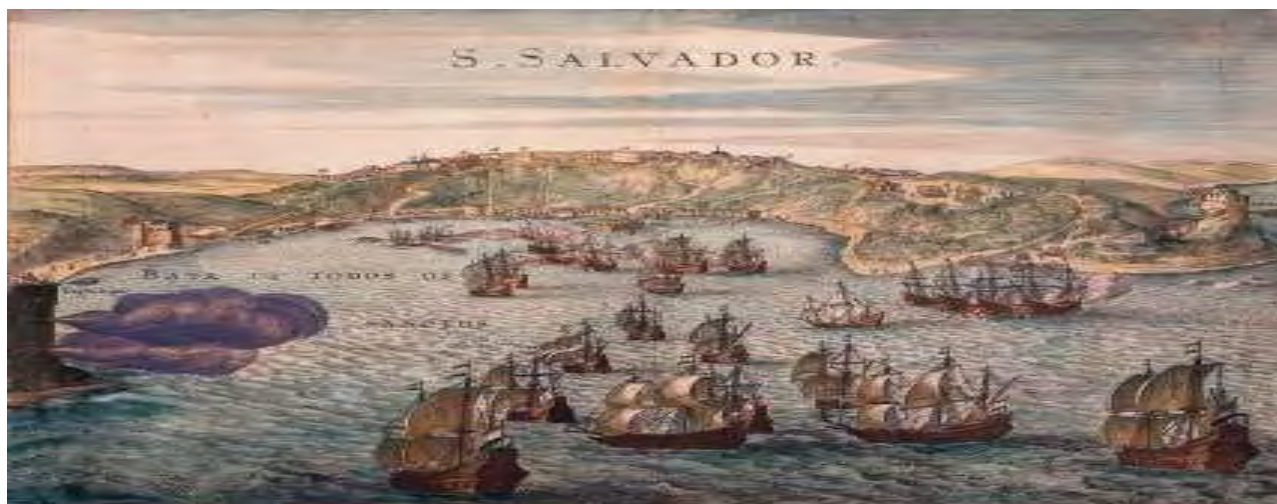




UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS, LETRAS E ARTES
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA



“AS MARGENS DA ILEGALIDADE”:
RELAÇÕES MERCANTIS E SOCIAIS ENTRE SÃO SALVADOR DA BAHIA
E BUENOS AIRES (c. 1580 – c. 1640)

QUEILA GUEDES FELICIANO BARROS

Orientador: Prof. Dr. Mozart Vergetti de Menezes
Área de Concentração: História e Cultura Histórica
Linha de Pesquisa: História Regional

JOÃO PESSOA - PB

SETEMBRO - 2013

**“AS MARGENS DA ILEGALIDADE”:
RELAÇÕES MERCANTIS E SOCIAIS ENTRE SÃO SALVADOR BAHIA
E BUENOS AIRES (c. 1580 – c. 1640)**

QUEILA GUEDES FELICIANO BARROS

Dissertação de Mestrado apresentada
ao Programa de Pós Graduação em
História Do Centro de Ciências
Humanas, Letras e Artes da
Universidade Federal da Paraíba –
UFPB, em cumprimento às exigências
para obtenção do título de Mestre em
História, Área de Concentração em
História e Cultura Histórica.

Orientador: Prof. Dr. Mozart Vergetti de Menezes

Linha de Pesquisa: História Regional

JOÃO PESSOA - PB

2013

Capa: Ilustração de Nicolau Vischer. *Esquadra holandesa de Jacob Willekens ataca e conquista Salvador 1624*. In: VAINFAS, Ronaldo. Dicionário do Brasil colonial (1500 – 1800). Rio de Janeiro: Objetiva, 2001.p. 488.

