014, p.90).

Em Buenos Aires, a organização da alfândega era hierarquizada por meio de cargos designados pelo governador. Cada oficial real tinha uma função específica. Primeiramente, o tesoureiro e o contador, assistidos por um escrivão, o *alguacil mayor* (fiscal do porto) e, por último, o porteiro e os guardas dos navios, como pode ser verificado no organograma abaixo. Importa ressaltar que, quando presente na cidade, o governador participava e intermediava os trabalhos dos oficiais régios.

Imagem 4: Oficiais da Alfândega



Nesse funcionamento, pode ser observado um rigor fiscal devido à determinação de qualquer tipo de embarcação, com licenças ou não, que tinha por obrigação se dirigir ao porto.

Havendo alguma irregularidade nesse trânsito, cabia aos funcionários investigar todas as procedências do navio e do seu mestre, tomando as devidas providências estabelecidas pelo governador da província. Dessa forma, as embarcações e os mestres de navios estariam sujeitos às autoridades alfandegárias e a todo o processo burocrático necessário para a navegação. Era proibido descarregar mercadorias em regiões em que não houvesse alfândegas, e, quando a embarcação estivesse na aduana, não poderia entrar nos navios sem licença do provedor e dos oficiais da alfândega, sob pena de multa e prisão.

No caso das embarcações que ancorassem no porto de Buenos Aires apenas para realizar o abastecimento de mantimentos e de água ou em decorrência de algum imprevisto, como acidentes ou desvios de rotas marítimas, o mestre do navio teria por obrigação justificar o ocorrido. Tal necessidade era confirmada pelos agentes aduaneiros. Após solucionar o problema, o prosseguimento da navegação estava autorizado. Entretanto, se fosse detectada a má-fé do mestre do navio em atracar naquele porto, sob fins comerciais sem licenças, o juiz da alfândega poderia intervir e apreender as mercadorias e a própria embarcação, deslocando-os aos pregões em praça pública, uma medida que garantia o pagamento dos direitos devidos à Fazenda Real.

Era competência da alfândega o serviço de aferição completa dos navios, mercadorias e permissões do tráfego marítimo assim que adentrassem o porto. Assim que as embarcações chegassem ao porto, a primeira procedência era a vistoria por um oficial de saúde para que, já em um segundo momento, os fiscais régios entrassem e permanecessem nas embarcações até que ancorassem no cais. Posteriormente, nesse processo de verificação, assim que ancorassem defronte ao cais, o mestre do navio tinha por obrigação apresentar o rol da carga que havia trazido para os oficiais da alfândega.

Realizava-se uma espécie de manifesto de bordo, visando a colher todas as informações possíveis da embarcação: quem era o mestre, o nome da embarcação, sua origem, data que adentrou no porto, seu destino final, os passageiros a bordo, o que transportava e sob qual autorização. Tudo era feito com o maior detalhe possível. Logo em seguida, após essas diligências, o escrivão que adentrou a embarcação registrava tudo em um livro numerado e o assinava juntamente ao mestre. Feito isso, era entregue aos guardas a relação das mercadorias para que fosse feita a descarga dos produtos da embarcação.

Fazia-se uma avaliação das mercadorias diante da mesa da alfândega, certificadas pelos oficiais. As que estavam dentro de todo o regramento e com autorizações reais eram despachadas e seguiam sob mando do seu detentor, fosse o mestre do navio ou não. Em caso

de mercadorias para uso pessoal e não para comercialização, constava a isenção dos direitos e poderiam sair sem a necessidade do despacho.

Já no caso em que fossem constatadas mercadorias ilegais (sem licenças), estas eram apreendidas e passavam a ser de domínio da governação do Prata (real aduana). Por conseguinte, eram direcionadas aos *pregões* e arremates em *publica almoneda*, os conhecidos leilões públicos, ou seja, seguiam para a comercialização na praça central da cidade diante de todos os moradores interessados naqueles produtos apreendidos.

O jogo social da administração local de Buenos Aires permitiu a prática da *publica almoneda* como uma forma de legalizar as mercadorias sem os devidos direitos, ou seja, contrabandeadas. Nesse jogo, em alguns casos, a acusação de embarcação sem licença já era intencionada, a procedência de confiscação de mercadorias seguia para o arremate, onde os *vecinos* já esperavam e estavam de prontidão para as arrematar no pregão. Essa prática Raul Molina classificou como “contrabando ejemplar”, que “consistia na legalização das mercadorias e escravos trazidos sem licença pelos portugueses que, através de “denúncias fingidas”, eram arrematados em praça pública e repassados novamente aos *vecinos* contrabandistas que aguardavam no porto.” (CEBALLOS, 2007, p.20).

4.2. As permissões reais e a comercialização com o Estado do Brasil

À medida que os anos se passavam em Buenos Aires, no início do século XVII, aumentavam-se as reivindicações de ordem econômica dos *vecinos* e comerciantes platines, havendo reclamações contra a direção das correntes oficiais de comércio e também solicitações para o direito de comercializar com o exterior, sob a importação de escravizados e de vários produtos manufaturados e, ao mesmo tempo, exportando os produtos da terra e prata.

Para isso, os habitantes do Rio da Prata insistiam ao Rei e à Audiência de Charcas a obtenção de licenças comerciais, utilizando-se de argumentos de ordem puramente econômica e as mercês de *vencidad*, para defender as necessidades do porto livre no Atlântico Sul. Assim,

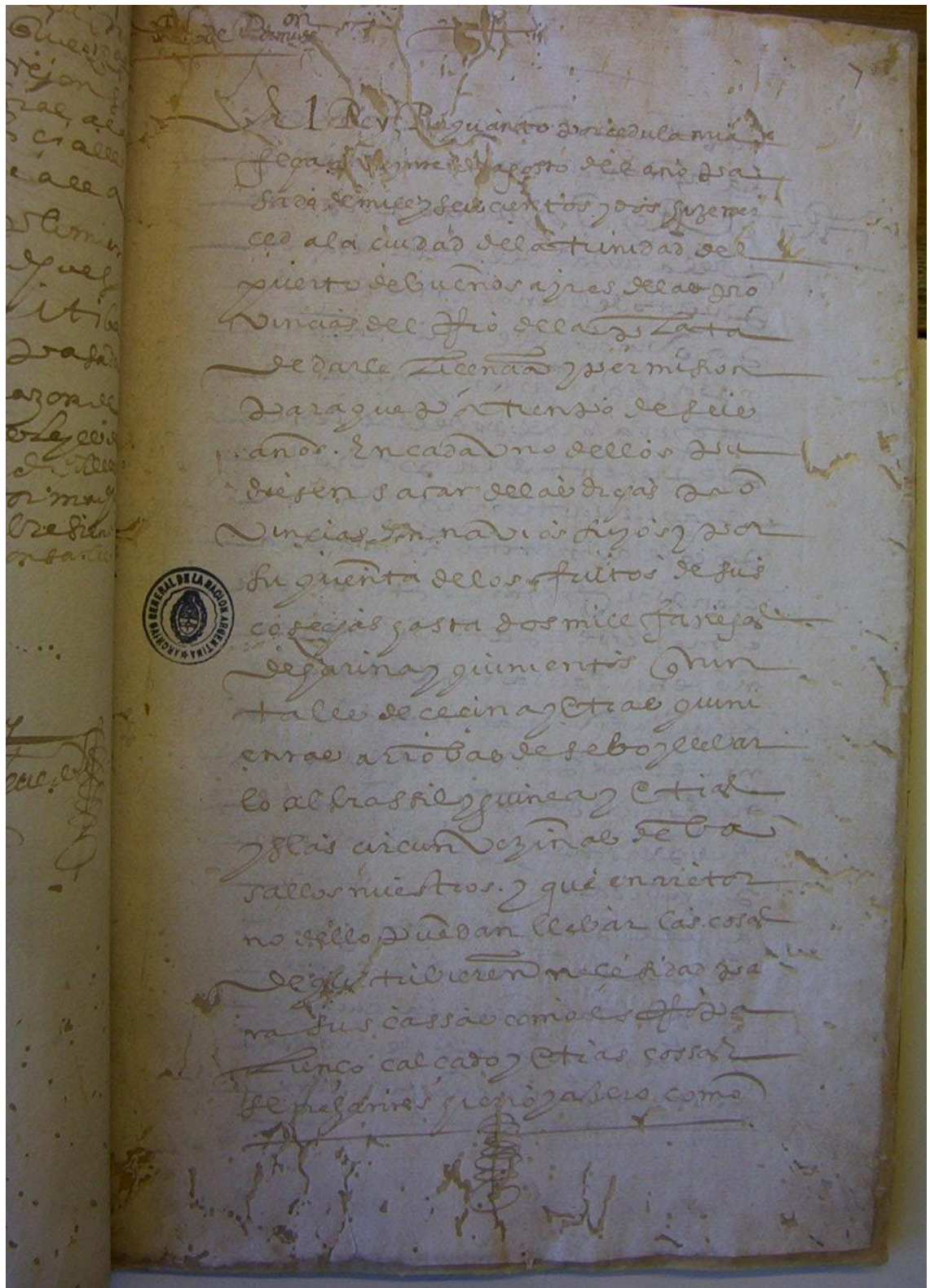
Solicitava-se, sobretudo, o direito de comerciar com o Brasil e salientava-se a necessidade premente desse intercambio proibido pela cédula de 1594, devido à impossibilidade de conquistar o mercado interior, de produtos análogos; no mercado brasileiro, ao contrário, suas produções tinham algum e aqui podiam adquirir os artigos manufaturado indispensáveis. (CANABRAVA, 1984, p. 70).

