

**AS ATAS DO CABILDO DE BUENOS AIRES:  
OS PORTUGUESES E SUAS RELAÇÕES COMERCIAIS COM A ELITE DO  
PORTO (SÉCULO XVII)**

Vivianne Pereira Lopes  
Graduanda, UFCG-CZ CFP  
viviannepb@hotmail.com

Rodrigo Ceballos  
Prof. Dr. UFCG-CZ CFP  
[rcovruski@yahoo.com](mailto:rcovruski@yahoo.com)

Esta pesquisa faz parte do projeto PIVIC intitulado “Nas Sendas do Atlântico Sul: tratos e contratos lusitanos nas malhas do Cabildo (Buenos Aires, século XVII)”, orientado pelo professor Dr. Rodrigo Ceballos. O trabalho traz como principal fonte as atas do Cabildo (Senado da Câmara) do século XVII da cidade de Buenos Aires propondo a análise tanto das fontes publicadas, quanto da documentação manuscrita presentes no *Archivo General de La Nación* (Argentina). Este estudo propõe analisar as relações comerciais e sociais dos portugueses e dos *vecinos* (cidadãos) e sua importância para a dinâmica comercial com o Brasil colônia. Mercadores portugueses, envolvidos nas redes de interesse locais da cidade-porto de Buenos Aires, ganharam destaque na economia local. A importância dessas fontes consiste no estudo da composição social de uma elite local e seus interesses econômicos com os portugueses, moradores e comerciantes do porto da cidade através do comércio ultramarino e pela costa do Brasil.

A cidade de Buenos Aires é estruturada em uma região de condições ambientais desfavoráveis à produção de determinados produtos. Segundo a historiografia, havia também outros fatores que desfavoreciam sua estruturação como, por exemplo, a presença de tribos indígenas rebeldes a ocupação da região pelos espanhóis. Mas sua estruturação se fez necessária devido à sua localização, principal ponto de acesso ao

Atlântico Sul. A primeira tentativa de povoamento se deu em 1536 a 1541. A região do estuário foi povoada sob a organização do *adelantado* Dom Pedro Mendoza, fundador de uma cidade que não resistiu às precárias condições e às invasões indígenas. Em 1580, mesmo ano da união das Coroas ibéricas, houve uma nova tentativa vitoriosa de repovoamento com Juan de Garay, vindo da cidade de Assunção sob ordem do governador.

Buenos Aires surge, assim, como ligação da América espanhola com a metrópole e outras regiões conectadas pelo Atlântico, inclusive o Brasil e as feitorias africanas. As relações comerciais entre as cidades do Brasil colonial com Buenos Aires foram intensas durante a primeira metade do século XVII. Os portugueses proporcionaram maiores rendimentos do que as relações comerciais mantidas com as províncias hispano-americanas circunvizinhas.

O porto de Buenos Aires fazia parte de uma rota segura que dificultava a ação dos corsários. Apesar de servir como elo entre o interior e as rotas marítimas, o porto em seu início se manteve fechado e seus habitantes apenas podiam comercializar com as províncias da região. A proibição da Coroa consistiu em restringir o comércio de Buenos Aires de artigos essenciais. A intenção do rei foi proteger os interesses econômicos já criados no Peru – a *Carrera de Indias* –, adaptando Buenos Aires ao sistema vigente e reduzindo-a a simples mercado consumidor, abastecido por Tucumán (atual noroeste argentino, próximo ao Alto Peru). Buenos Aires deveria sobreviver com o comércio existente entre a planície de leste e a faixa oriental dos Andes, zona seca e território de transição entre o deserto quente do norte e os desertos frios da Patagônia, compostas por várias pequenas cidades que representavam um ciclo vantajoso de comércio com as demais cidades provincianas, onde as bases econômicas eram a agricultura e a criação de gado.

Devido à precariedade da região do Rio da Prata e a escassez de produtos a elite local, com o intuito de preservar seus interesses econômicos, passou a exigir a realização do comércio com os lusitanos. Mesmo com a união das Coroas ibéricas (1580-1640), os portugueses estavam proibidos de desembarcar e não passavam de visitantes temporários e com difícil interação com a sociedade local. O porto passou à

condição de semi-abertura mediante permissões reais, em que os *vecinos* recebiam concessões para realizar o comércio. A princípio, só os habitantes podiam receber essas permissões que eram cedidas pelo governador, a Audiência de Charcas (tribunal da região) ou o Vice-Rei, mas que na prática eram controladas por uma elite local pertencente ao Cabildo. Os portugueses, por sua vez, tiveram papel fundamental para o controle do comércio marítimo com o Rio da Prata, propiciando a construção de laços comerciais e parentais.

Os portugueses passaram a fazer parte da sociedade rio-platense a partir de redes de interesses comuns, influenciando e participando na formação de bandos locais. Interagiam na política e na economia e garantiam, após um determinado período de permanência na cidade, o direito de ser *vecino* e a obtenção de direitos de compra de cargos relevantes no Cabildo.

Contraditoriamente, podemos afirmar que a presença dos portugueses na região deveu-se às restrições comerciais e aos altos preços dos produtos advindos da metrópole por meio do sistema das *flotas* e *galeones*. Além do mais, havia forte desvalorização dos produtos da terra na região, o que não ocorria quando estes “frutos” dirigiam-se ao Brasil, levando-se também prata contrabandeada, para serem comercializados ilegalmente por escravos e produtos manufaturados. Certamente os lusitanos puderam se firmar cada vez mais na região rio-platense e manter um ativo contato com as cidades coloniais da América portuguesa não apenas por produtos locais, mas especialmente pelo contrabando de escravos: a principal fonte de renda desse mercado que trazia como fachada o comércio de mercadorias.