FICHA CATALOGRÁFICA

**“AS MARGENS DA ILEGALIDADE”: RELAÇÕES MERCANTIS E SOCIAIS ENTRE
SÃO SALVADOR DA BAHIA E BUENOS AIRES
(c. 1580 – c. 1640)**

Queila Guedes Feliciano Barros

Dissertação de mestrado avaliada em ____/____/____ com conceito _____.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Mozart Vergetti de Menezes

**Programa de Pós-graduação em História – Universidade Federal da Paraíba
Orientador**

Prof. Dr. Rodrigo Ceballos

**Programa de Pós-graduação em História – Universidade Federal de Campina Grande
Examinador Externo**

Prof. Dr. Gustavo Aciole Lopes

**Programa de Pós-graduação em História – Universidade Federal da Paraíba
Examinador Interno**

Prof. Dr. Acácio Catarino

**Programa de Pós-graduação em História – Universidade Federal da Paraíba
Suplente Interno**

Prof^a. Dr^a. Juciene Apolinário

**Programa de Pós-graduação em História – Universidade Federal de Campina Grande
Suplente Externo**

Prof^a. Dr^a. Regina Célia Gonçalves

**Universidade Federal da Paraíba
Convidada**

Canto minha vida com orgulho!

(...) Na minha vida nem tudo acontece

Mais quanto mais a gente rala

Mais a gente cresce

Hoje estou feliz porque eu sonhei com você

E amanhã posso chorar por não poder te ver, mas,

O seu sorriso vale mais que um diamante

E se você vier comigo então nós vamos adiante

Com a cabeça erguida e mantendo a fé em Deus

O seu dia mais feliz, vai ser o mesmo que o meu

A vida me ensinou a nunca desistir

Não ganhar, nem perder, mais procurar evoluir...

Podem me tirar tudo o que tenho

Só não podem me tirar as coisas boas

Que eu já fiz pra quem eu amo

Hoje eu sou feliz e canto

O universo é uma canção

E eu vou, que vou...

História, nossas histórias, dias de luta, dias de glória!

DIAS DE LUTA, DIAS DE GLÓRIA.

Charlie Brown (In Memória)

Dedico esta dissertação aos meus pais, Sebastião e Nilda, por tudo que me ensinaram. Aos meus irmãos Kléber e Fábio, pelo afeto incomparável. Aos meus sogros João e Helena, por terem me adotado. E a Euclides Barros, por ter me amado.

Com vocês, por vocês, para vocês...

AGRADECIMENTOS

Estar apta a escrever estas páginas significa muito. Em primeiro lugar, o sonho realizado, as dificuldades superadas e o tempo dedicado. Em segundo lugar, a responsabilidade em relação àqueles que me incentivaram, me apoiaram e acreditaram que seria capaz, mesmo quando eu não mais acreditava.

A apresentação deste trabalho, como requisito final para obtenção do título de Mestre em História, torna-se, hoje, uma possibilidade advinda, especialmente, graças a Deus e a Maria Santíssima, meus pilares; seres divinos que nos momentos mais difíceis e angustiantes de minha vida confortaram-me, dando-me sempre a certeza de que eu, jamais, em momento algum, estive ou estaria sozinha.

A concretização desse sonho deve-se, também, ao Prof. Dr. Rodrigo Ceballos, o qual, ainda na minha graduação, orientou-me e transmitiu-me riquíssimos ensinamentos os quais, na minha condição de aprendiz, tratei de aplicá-los não só em minha carreira profissional, como também em minha vida. Cumpre ressaltar, que não foram as fontes, os livros ou os temas de pesquisa que marcaram a presença deste primeiro orientador em minha vida, mas sim, aquilo que ele, enquanto profissional e ser humano, representou e fez por mim. Jamais, em momento algum, conseguirei representar com palavras a gratidão e admiração que tenho pelo Prof. Dr. Rodrigo Ceballos, portanto, mais uma vez, externo o meu muitíssimo obrigado.

Neste momento, recordo o decorrer do curso de mestrado, em João Pessoa, período no qual tive a honra de ter como mestres a Profa. Dra. Regina Célia Gonçalves e o Prof. Dr. Ângelo Emílio Pessoa. Estes seres, humanos, não só me acolheram em terras estranhas, oferecendo-me o apoio e a credibilidade necessários, como também, e especialmente, ensinaram-me que os títulos e os holofotes do mundo acadêmico não representam nada, perante o caráter e a grandeza de espírito dos seres que sabem ser “humanos”. Por tudo isso, os dois, obviamente, tornaram-se meus heróis e espelho, no qual espero sempre me refletir, pois tal luz e brilho são, para mim, incomparáveis.