Em paralelo às solicitações de natureza econômica, houve argumentos de ordem política, tais como as necessidades de defesa do porto, uma vez que, se ficasse desguarnecido e sem recursos, corria perigo de cair nas mãos inimigas, a fortificação de uma escala no Atlântico Sul, em comunicação com o Brasil e a sede do vice-reino, para controlar a circulação de piratas e corsários, e a importância estratégica do estuário como via de penetração para as regiões de minas em Potosí. No que tange à defesa do porto contra os piratas e corsários, engendrou-se uma teoria paradoxal em que o próprio comércio marítimo os afastaria por si só devido à circulação intensa no estuário. Muitos recursos econômicos ficariam centrados no porto, ampliando os interesses dos *vecinos* em defendê-lo. (CANABRAVA, 1984).

Nesse contexto de concessões comerciais, há dúvidas quanto à primeira permissão comercial outorgada no porto de Buenos Aires, para alguns estudiosos, baseando-se no memorial de Antônio de León Pinelo, que, ao realizar o histórico de concessões, identificou a primeira licença sendo de 23 de novembro de 1587. Por outro lado, muitos autores negam a existência dessa cédula pelo fato de ter sido citada apenas por Antônio de León e por não haver referência dela na cédula posterior, de 1602, já que era um procedimento comum citar as concessões anteriores. (CANABRAVA, 1984). Portanto, “é duvidosa a existência de permissões anteriores a 1602. Contudo, esse problema continua em aberto, à espera de novos documentos que possam trazer luzes mais esclarecedoras sobre o assunto”. (CANABRAVA, 1984, p.72).

Em 20 de agosto de 1602, após suplicação de *vecinos* e de oficiais reais da província apoiados pelo Cabildo, veio a concessão da primeira cédula real concedida por Felipe III, reconhecendo o direito de comercialização e exportação, atentando-se para a importância e localização estratégica do porto de Buenos Aires “como porta de entrada para as regiões mineiras do Peru e estação de vigilância aos corsários” (CANABRAVA, 1989, p. 73). Tal cédula vigorou, praticamente, até o ano de 1618, com prorrogações sucessivas. A sua renovação sempre foi de caráter provisório, realizada por funcionários régios e por governadores da província do Rio da Prata. (BARROS; CEBALLOS, 2010).

Imagem 5: Registro de Navio que reporta a cédula real de 1602.



Fonte: Archivo General de la Nación (Argentina). Registros de Navios (siglo XVII).

Nela, permitia-se, como pode ser observado na imagem, por um período limitado, a exportação, por ano, dos chamados “frutos da terra”: 2000 fanegas de trigo¹⁹, 500 quintais de carne salgada²⁰ e 500 arrobas de sebo²¹, para as regiões do Estado do Brasil, Guiné e ilhas vizinhas que pertenciam ao Império espanhol, estabelecendo-se, assim, ligações atlânticas comerciais. (CANABRAVA, 1989). Em seus retornos dessas regiões, após comercializar, poderiam transportar produtos para serem consumidos, exclusivamente, em Buenos Aires. Na prática, entretanto, muitos seguiam para o interior para serem comercializados.

As navegações, de acordo com as cédulas reais, deveriam ser realizadas em navios próprios, de posse dos moradores. Entretanto, os *vecinos* não possuíam recursos necessários para possuí-los, tornando-se comum no porto de Buenos Aires a associação entre os *vecinos* e os mestres dos navios, em muitos casos, portugueses com “embarcações de 40 a 50 toneladas que faziam fretes particulares sem obedecer a uma rota específica.” (BARROS; CEBALLOS, 2010, p. 1). Dessa forma, essa relação com os moradores de Buenos Aires,

[...] Promoveu a integração mercantil de diversos sujeitos que circulavam pelos sistemas ultramarinos atlânticos, abrindo o caminho para possibilidades muito maiores e necessárias tanto aos portugueses quanto aos espanhóis para manter o Império Ibérico que acabava de se formar. (BARROS, 2020, p.29).

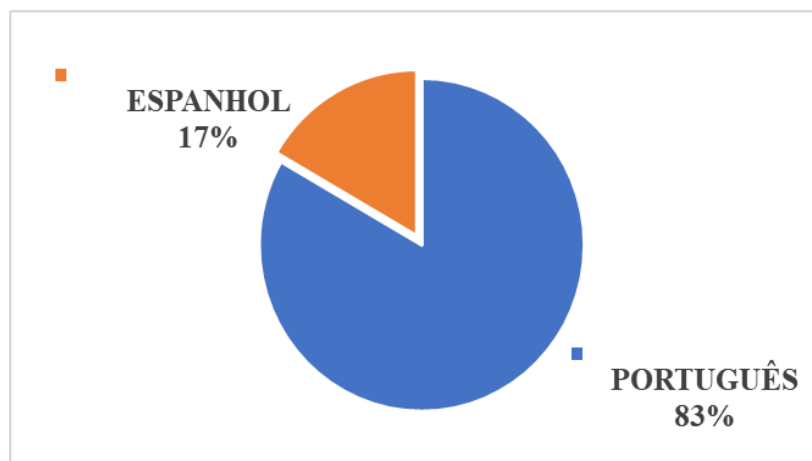
Esse aspecto desencadeou o aumento dos fretes e do trânsito de navios coordenados por portugueses e espanhóis, alargando a participação lusitana nas redes sociais construídas, como já citado anteriormente.

Logo abaixo, encontra-se um gráfico com a proporção da origem dos pilotos de navios que navegavam entre Buenos Aires e o Estado do Brasil constatados na nossa pesquisa. Na análise, verificamos navios que transitaram entre os anos de 1612-1627.

¹⁹ Sacos de farinha de trigo (FLAVIAN. FERNANDES, 2005). Uma fanega de trigo equivalia, em média, a 43 quilos.

²⁰ Denominadas de *sesina*.

²¹ Um quintal equivale, aproximadamente, a 100 arrobas espanholas (50,8 kg). (CEBALLOS, 2007).

Gráfico 1: Procedência dos mestres de navio (1612-1627).

Fonte: Archivo General de la Nación (Argentina). Registros de Navíos (siglo XVII).

Outro ponto extremamente importante dentre essas permissões para comercializar era o de que a cédula de 1602 proibia a comercialização do couro. Primeiramente, por não o reconhecer como matéria para a exportação, mesmo tratando-se de produto abundante e lucrativo na região rio-platense no início do século XVII e, talvez, o principal motivo: por se tratar de um produto rotineiramente usado para escamotear o escoamento da prata contrabandeada. Inclusive, essa cédula também silenciava o comércio de escravizados negros e o tráfego com a Espanha, tornando-os proibidos nessa região, com exceção para os detentores de licenças de *asientos* negreiros²². Portanto,

Analisando os termos da concessão de 1602, encontramos os vícios inerentes a todas as cédulas de permissão comercial concedidas ao porto de Buenos Aires; elas tentaram criar um sistema comercial fictício, sem base na realidade e, por essa razão, estavam condenadas ao fracasso. (CANABRAVA, 1984, p. 73).