O porto de Buenos Aires era utilizado como ponto principal desta prática por meio das chamadas “arribadas forçosas”. Elas driblavam a fiscalização dos oficiais régios para o comércio de africanos. Muitos deles costumavam ser apresentados como membros da tripulação aos oficiais régios. As arribadas eram uma estratégia que simulava danos ao navio nas proximidades do porto, alegando-se a necessidade de atracar e pedir ajuda ao governador. Desta forma os interessados tomavam conhecimento das mercadorias sem licença que alcançavam a cidade e, logo, eram levadas a leilão em praça pública para legalização e venda. Na realidade, a procedência

do produto costumava ser conhecida, onde geralmente já se tinha um mercador direcionando a compra do produto. Parte do lucro da venda ia para o piloto do navio e seus sócios, e a outra para os oficiais régios ou o próprio governador.

Os portugueses lucravam muito com essa prática, pois eles repassavam os escravos por preços maiores que no Brasil. Foram estas relações comerciais que permitiram, em grande parte, a permanência dos lusitanos no porto de Buenos Aires e nas regiões vizinhas. Redes de interesses construídas por esse jogo comercial que propiciavam, inclusive, a interferência dos lusitanos no Cabildo.

A importância social desses grupos locais era mantida pela estrutura de poder em que atuavam para a realização do comércio. Esse grupo era representado através dos membros do Cabildo, controladores da cobrança de impostos, preços e medidas do comércio no porto.

Participar do Cabildo era parte essencial para manter o comércio no porto. A cidade passou a depender dos produtos do Brasil colônia e os portugueses tornaram-se parte integrante dessa sociedade, membros do Cabildo, *vecinos* com direito a posse de terras e de caça ao gado selvagem. Os lusitanos do porto estabeleciam, assim, fortes relações sociais, parentais e econômicas com a região do estuário.

As atas do extinto Cabildo de Buenos Aires trazem informações sobre o cotidiano da cidade e as relações portuárias como, por exemplo, a chegada e a saída de navios que faziam a rota da América espanhola, Brasil, Europa e África, de mercadorias e registros de chegada e saída de pessoas importantes, onde mostram as relações entre os comerciantes portugueses e os *vecinos*, representantes da Coroa espanhola, dentre outras autoridades. Apresentam diversas discussões sobre os acontecimentos da cidade e a falta de alguns mantimentos essenciais para o desenvolvimento dela como, por exemplo, a falta de papel, que segundo seus dirigentes, impedia o cumprimento das leis. Foram as discussões sobre os recursos monetários que deram início às petições e em seguida às exigências à Coroa para a liberação do porto para o comércio. É importante entendermos as relações que foram estabelecidas entre os habitantes do porto e os portugueses que chegavam formando uma nova elite na cidade com o intuito de defender interesses comerciais por meio da formação de bandos locais.

O conhecimento dessas relações só se faz possível se nos debruçarmos sobre as fontes que nos mostre no decorrer do cotidiano como se davam os acordos políticos e econômicos no Cabildo, de que forma eles influenciavam na vida da população do porto, como eram escolhidos os seus líderes, quem eram os principais comerciantes que faziam a rota com as cidades do Recife, Rio de Janeiro e Salvador ao longo do primeiro período do século XVII. Mestres de navios portugueses responsáveis por um comércio independente entre o Brasil e o Rio da Prata e que mantinham intensas relações em várias cidades hispano-americanas.

A pesquisa consiste em buscar indícios dessas redes que interligavam a América espanhola e a portuguesa através das relações de comércio, tendo como base as atas do Cabildo de Buenos Aires. Marcada por vários conflitos pelo controle do porto, formou-se uma sociedade diversificada, pois novos moradores buscavam integrar-se a essa nova sociedades visando a busca por seus títulos e direitos para conseguir manter as relações comerciais.

### **Referências Bibliográficas**

#### **Fontes**

BIEDMA, José Juan (dir). **Acuerdos del Extinguido Cabildo de Buenos Aires**. Libro I (1589-1591, 1605-1607). Tomo 1. Buenos Aires, Talleres Gráficos de la Penitenciaría Nacional, 1907.

\_\_\_\_\_. **Acuerdos del Extinguido Cabildo de Buenos Aires**. Libros I y II (1608-1613). Tomo 2. Buenos Aires: Talleres Gráficos de la Penitenciaría Nacional, 1907.

\_\_\_\_\_. **Acuerdos del Extinguido Cabildo de Buenos Aires**. Libros II y III (1614-1617). Tomo 3. Buenos Aires: Talleres Gráficos de la Penitenciaría Nacional, 1908.

\_\_\_\_\_. **Acuerdos del Extinguido Cabildo de Buenos Aires**. Libro III (1618-1620). Tomo 4. Buenos Aires, Talleres Gráficos de la Penitenciaría Nacional, 1908.

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

---

ISSN 2176-4514

Archivo General de la Nación. Cabildo de Buenos Aires. (1605-1630). Códice: Sala 9,  
19 1 5

**Obras**

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

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