Por intermédio desses heróis, há pouco descritos, tive o prazer e a honra de conhecer e de ter como orientador, durante a construção desta dissertação, o Prof. Dr. Mozart Vergetti de Menezes. Agradeço-lhe por ter acreditado neste trabalho, mesmo nos momentos em que as pesadas portas da intolerância fechavam-se para mim. Por compreender as minhas limitações, pela paciência, serenidade e discernimento sempre

externados para com a minha pessoa e, claro, pela oportunidade oferecida de continuar e finalizar mais essa etapa em minha vida ofereço-lhe o meu profundo agradecimento.

A seguinte indagação faz com que me depare com o momento mais difícil, quanto à escrita deste trabalho: como agradecer aos muitos amigos (as) e em poucas linhas? Mesmo diante dessa difícil tarefa, começo por agradecer o Leonardo Rolim, a ele, agradeço pelas conversas sem fim, pelos livros e apostilas emprestados e pela força, sempre a mim transmitida. Lidiane, Rafaela, Almair e Mayara, obrigada pelos “chás da tarde” (tapioca com café), sempre acompanhados de muitas risadas, música e roupas trocadas. Diva, Jhuli, Deise e Ricardo, obrigada por empregarem-me na “Xerox”, próximo à faculdade, cujo salário nunca fora descontado por eu gastar o toner da máquina, mais com os meus próprios livros e apostilas do mestrado, do que com os livros dos fregueses. Sem vocês, (minha segunda família em João Pessoa), eu realmente não teria sobrevivido, seja em termos financeiros, seja em termos afetivos.

Algumas amizades ultrapassaram o título e conquistaram em meu coração o lugar de irmãs. Recordo, neste instante, das minhas companheiras de todo e qualquer momento, Crisleide e Priscila, pessoas que na ida a João Pessoa ajudaram-me, fazendo o possível e o impossível por mim. Vocês sabem o quanto eu as amo, no entanto, nunca é demais expressar esse sentimento, tão grandioso. MUITÍSSIMO obrigada, minhas maninhas, pelo ontem, pelo hoje e por ter comigo sempre a certeza de que posso contar com vocês no amanhã.

Certamente, alguém, ao ler todas essas palavras de agradecimento, está, neste instante, questionando com ar de reclamação, o porquê de, até o presente momento, não ter ressaltado sua contribuição durante o meu mestrado e em minha vida. “Fea” (esta é a forma carinhosa com a qual Mayara Milena e eu nos comunicamos), não se preocupe, também irei te agradecer. O problema, Fea, é que ao me lembrar do período no qual dividíamos apartamento, lembro-me dos jantares de todas as noites, em João Pessoa, (jantar, este, de sua responsabilidade) e esse fato, faz com que me recorde, também e, conseqüentemente, de quando me fez conhecer todas as variedades gastronômicas do cuscuz, só por isso, me vem uma vontade de te dar uns “croques”. Claro que tudo isso, não passa de uma brincadeirinha, minha amiga, você, sim, pode se considerar parte integrante e atuante na minha vida acadêmica. Foi um prazer e uma satisfação imensa te conhecer e tornar-me sua amiga ainda na graduação, e, além disso, com igual importância, podermos fazer o mestrado, juntas. Aprendi muito com você, quando juntas morávamos, essa convivência possibilitou adquirir mais uma irmã e ter mais uma

família, pois é fato que seu Titico e dona Margarete, gostam de mim tanto quanto de você. Por tudo já feito e por saber que ainda fará por mim, meu caloroso e carinhoso obrigado.