Essas duas proibições significavam “[...] falhas consideráveis, pois implicavam em não conhecer, principalmente em relação ao comércio de negros, um dos ramos de comércio mais lucrativos”. (CANABRAVA, 1989, p. 74). Dessa forma, essas contenções mostraram-se como tais permissões eram distantes da realidade local e, para compreendermos as estratégias que

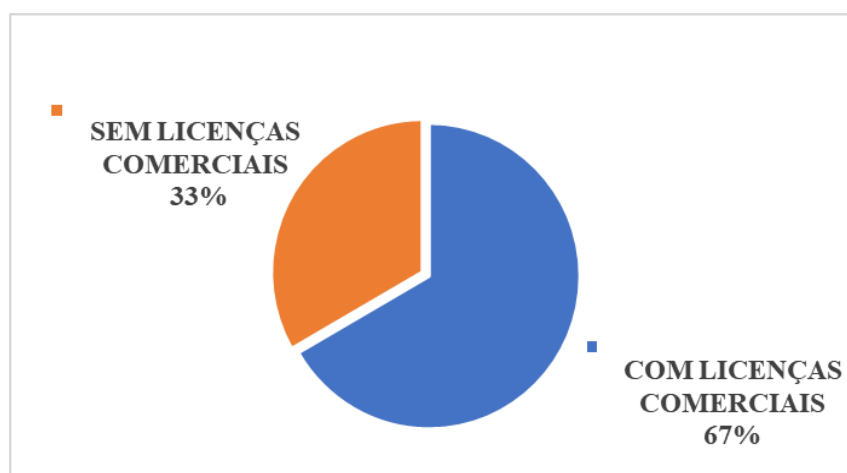
²²Os *asientos* eram contratos financeiros ou administrativos em que o interessado (ou uma companhia) recebia um direito e se comprometia, diante da Coroa espanhola, a prestar determinados serviços exclusivos. A difusão de seu conceito no cotidiano, entretanto, foi utilizada principalmente para referir-se ao trato negreiro. (CEBALLOS *apud* SCELLE, 1906.).

adequavam o comércio às necessidades eminentes, é necessário observar como as permissões temporárias eram adequadas nesse cotidiano comercial do porto.

Diante disso, em todas as solicitações para as renovações das permissões reais, houve pedidos dos *vecinos* para que fossem abrangidos todos os produtos da terra, como o couro, por exemplo, assim como solicitações para uma maior inclusão de conquistas para o comércio de exportação, incluindo Angola e o reino Espanha, com o direito de importar escravizados do Estado do Brasil. (CANABRAVA, 1989). Nesse sentido, “a manutenção daquelas cláusulas teve como consequência, o estabelecimento de linhas de comércio clandestino em territórios vedados e sistemática fraude às leis, tanto no volume como na qualidade das cargas.” (CANABRAVA, 1989, p. 74).

As normativas, entretanto, não foram suficientes para coibir as atividades dessa natureza. Como pode ser observado no gráfico, mais de um terço das embarcações que alcançaram o porto de Buenos Aires entre os períodos de 1608 e 1627 fizeram o trânsito e comércio sem autorização da Coroa, conseguindo desenvolver um comércio de *extralegalidade*, por meio das possibilidades e necessidades da região do Rio da Prata.

Gráfico 2: Entrada de navios com e sem licenças ao porto de Buenos Aires (1612-1627).



Fonte: Archivo General de la Nación (Argentina). Registros de Navios (siglo XVII).

Como exposto, dentre os registros de navios investigados, houve navegações sem autorização de navegação e comercialização, sendo que as ações que permeavam tais ilicitudes significaram o exercício de táticas da sociedade local, que adequava em sua cultura política os regimentos às necessidades eminentes. Esse comércio, dito por regular ou irregular, também

foi importante para a manutenção e sobrevivência do porto, assim como beneficiou a Coroa em muitos momentos (MOUTOUKIAS, 1988).

Sendo assim, por mais que a Coroa soubesse dessa “ilegalidade” que é legalizada localmente por meio de apropriações às cédulas reais, o seu aparato administrativo e militar foi apoiado, sobretudo, nesse comércio ilegal. (MOUTOUKIAS, 1988). Havia uma dependência na articulação de interesses e de mecanismos locais para o seu funcionamento. (MOUTOUKIAS, 1988). Portanto, é difícil, nesse período de estudo para o porto de Buenos Aires, separar o que era a prática do comércio lícito do ilícito, já que ambos faziam parte de uma mesma face da atividade comercial realizada em grande medida pelos mesmos agentes. (OLIVEIRA JUNIOR, 2002).

É dentro dessa perspectiva que compreendemos o comércio estabelecido no século XVII na região do Rio da Prata, em que as cédulas reais eram cumpridas. Porém, de fato “[...] o cumprimento das cédulas reais se dava de acordo com a necessidade e a funcionalidade mercantil do porto, revelando uma experiência comum de vivência mercantil e social que precisa ser analisada levando em conta os seus particulares.” (BARROS, 2020, p.36).

Os próprios *vecinos* de Buenos Aires souberam incorporar as permissões reais a sua necessidade, na qual o dever e o cumprimento existiam e não eram negados pelos envolvidos, mas havia também uma *performance* na reelaboração das normas, em concordância com a transição dos governadores e de seus grupos locais que formavam relações de interesses. É sabido que os funcionários reais eram, em sua maioria, detentores de permissões de comércio, ditavam as regras do jogo social que mantinha a rede mercantil luso-hispânica, pois dependiam das frotas de navios soltos portugueses, ou seja, os funcionários reais utilizavam as permissões tanto quanto os agentes comerciais. Dessa forma, desenvolveu-se um comércio de possibilidades às necessidades regionais, lidando sabiamente das concessões comerciais temporárias. (MOUTOUKIAS, 1988).

Um exemplo dessa *extralegalidade* é o que acontecia com relação à comercialização de couros, concernindo diretamente com a exportação de carne da região platina: “[...] a criação de gado nas regiões polarizadas por Buenos Aires expandiu-se para alimentar o comércio exportador que abastecia as indústrias de couro da Europa” (LOPES; MOTA, 2008, p. 229). Respaldo-se na cédula de real de 1602, como já citado anteriormente, a comercialização desse produto estava proibida por determinações reais. Porém, tal impedimento não anularia a importância do couro para a atividade comercial da região platina, assim como a sua comercialização mediante uma justificativa “plausível” ou “aceitável”.

No dia 25 de outubro de 1623, no porto de Buenos Aires, foi permitida pelos oficiais régios a saída do navio *La Bendición de Dios*, pilotado pelo mestre Francisco Gonçalves. A embarcação transportava mil couros para a venda, em nome do *vecino* e procurador geral Juan de Humanes, sob o pretexto de pagar o frete do navio ao reino. Porém, a nave arribou forçosamente no Rio de Janeiro e realizou a venda de couros.²³ Tal embarcação foi a responsável por levá-lo, como procurador do Cabildo, para solicitar ao Conselho das Índias o fim da aduana seca de Córdoba. Após alegação do Cabildo de não ter condições para custear a viagem ao reino, devido à falta de recursos da província, o governador interino Don Diego Paez de Clavijo autorizou o contador real a liberar o transporte e a comercialização do couro.

Porém, na visita de saída da embarcação rumo ao reino, os oficiais, ao averiguarem todas as procedências para a viagem, encontraram 1180 couros, quando exatos mil tinham a autorização do governador. Isso significou indícios de comercialização ilegal. O consentido era o transporte de mil unidades, mesmo sob regimento da cédula de 1602 que o proibia. Assim, os oficiais tinham por obrigação apreender o couro excedente que estava em nome do próprio procurador do Cabildo. Como procedimento, aquela mercadoria foi tida como “perdida”, isto é, passou a ser posse do governo do Rio da Prata por meio de apreensão pela aduana e, posteriormente, ao concluir as investigações, foi levada à *publica almoneda*, uma forma de legalizar as mercadorias contrabandeadas.

Tais práticas eram comuns sob a alegação da falta de recursos para deslocamentos ao reino. O caso do navio *La Bendición de Dios* evidencia como as ações das localidades e as necessidades moldam as permissões reais. É por meio dessa perspectiva que Xavier Pujol (1991) compreende que as localidades são importantes nas decisões finais e, de certa forma, resistem a pressões fiscais, constituindo-se um equilíbrio de poderes vantajoso para a Coroa e para as localidades.

Percebemos que a estratégia de comercialização do couro manteve-se, sendo permitida naquele momento, mesmo indo de encontro a uma cédula real que deveria ser zelada pelos próprios funcionários reais. E, quando a quantidade do produto ultrapassou a determinação imposta pelo governador, foi considerada ilegal. Por isso a corrupção e o contrabando na América espanhola devem ser compreendidos dentro da lógica da política de privilégios e interesses pertencentes a uma cultura local, organizada em redes políticas, e, não menos importante, comerciais. (CEBALLOS, 2007).

²³ Arquivo Geral da Nação (Argentina). Registro de Navíos (siglo XVII). Legajo 3. Navio La Bendición de Dios (1623). Sala 9, 45 5 4.

Ainda sob o regramento da cédula real permissionária, conjuntamente com as permissões e proibições agregadas ao longo dos anos, desde 1602, estava proibida a comercialização de negros escravizados no porto de Buenos Aires. Dessa forma, percebemos que

as tentativas de inibição do comércio efetuado por portugueses, principalmente, na aquisição de escravos africanos, por meio de restrições e proibições legais, tendiam a incentivar as práticas locais das arribadas forçadas, o que induzia os vecinos a estreitar, ainda mais, os laços com os negociantes portugueses, por serem, respectivamente, detentores do monopólio, do tráfico negreiro e dos navios soltos responsáveis pelo comércio na região platina. (BARROS, 2013, p.79-80).

Em 22 de abril de 1623, chegou de arribada ao porto de Buenos Aires o navio “Nuestra Señora de la Ayuda”²⁴, mestre Manuel Fernandes, que veio de Pernambuco, costa do Brasil, sem licença. Em 10 de julho do mesmo ano, Francisco de Mançanares, *vecino* e *alguacil* maior do porto, realizou denúncia criminal contra o mestre do navio por chegar ao porto de arribada, trazendo consigo negros escravizados de Angola e mercadorias. Além disso, houve denúncia contra o *vecino* Juan de la Torre, por comprar duas escravizadas e uma criança de Manuel Fernandez por 260 pesos, pagando parte do valor em folhas de prata e em frutos da terra.

Nesse processo de denúncia, foram realizadas as visitas de averiguação ao navio, em que os funcionários régios adentraram a embarcação, visando a apresentar as devidas procedências dos autos: exportar, relatar e apreender o que fosse ilegal. Dessa forma, Bernardo de Leon, depositário geral, foi chamado para realizar o inventário de tudo aquilo que estava presente no navio. Foi constatado que estava sendo transportado sob responsabilidade do mestre: 15 pipas de vinho, no total de 147 arrobas, 104 caixinhas, 36 escravizados e 37 crianças vindos de Angola. As mercadorias e os escravizados foram apreendidos e passaram a ficar sob responsabilidade de Leon, o depositário geral, até o final do processo, e, posteriormente, foram todos vendidos em praça pública.

Em 14 de julho de 1623, foi realizada pelos oficiais régios a confissão do mestre Manuel Fernandes, natural da Ilha Terceira dos Açores. Ele afirmou ter 24 anos (mais ou menos), ter vindo de arribada de Pernambuco, Estado do Brasil, e que, devido ao mau tempo, o navio se perdeu, além de ter faltado mantimento. Seu destino era o porto de São Vicente, no Estado do

²⁴ Arquivo Geral da Nação (Argentina). Registro de Navíos (siglo XVII). Legajo 3. Navío Nuestra Señora de la Ayuda (1623). Sala 9, 45 5 4.

Brasil. Fernandes informou aos oficiais régios que não tinha intenção de fraudar a lei e que nunca esteve no porto. Também nunca fora preso e desconhecia a proibição. Ao perguntarem se teria negociado com o *vecino* Juan de la Torre, disse que era verdade ter vendido os escravizados, sob alegação de estar sem recursos para comer e sair do porto.

Quando da confissão de Juan de la Torre, de 25 anos (mais ou menos), disse não ter nenhum ofício e que fizera a negociação com o mestre, e, desmentindo o mestre do navio, afirmou conhecê-lo. O mestre, o *vecino*, os negros africanos e as mercadorias foram apreendidos. Manuel Fernandez e Juan de la Torre foram condenados, e as mercadorias e escravos trazidos pelo mestre foram dados como perdidos, ou seja, tudo foi à venda, inclusive o seu navio, nos pregões e arremates em *pública almoneda*. Tornava-se, assim, a prática ilegal em legalidade por meio da realidade e de interesses locais.

No leilão das mercadorias apreendidas, houve a participação de Pedro Florez de Zaballos, Goncalo de Costa e Simon Errus, todos moradores do porto, ou seja, era a própria população local que se beneficiava e que tinha condições de comprar esses produtos e escravos. Ao final, o arremate foi feito por Pedro Florez de Zaballos, comprando o navio por 430 pesos, escravos por 136 pesos cada, as 13 pipas de vinho por 44 pesos e 84 caixinhas por 2 reais.

Dessa forma, percebe-se que as informações dos navios se referem à realidade comercial e administrativa que se encontrava no porto de Buenos Aires. A partir desses documentos, fica perceptível a dinâmica de legalização do ilegal, como uma importante prática para manter nas exportações produtos imprescindíveis para manutenção da vida comercial no Rio da Prata, por mais que fossem proibidos pelas cédulas reais. Para isso, as alianças entre os governadores, administradores, *vecinos* e mestres de navios foram essenciais para tornar essa dinâmica mercantil possível e, conseqüentemente, nutrir o intenso comércio entre Buenos Aires e o Estado do Brasil.

Nesse ambiente, os responsáveis pelo comércio faziam parte de grupos dirigentes e administrativos, como vimos no caso do Cabildo, quando da tentativa de anulação da aduana de Córdoba ou da atitude do governador, prorrogando e emitindo permissões de comércio, sem negar a centralidade política da coroa espanhola. Além de que tais concessões reais, como nos mostra a documentação trabalhada, não impediram a comercialização de outros produtos ou a entrada de escravizados e de couro no porto, assim como não barrou o trânsito comercial em navios portugueses fretados por moradores locais.

Essas práticas ressaltam a importância de compreender a dinâmica social e os seus agentes. Com isso, percebemos como o comércio ilícito era legalizado pelas ações oficiais

locais, interagindo com o próprio contexto social que tinha tolerância ao processo. Portanto, é necessário nos orientarmos sob a perspectiva dos interesses locais. Tais interesses alternavam-se de acordo com as práticas da boa governabilidade e dos interesses de seus sujeitos.

4.3. As relações comerciais nas praças brasileiras

A comercialização portuguesa no Rio da Prata estreitou os laços mercantis entre Buenos Aires e os portos do Estado do Brasil. (CANABRAVA, 1989). Para que esse comércio inter-colonial fosse possível, era necessária uma estreita ligação entre o pequeno e o grande comerciante, sendo este primeiro conhecido como “mercador”, por vender diversas mercadorias em diferentes quantidades. (BARROS, 2013). A relação entre mercador e comerciante decorria por meio da figura dos mestres de navio, isso quando os próprios mestres não eram os mercadores também. (SOUSA, 1995).

Quando o mestre de navio não tinha recursos suficientes para realizar a navegação completa, necessitava de outro agente comercial, “o fiador”, dito como um comerciante intermediário. Ele arcava com as despesas da navegação, fosse para abastecer com mantimentos ou pagamento da tripulação, sendo também o responsável pela conexão entre o negociante estrangeiro interessado na exportação ou importação com o comerciante local que vendia os produtos importados no varejo. (SOUSA, 2012).

A prática comercial submetida a fiadores foi bastante comum entre o Estado do Brasil e a cidade de Buenos Aires. Nesse período de início do século XVII, um comerciante que se destaca com essa atividade é o português Antônio Fernandez Barrios.

O mesmo teve como primeira morada a cidade do Rio de Janeiro. Fernandez Barrios estabeleceu redes de comércio entre o Rio de Janeiro, São Salvador da Bahia e Buenos Aires. A proporção de sua atividade comercial era de tal importância que após um ano de comércio com Buenos Aires, Fernandez Barrios conseguiu adquirir mercê não somente para si, como também para seus parentes e agregados. (BARROS, 2013, p.95).

Após conseguir o título de *vecindad*, consentindo-se sua entrada e permanência em Buenos Aires, o português Antônio Fernandez Barrios tornou-se o principal fiador dos mestres de navio, efetuando, assim, o transporte das mercadorias entre Buenos Aires, Rio de Janeiro e, principalmente, São Salvador da Bahia, como mostram os registros analisados abaixo. Dentre

os seis navios estudados, três foram financiados pelo português Fernandez Barrios, os quais transportaram as mais diversas mercadorias, sendo uma delas sem permissão comercial.

Tabela 1: Embarcações que tiveram Antônio Fernandez Barrios como fiador.

ANO	NAVIO	LOCAL DE ONDE VEIO	ROTAS	LICENÇA COMERCIAL	MERCADORIA TRANSPORTADA	FIADOR DA EMBARCAÇÃO
1602	Santo Antônio	São Salvador Bahia	Buenos Aires à São Salvador Bahia	Sim	Manufaturas variadas	Antônio Fernandez Barrios
1623	La Bendición de Dios	São Salvador Bahia	Buenos Aires ao Rio de Janeiro, após Castela.	Sim	Couros vacuns	Antônio Fernandez Barrios
1627	San Francisco (barca)	São Salvador Bahia	Ia para São Salvador Bahia arribou forçosamente em São Vicente	Não	Sal e açúcar	Antônio Fernandez Barrios

Fonte: Archivo General de la Nación (Argentina). Registros de Navíos (siglo XVII).

Um caso emblemático para conseguirmos compreender as proporções da sua atividade comercial em Buenos Aires e no Estado do Brasil foi relatado pela autora Queila Guedes Feliciano Barros em sua dissertação “*Às margens da ilegalidade: relações mercantis e sociais entre São Salvador Bahia e Buenos Aires (c. 1580 – c. 1640)*”. No estudo, ela expõe o caso do navio San Pedro, que adentrou o porto de Buenos Aires em 20 de dezembro de 1608 sob o comando do mestre Francisco Dias. Como procedimento alfandegário, o mestre Dias alegou ter saído do Rio de Janeiro trazendo o retorno das permissões reais de alguns *vecinos*, bem como madeira para a construção do convento São Francisco a pedido do Frei Gabriel, outro *vecino* de Buenos Aires que se encontrava no Rio de Janeiro. Além disso, relatou que a madeira foi conseguida por intermédio do fiador Antônio Fernandez Barrios, morador do Rio de Janeiro, e que estava a bordo da sua embarcação. O fiador foi interrogado pelo tesoureiro de Buenos Aires, Simon de Valdes, afirmando ser residente do Rio de Janeiro, com 56 anos, ser fiador do navio San Pedro e comerciante conhecido em Buenos Aires. Disse não ter permissão real escrita, porém poderia comprovar sua origem e sua função através de testemunhas do porto de Buenos Aires, uma vez que era muito conhecido nessa praça. (BARROS, 2013, 95).

No mês posterior, a testemunha Juan de Calate, *vecino* de Buenos Aires, confirmou a existência de uma licença assinada pelo governador do Rio da Prata, Hernandarias, referendada pelo escrivão Gustavo Perez, que permitia a procedência. Ainda em depoimento, a testemunha afirmou que o padre Gabriel, da ordem de São Francisco, tinha permissão para enviar a Buenos Aires embarcações com mercadorias para a construção do convento São Francisco. Posteriormente, Antonio Fernandez Barrios afirmou ser o fiador da embarcação e comerciante por mandado do padre Gabriel e que acompanhou o navio. (BARROS, 2013, 95-96).

Antonio Fernandez Barrios apresentou mais duas testemunhas: frei Bartolomeu de la Asunción, de 38 anos, da ordem de São Francisco, e Antonio Francisco Teixeira, de 20 anos, oficial mecânico que trabalhava nos fornos de telha (olaria) para o convento São Francisco. Todos confirmaram a versão dada por Juan de Calate. Diante disso, Simon de Valdes dirigiu-se ao governador Hernandarias, informando-lhe que o navio San Pedro havia adentrado o porto com madeira sem licença e que, por isso, era necessária a emissão de uma cédula de permissão, viabilizando a entrada da madeira. Nesse ínterim, Hernandarias afirmou que não havia necessidade, pois já a teria emitido para o padre Gabriel de la Anunciación e que, portanto, o frete de navios com transporte de madeira estava autorizado. (BARROS, 2013, 96).

Diante disso, devido à apresentação das testemunhas, o governador Hernandarias consentiu a entrada da embarcação, assim como o despacho das mercadorias trazidas pelo mestre Francisco Dias sem mais embargos. Já as licenças de retorno de posse dos *vecinos* de Buenos Aires foram depositadas na alfândega sem a cobrança dos impostos, e o lucro da venda dos frutos da terra, realizado no Rio de Janeiro, foi entregue ao poder do mestre Francisco Dias sob o testemunho do frei Francisco Matiel, do convento São Francisco, e a Juan de Miranda, *vecino* de Buenos Aires. (BARROS, 2013).

Com isso, percebemos que, mesmo antes de ter adquirido o título de *vencidad*, Antonio Fernandez Barrios já nutria e controlava o comércio entre o porto de Buenos Aires e o Estado do Brasil, em que seus familiares, por muito tempo, constituíram-se como parte de uma rede de intermediação comercial entre o porto de Buenos Aires e São Salvador da Bahia. (BARROS, 2013). Posto isso, Rodrigo Ceballos (2007) identificou essa dinâmica ao relatar que o irmão de Antonio Fernandez Barrios, Francisco de Barrios, foi o principal correspondente da Bahia com Buenos Aires, com a ajuda de Diego da Vega: [...] “es cosa muy sabida em esta ciudad como los navios que vienen del dicho puerto de Buenos Aires vienen remitidos as dicho capitán Francisco de Barrios y que em su casa que está fuera de la ciudad media légua se descarga la

plata que traen los dichos navios” (CEBALLOS, 2007, p. 184). Para efetuarem o transporte de mercadorias, utilizavam como controle a letra de câmbio.

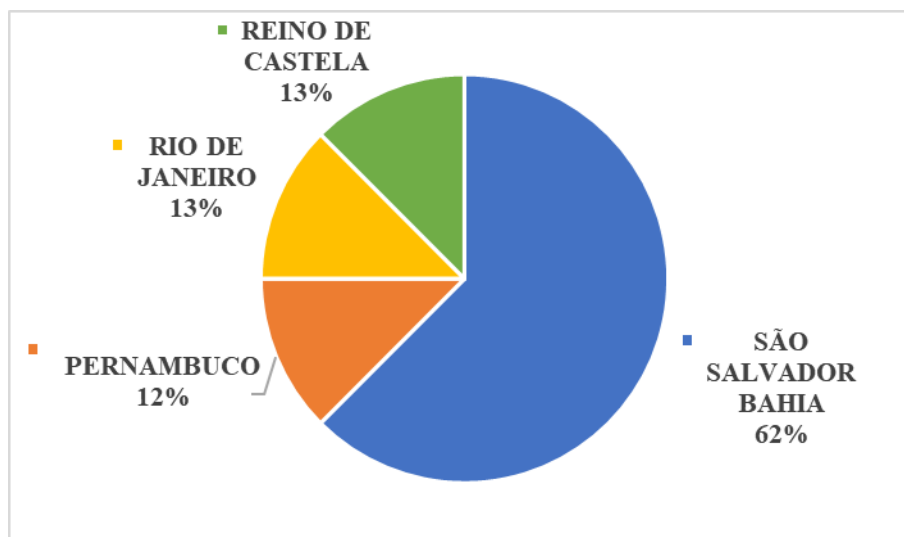
O uso da letra de câmbio ou letra de crédito era muito difundido. Era um meio de pagamento cômodo, por poder ser transferido à ordem ou endossado, o que o tornava negociável, e pela garantia quase plena de quitação no vencimento. A letra de câmbio podia ser à vista ou estipular prazos, de até vários meses. No vencimento, todos os signatários (sacador, endossante, sacado) eram solidariamente responsáveis em face do portador do título (MATTOSO, 1992, 509).

Ela foi essencial para as transações comerciais entre o fiador e o mestre do navio, pois os pagamentos de compras e vendas efetuados não eram realizados de imediato, dependiam dos prazos estabelecidos pelo próprio fiador. (BARROS, 2013). “Dívida efetuada diretamente ao mestre do navio, incumbido de receber o valor das vendas, após os prazos, e de registrar tais pagamentos em cartório. Dessa forma, estabelecia a criação de laços entre mestre de navio e fiador para além dos próprios limites das redes comerciais.” (BARROS, 2013, p. 99).

4.4 Destino dos navios de saída de Buenos Aires

Para o período analisado, os registros de navios apontam que o principal interesses dessa relação estabelecida entre os mestres portugueses e os *vecinos* de Buenos Aires eram as Capitânicas de São Salvador da Bahia, de Pernambuco e Rio de Janeiro, que foram as que mais se destacaram nesse trânsito comercial pelos contratos mercantis e despachos de mercadorias que vieram de Buenos Aires nos navios soltos fretados. Em conformidade, como podemos observar no gráfico abaixo, a principal relação estava estabelecida, principalmente, com o porto da Bahia, representando aproximadamente 62% dos navios investigados.

Gráfico 3: Destino dos navios de saída de Buenos Aires (1612-1627).



Fonte: Archivo General de la Nación (Argentina). Registros de Navíos (siglo XVII).

Como podemos visualizar, isso significa, de certa forma, a relevância do intercâmbio comercial do Rio da Prata com o Estado do Brasil, principalmente com o porto de São Salvador da Bahia. Conseqüentemente, essa praça tornou-se importante para os intercâmbios comerciais no Atlântico Sul. Com isso, a Bahia funcionava como peça proeminente no tabuleiro das trocas do circuito Europa – Brasil – África – Rio da Prata (JUNQUEIRA, 2005, p. 20).

Essa relação comercial entre essas regiões foi bastante intensa. Observemos o exemplo contido no registro do navio *La Bendición de Dios*, de mestre Francisco Gonçales, que estava no porto de Buenos Aires de saída para Castela, com paradas no Rio de Janeiro e na Bahia. Em 30 de setembro de 1623, o *vecino* Juan de Mina dirigiu-se ao então governador Dom Diego Paez e Clavijo, alegando a necessidade de permissão para ir ao Brasil para comercialização naquela região. Ele precisava fazer cobranças de mercadorias que não vieram em retorno nas últimas embarcações. Sendo assim, em outubro do mesmo ano, foi permitido o seu embarque.²⁵

Nesse caso, Juan de Mina era um morador de Buenos Aires, aparentemente com boas condições financeiras, que, ao tomar conhecimento da embarcação, foi diretamente ao governador pedir permissão para ir ao Brasil fazer cobranças. Essa situação é um exemplo de como as relações comerciais eram constituídas por meio de redes de cumplicidades, desde Buenos Aires ao Estado do Brasil. Além disso, percebemos que vantagens em muitos segmentos foram amplamente exploradas pelos moradores de Buenos Aires, desde proibições

²⁵ Para consentir autorização ao *vecino*, por ser necessário manter *casa poblada* e suas terras protegidas, o governador determinou que os oficiais régios tomassem o depoimento de sua mulher legítima, Maria Romero, que confirmou a necessidade de seu esposo ir ao Estado do Brasil.

das cédulas reais, os altos custos nas viagens à dependência de navios portugueses, somado, conseqüentemente, à obtenção de escravizados negros pela interdependência do comércio com o Brasil. Além disso, observamos também que esse comércio pelo Atlântico Sul, desenvolvido, sobretudo, com o porto de São Salvador da Bahia, passou a abastecer as regiões do Rio da Prata com manufaturas europeias de menor custo.

Paralelamente, nesse momento, o porto de Buenos Aires assumiu papel importante, confirmando nossa hipótese da interdependência regional através do comércio devido a ter se constituído como um dos centros abastecedores de gêneros alimentícios (farinha de trigo, carne seca e sebo) para o Brasil. (BARROS, 2013). Esse fato soma-se a uma das conseqüências da União Ibérica para o Brasil, devido ao aumento da precariedade e instabilidade alimentar graças aos diversos e sucessivos ataques de inimigos ibéricos no ultramar. (BARROS, 2013). Sendo assim, Alice Canabrava (1984) destaca que essa exportação alimentícia expõe a dependência alimentar em que se encontravam nas costas do Estado do Brasil durante a União Ibérica.

Segundo Moutoukias (1988), nesse período, o produto que mais se exportava era a prata, chegando a representar aproximadamente 80% das importações. O restante estava composto por farinha de trigo, sebo, *sesina* e couros. Como nossa documentação foi produzida pela própria administração, não foi possível observar a inserção de prata contrabandeada, porém conseguimos observar a exportação de frutos da terra.

Tabela 2: Exportação de Frutos da Terra de Buenos Aires para São Salvador da Bahia (1612 e 1615).

NAVIO	PERMISSÕES ENVIADAS AO BRASIL	TOTAL	COMPRADOR NO BRASIL
La Concepción (1615)	Pedro Moran: 20 Fanegas de Farinha, 5 Arrobas de Sebo e 5 Quintais de Sesina. Gonçalo Moran: 10 Fanegas de Farinha, 3 Arrobas de Sebo e 3 Quintais de Sesina.	570 + 298 pesos.	Antonio Maineiro (comerciante residente em Salvador).
Santo Antônio (1612)	Sebastião Ramos: 70 Fanegas de Farinha. Francisco Mansilla: 10 Fanegas de Farinha, 2 Arrobas de Sebo e 2 Quintais de Sesina. Alonso Munos: 20 Fanegas de Farinha, 5 Arrobas de Sebo e 5 Quintais de Sesina. Gonçales: 20 Fanegas de Farinha, 5 Arrobas de Sebo e 5 Quintais de Sesina. Amador Baez: 25 Fanegas de Farinha, 6 Arrobas de Sebo e 6 Quintais de Sesina. Francisco Fernandes: 15 Fanegas de Farinha, 4 Arrobas de Sebo e 4 Quintais de Sesina.	---	Manoel Dias (mercador de Salvador)

<p>João Neto: 23 Fanegas de Farinha, 5 Arrobas de Sebo e 5 Quintais de Sesina.</p> <p>Sebastian Ramos: 20 Fanegas de Farinha, 5 Arrobas de Sebo e 5 Quintais de Sesina.</p> <p>Joan R. Palermo: 25 Fanegas de Farinha, 5 Arrobas de Sebo e 5 Quintais de Sesina.</p> <p>Gonçalo e Bermudes: 40 Fanegas de Farinha, 10 Arrobas de Sebo e 10 Quintais de Sesina.</p> <p>Convento Nossa Senhora de Mecedes: 25 Fanegas de Farinha, 6 Arrobas de Sebo e 6 Quintais de Sesina.</p>		
--	--	--

Fonte: Archivo General de la Nación (Argentina). Registros de Navíos (siglo XVII).

As duas embarcações apresentadas na tabela acima tiveram como porto de saída Buenos Aires e como destino São Salvador da Bahia. Todas as permissões foram concebidas a moradores de Buenos Aires. Além disso, percebemos que, nessas negociações, havia uma média no preço de venda: cada fanega de farinha ficava em torno de 22 pesos, a arroba de sebo entre 20 pesos e a *sesina* em 6 pesos, cada quintal. Outro ponto que nos chama atenção é que esses produtos já eram esperados e adquiridos por mercadores residentes em Salvador, tecendo uma rede social e, sobretudo, comercial com o Estado do Brasil.

Percebe-se que havia um comércio bastante estruturado, o qual foi facilitado pela articulação de uma intrincada rede de mercadores, mestres de navios e comerciantes locais luso-brasileiros, *vecinos* e procuradores. Em seu retorno, transportavam produtos manufaturados de São Salvador da Bahia para Buenos Aires. Como exemplo, temos os irmãos *vecinos* Pedro Moran e Gonçalo Moran, que exportaram, no navio *La Concepción*, produtos da terra para a Bahia e, em seu retorno, voltaram com produtos necessários ao cotidiano platino. Devido a isso, acabaram adquirindo prestígio e, assim, inserindo-se como membros participantes da comercialização nessa rota. Abaixo, apresentamos uma tabela que relata quais produtos foram importados por esses irmãos.

Tabela 3: Gêneros exportados do porto da Bahia para o Rio da Prata (Navio La Concepción, 1615).

PRODUTOS	QUANTIDADE ADQUIRIDA	COTAÇÃO (REALES)
Sal	6 Pipas	676
Azeitonas	8 Barris	192
Tecido	200 Varas	400
Frascos	50 Barris	75
Louça de Barro	2 Caixas	400
Enxadas	20 Unidades	100

Machados	20 Unidades	170
Papel	20 Resmas	240
Facas Carniceiras	50 Unidades	300
Tecido	1 Peçaço	480
Tachos e panelas de cobre	200 Libras	800
Tecido	600 Varas	3.750
Linhas de Fio Branco	38 Unidades	152
Facas	90 Unidades	540
Pano Pardo (Tecido)	95 Palmos	1.092
Roupa	42 Unidades	1.008
Calçados	2 Pares	450
Cera Branca	100 Libras	600
Jarro de Barro	1 Caixa	100
TOTAL		11525

Fonte: Archivo General de la Nación (Argentina). Registros de Navíos (siglo XVII).

Essa tabela representa uma estimativa dos gêneros principais que foram exportados para Buenos Aires nos navios pesquisados. A grande maioria das mercadorias era de tecidos e utensílios domésticos e de uso geral e, em uma pequena proporção, tinha-se alimentos como sal, azeitona e vinho. Esses produtos apresentam aspectos da cultura material daquela localidade, com valorização maior dos tecidos e utensílios domésticos.

Nesse âmbito, vislumbramos que o trânsito marítimo se mostrou intenso e importante para o desenvolvimento da região platina, assim como para o Estado do Brasil durante o século XVII. Nesse âmbito, as redes mercantis entre Buenos Aires e o Estado do Brasil proporcionaram uma dinâmica colonial do Império Ultramarino por meio de uma relação de interdependência com interesses mútuos e dos descaminhos, promovidos em prol do comércio para favorecer os abastecimentos. Além disso, acreditamos que a construção das rotas sul atlânticas aqui apresentadas estiveram envolvidas em imbricados poderes locais e supralocais, capazes de interligar as cidades litorâneas do Estado do Brasil ao porto de Buenos Aires e de formar redes comerciais mantidas pelas cumplicidades de seus agentes.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

“Enquanto a pesquisa é interminável, o texto deve ter um fim”.

Michel de Certeau (1982, p. 37).

As informações presentes nos registros de navios referem-se à realidade comercial e administrativa que se encontrava no porto de Buenos Aires, permitindo-nos observar, parcialmente, as atividades econômicas dessas localidades que souberam aproveitar-se das suas proibições e restrições sabiamente, constituindo-se um trânsito marítimo intenso com o Estado do Brasil. Essas práticas comerciais ressaltam que o importante é compreender a dinâmica social e dos seus agentes envolvidos. Com isso, percebemos que as redes de cumplicidade se reelaboraram e constituíram muitas alianças que permitiram o desenvolvimento da comercialização e, paralelamente, como o comércio ilícito era legalizado pelas ações oficiais locais, interagindo com o próprio contexto social, que tinha certa tolerância ao processo.

No início do século XVII, Buenos Aires tornou-se um importante porto do Atlântico Sul. Esse ponto estratégico fez-se relevante para o desenvolvimento do comércio das regiões do Rio da Prata e do Estado do Brasil. A realização desse comércio foi por meio de rotas atlânticas desvinculadas da Carreira das Índias, onde a existência dessas rotas girou-se em envolta de imbricados poderes locais e supralocais que interligam as cidades litorâneas do Estado do Brasil, como Salvador, Recife e Rio de Janeiro, ao porto de Buenos Aires.

Tais cidades tiveram uma capilaridade mercantil, por isso evidenciamos, principalmente, o porto de Salvador da Bahia, devido à diversidade das exportações e a ter sido alvo constante nas documentações estudadas, transformando-se em um grande centro de importação e exportação de frutos da terra rio-platenses, artigos europeus e escravos africanos. Nesse sentido, observa-se que o movimento marítimo mercantil criou uma relação de interdependência comercial com interesses e trocas mútuas entre essas regiões, sendo importante para ambas.

Percebe-se que as relações comerciais entre o Rio da Prata e o Estado do Brasil estiveram estreitamente vinculadas às redes de cumplicidades estabelecidas entre os funcionários reais e os negociantes portugueses, os quais ditavam a dinâmica mercantil do porto de Buenos Aires a partir dos seus próprios interesses. Tal relação mercantil entre uma região e outra se davam, também, pela proximidade existente entre os produtos e as mercadorias consumidas.

Além disso, havia uma engrenagem essencial para o funcionamento dessa dinâmica comercial e política mercantil. Parte desse mecanismo era o contrabando. Porém, a questão principal para percebermos as relações comerciais não esteve na identificação de práticas contrabandistas, mas sim nas redes de interesses que tornavam tais práticas aceitáveis, a depender dos benefícios direcionados à Coroa naquele caso. Ou seja, em cada situação, permeou-se um interesse diferente com agentes diversos, por isso compreendemos que se torna irrelevante denominar as práticas em contrabando ou não, já que fazem parte de um mesmo funcionamento. Já a outra parte, atrelada às práticas de contrabando, era a dinâmica de legalização do ilegal, dita nesse período como principal prática para manter as cotas de exportação. Por mais que certas mercadorias fossem imprescindíveis para manutenção da vida comercial na região platina, por muitas vezes eram tidas como proibidas pela Coroa, como o couro.

6 FONTES E BIBLIOGRAFIA

FONTES

AGN - Archivo General de la Nación (Argentina). Registro de Navios (siglo XVII).

Legajo 1: Navio *La Concepción* (1615). Registro de Navíos (siglo XVII). Códice: Sala 9, 45 5 2.

Legajo 1: Caravela *San Juan* (1613). Registro de Navíos (siglo XVII). Códice: Sala 9, 45 5 2.

Legajo 1: Navío *San Antonio* (1612). Registro de Navíos (siglo XVII). Códice: Sala 9, 45 5 2.

Legajo 3: Navio *Nuestra Señora de la Ayuda* (1623). Registro de Navíos (siglo XVII). Códice: Sala 9, 45 5 4.

Legajo 3: Navio *La Bendición de Dios* (1623). Registro de Navíos (siglo XVII). Códice: Sala 9, 45 5 4.

Legajo 3: Navío *San Francisco* (1627). Registro de Navíos (siglo XVII): 1623-1635. Códice: Sala 9, 45 5 4.

BIBLIOGRAFIA

ALVES, Jorge Fernando. **Metamorfoses de um lugar**: de Alfândega nova a Museu dos Transportes e Comunicações. Porto, Associação para o Museu dos Transportes e Comunicações, 2006.

BARROS, Queila Guedes Feliciano. “**As margens da ilegalidade**”: relações mercantis e sociais entre São Salvador da Bahia e Buenos Aires (c. 1580 – c. 1640). 2013. 124p. Dissertação (Mestrado em História e Cultura Histórica) – Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2013.

BARROS, Queila Guedes Feliciano. **Fazer-se mercador na colônia**: trajetória mercantil, abastecimento, jogo social e navegação solta entre o estado do brasil e o rio da prata (1602 a 1624). 2020. 260p. Tese (Doutorado em História) - Centro de Humanidades, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2020.

BARROS, Queila Guedes Feliciano; CEBALLOS, Rodrigo. As margens da ilegalidade: relações mercantis e sociais entre as Capitânicas do Norte e o Rio da Prata In: **XIV ENCONTRO ESTADUAL DE HISTÓRIA: HISTÓRIA, MEMÓRIA E COMEMORAÇÕES**, 2010, João Pessoa. Anais... João Pessoa: UFPB, 2010. p. 2-15.

BECK, Hugo Humberto. Distribuição de la conquista. Red de urbanización y vías de comunicación. In. **Nueva História de la Nación Argentina. Período español** (1600-1810). Tomo 2. Buenos Aires: Planeta, 1999. P. 23.

BICALHO, Maria Fernanda. **A cidade e o império**: o Rio de Janeiro no século XVIII. – Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

BONCIANI, Rodrigo Faustino. “A União Ibérica em perspectiva atlântica”. In: XXVIII **SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA**. 2015. Anais... Florianópolis-SC. 2015: p. 1- 11.

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

CARDIM, Pedro. “A expansão da Coroa portuguesa e o estatuto político dos territórios”. In: **O Brasil Colonial**, v. 2. (ca. 1580- ca. 1720)/ (org.). João Luis Ribeiro Fragoso; Maria de Fátima Gouvêa. – 1ª ed. – Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014.

CARDIM, Pedro. “Administração e governo: uma reflexão sobre o vocabulário do Antigo Regime”. In: BICALHO, Maria Fernanda; FERLINI, Vera Lucia Amaral. **Modos de governar: ideias e práticas políticas no Império português, séculos XVI a XIX**. São Paulo, Alameda, 2005.

CARDIM, Pedro. “Política e identidades corporativas no Portugal de D. Felipe I.” In: RAMOS, Luís A. de Oliveira; RIBEIRO, Jorge M.; POLÓNIA, Amélia (Coords.). **Estudos em Homenagem a João Francisco Marques**. Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, vol. 1, 2002, p. 275-306.

CARDIM, Pedro; COSTA, Leonor Freire; CUNHA, Mafalda Soares da. **Portugal na Monarquia Hispânica**. Lisboa: Editora do Centro de História de Além Mar, 2013.

CASALILLA, Bartolomé Yun (dir.). **Las redes del Imperio**. Élités sociales en la articulación de la Monarquía Hispánica. Madrid: Marcial Pons História/Universidad Pablo de Olavide, 2009.

CEBALLOS, Rodrigo. **Arribadas Portuguesas: a participação luso-brasileira na Constituição Social de Buenos Aires (c. 1580-1650)**. 2007. 292p. Tese (Doutorado em História). Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense. Rio de Janeiro, 2007.

CHAUNU, Pierre. **História da América Latina**. Tradução de Miguel Urbano Rodrigues. - 6ª ed. São Paulo: Prol Editora, 1998.

HESPANHA, António Manuel. **As vésperas do Leviathan: Instituições e poder político : Portugal : Séc. XVII**. Coimbra: Livraria Almeida, 1994.

JUNQUEIRA, Lucas de Faria. **A Bahia e o Prata no primeiro reinado: comércio, recrutamento e Guerra Cisplatina (1822 – 1831)**. 2005. 195p. Dissertação (Mestrado em História). Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia. Bahia, 2005.

LENK, Wolfgang. **Guerra e pacto colonial: a Bahia contra o Brasil Holandês (1624- 1654)**. São Paulo: Alameda, 2013.

LEWIN, Boleslao. **El judío en la época colonial**. Um aspecto de la historia rio-platense. Buenos Aires, 1939.

LOPES, Adriana; MOTA, Carlos Guilherme. **História do Brasil: uma interpretação**. São Paulo: Editora Senac, 2008.

LÜDERS, P. Christian. **Portugal e o Comércio do Rio da Prata (1640-1680)**. 2017. 251p. Dissertação (Mestre em História Econômica) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017.

MACHAIN, Ricardo de Lafuente. **Los portugueses en Buenos Aires (siglo XVII)**. Madrid: Ologáza, 1931.

MAGALHÃES, Joaquim Romero. “A fazenda”. In: MATTOSO, José. **História de Portugal: no alvorecer da modernidade (1480-1620)**. Lisboa, Estampa, 1997, v. 3.

MARQUES, Guida. “O Estado do Brasil na União Ibérica” in: **Penélope**. Fazer e desfazer a história. N.27, 2002, P.7-35.

MARTINEZ, Teodoro Hampe. Los funcionarios de la monarquía española en América. Notas para una caracterización política, económica y social. In: **Revista Interamericana de Bibliografía**. Vol.3, n. XLII, p. 431-451, 1992.

MATTOSO, Kátia M. de Queirós. Bahia, **século XIX uma província no Império**. 2º ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira S. A. 1992.

MEGIANI, Ana Paula Torres. **O rei ausente**. São Paulo, Alameda, 2004.

MEGIANI, Ana Paula Torres. **O rei ausente: festa e cultura política nas visitas dos Filipes a Portugal (1581 e 1619)**. São Paulo: Alameda, 2004. (TRINDADE DE SÁ; SIQUEIRA, 2015, p 9-10).

MOUTOUKIAS, Zacarías. **Contrabando y Control Colonial en el Siglo XVII: Buenos Aires, el Atlantico y el Espacio Peruano**. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina, 1988.

OLIVAL, Fernanda. **D. Felipe II: de cognome “o Pio”**. Lisboa: Círculo de Leitores, 2006.

OLIVEIRA JUNIOR, Paulo Cavalcante de. **Negócios de Trapaça: caminhos e descaminhos na América Portuguesa (1700-1750)**. São Paulo: Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 2002.

PIETSCHMANN, Horst. Burocracia y corrupción en hispanoamérica colonial: una aproximación tentativa. **Nova Americana**, Torino, v. 5, p. 11-37, 1982.

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**: n. 6, p.119-144, Lisboa: Cosmos, 1991.

PUNTONI, Pedro. A Provedoria-mor: fiscalidade e poder no Brasil colonial. In: MEGIANI, Ana Paula, PEREZ, José Manuel Santos; SILVA, Kalina Vanderlei. **O Brasil na Monarquia hispânica (1580-1668): novas interpretações**. São Paulo, Humanitas, 2014.

RIBEIRO, Fernando Victor Aguiar. “**Arribadas maliciosas**”: redes no comércio de contrabando no porto de Buenos Aires, inícios do séc. XVII. **Antíteses**, v. 11, n.º 22, p. 841 -66,

2018. DOI disponível em: <https://www.redalyc.org/journal/1933/193358862018/html/>. Acesso em: 15/12/2021.

RICUPERO, Rodrigo. **A formação da elite colonial: Brasil, c. 1530 – c. 1630**. São Paulo: Alameda, 2009.

RUSSELL-WOOD, A. J. R. **Fidalgos e Filantropos: A Santa Casa da Misericórdia da Bahia, 1550- 1755**. Trad. port. Brasília, Editora Universidade de Brasília, 1981.

SÁ, Helena de Cassia Trindade de. **A alfândega do Rio de Janeiro: da União Ibérica ao fim da Guerra da Restauração (ca.1580 - ca.1668)**. 2016. 184 f. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2016.

SALVADOR, José Gonçalves. **Os magnatas do tráfico negreiro: séculos XVI e XVII**. São Paulo, pioneira, 1981.

SCHAUB, Jean Frédéric. **Portugal na monarquia hispânica (1580-1640)**. Lisboa, Livros Horizontes, 2001.

SCHUWARTZ, Stuart B; KANTOR, Iris; DANTAS, Mônica. O ofício do historiador hoje: Entrevista com Stuart B. Schwartz. **Novos Estudos**, São Paulo, n. 89, p. 163-181, mar, 2011.

SOUSA, Avanete Pereira. **A Bahia no século XVIII: poder político local e atividades econômicas**. São Paulo: Alameda, 2012.

TRELLES, Manuel Ricardo (org.). **Registro Estadístico de Buenos Aires (1864)**. Tomo 2. Buenos Aires: El Nacional, 1866.

VENTURA, Maria da Graça A. Mateus. **A participação dos portugueses no comércio regional e interregional hispano-americano, a partir do Rio da Prata (1580-1640)**. Território e Povoamento - A presença portuguesa na região platina. Colonia del Sacramento, Uruguai, 2004.

VICENS VIVES, Jaime. **Estructura administrativa estatal en los siglos XVI y XVII. Coyuntura económica y reformismo burgués**. Barcelona: Ariel, 1968.

VILARDAGA, José Carlos. **São Paulo na órbita do Império dos Filipes: conexões castelhanas de uma vila na América portuguesa durante a União Ibérica (1580-1640)**. Tese (Doutorado em História) Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2010.

WECKMANN, Luis. **La herencia medieval de México**. México: FCE, 1994 (1984).

WRIGHT, Antônia Fernanda Paca de Almeida. O Brasil no período dos Filipes. In. **Época colonial**, v. 1: do descobrimento à expansão territorial/por Aziz N. Ab'Saber...[et al]; introdução de Sérgio Buarque de Hollanda – 14ª ed. – Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

ANOS	NAVIOS	LOCAL DE ORIGEM	ROTA DE EXPORTAÇÃO	MESTRE	ORIGEM	LICENÇAS COMERCIAIS	MERCADORIAS TOTAL
1612	Santo Antônio	São Salvador Bahia	Buenos Aires á São Salvador Bahia	Pedrianes Pabón	Português	Sim	Mercadorias variadas
1613	Caravela San Juan	São Salvador Bahia	Buenos Aires á São Salvador Bahia	Melchior Maciel	Português	Sim	Mercadorias variadas
1615	La Concepción	São Salvador Bahia	Buenos Aires á São Salvador Bahia	Julian Mixel	Espanhol	Sim	Mercadorias variadas
1623	Nuestra Señora de La Ayuda	Pernambuco	Navio apreendido em Buenos Aires	Manoel Fernandes	Português	Não	Escravos e vinho
1623	La Bendicion de Dios	São Salvador Bahia	Buenos Aires ao Rio de Janeiro, após Castela.	Francisco Gonçalves	Português	Sim	Couros <i>vacuns</i>
1627	San Francisco (barca)	São Salvador Bahia	Ia para São Salvador Bahia arribou forçosamente em São Vicente	Manoel Gonçalves	Português	Não	Sal e açúcar

7 APÊNDICE A: DADOS DOS NAVIOS QUE ARRIBARAM NO PORTO DE BUENOS AIRES (SÉCULO XVII).

Fonte: Arquivo Geral da Nação (Argentina). Registro de Navios (século XVII).