É com lágrimas nos olhos que agradeço aos meus pais, dois sertanejos, pobres e de pouco estudo, mas que me ensinaram algo tão valioso que nenhum conhecimento intelectual pode suprir, com vocês aprendi que os obstáculos aparecem na nossa vida para serem superados. Minha base e meu orgulho, exemplo de força e dignidade, vocês ensinaram-me a sonhar e, mais do que isso, a acreditar que uma menina de família humilde, que estudou a vida toda em escola pública, e que teve de trabalhar desde os 15 anos para ajudar à família, criando seus irmãos, podia, sim, tornar-se um dia uma “pessoa formada”. Essa formatura é especialmente dedicada ao meu pai, aos momentos que, quando criança, logo ao chegar da labuta, mesmo cansado colocava-me no colo, pedindo para ver o meu caderninho da escola. Eu entendia que o senhor, meu pai, não compreendia o que estava escrito, mas isso não tira o brilho e fascínios, por mim, sentidos como quando demonstrava o grande valor que dava aos meus primeiros garranchos e, assim, dava um beijo na minha testa, dizendo ser a minha letra, uma “letra de Doutora”, a mais linda que havia visto em toda a sua vida. Ainda não sou doutora, pai, mas por sua causa, tenho certeza que, um dia, serei. Aos meus queridos pais, digo: Vocês não puderam me dar sempre o melhor, mas, ensinaram-me a ser melhor em tudo.

Dirijo os meus agradecimentos, neste instante, à minha sogra Helena e ao meu sogro João por terem me acolhido em sua família, adotando-me como mais uma filha e ainda bancando a minha estadia em João Pessoa. Obrigada pelo apoio sempre dado aos meus estudos. Aos meus cunhados (a), e sobrinhos (a), vovô e vovó e aos meus dois irmãos Kléber e Fábio. A todos vocês e a alguns que, devido ao espaço, não poderei, nem citar os nomes, nem descrever tal importância, agradeço e deixo registrado que sem o amor, apoio e compreensão oferecidos por todos, jamais, teria conseguido. Não posso deixar de falar do Snif, meu “nanim”, que adorava pular em cima da mesa do computador, como se dissesse que estava na hora de parar um pouquinho para descansar e dar-lhe atenção, é claro. Você pode não compreender, Snif, mas tenho certeza que pode sentir, a mamãe te ama.

Por último, quero agradecer ao Euclides, sabendo ele é claro que na minha vida está em primeiro lugar. Meu legítimo esposo, grande amigo, amante e sempre companheiro. Alguém que, desde o dia em que conheci, tornou-se um anjo em meu caminho. Sem você minha vida acadêmica não teria vingado, não porque financiou

muitas vezes os meus livros e apostilas ou porque, ao passar na seleção de mestrado, após seis meses de casamento, disse-me que fosse para João Pessoa e não me preocupasse, pois bancaria toda a minha despesa e, sendo assim, por lá fiquei durante um longo ano. Externo meu agradecimento, não porque nos primeiros meses de mestrado, no auge da dificuldade financeira, aprendeu a fazer trufas para vender e, assim, conseguir completar o dinheiro do meu aluguel, mas tudo é claro, sem que eu soubesse, para que eu não desistisse e voltasse. Agradeço a pessoa que abandonou os próprios sonhos para que fosse possível a realização dos meus. Obrigada por se privar de toda a segurança e de todo o conforto para que eu pudesse deles usufruir. Mesmo em meio a essas palavras de agradecimento, questiono-me: como agradecer com palavras a uma pessoa que merece de mim todo o amor e dedicação? Espero, um dia, poder fazer, por você, metade do que eu vi e vivi, por que você fez por mim. Não foi fácil, meu amor, mas, hoje, posso dizer: “nós” conseguimos!

Agradeço ao CAPES, órgão financiador de grande parte da minha pesquisa de mestrado, e, finalmente, expresso os meus agradecimentos a todos que compõem o Programa de Pós-Graduação em História do Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes da Universidade Federal da Paraíba (UFPB), em João Pessoa.

RESUMO

Este estudo tem como principal objeto de análise as relações mercantis e sociais estabelecidas entre o porto de Buenos Aires e São Salvador da Bahia, no período da União Ibérica. Empreendemos uma análise conjuntural da ação da colonização ibérica, no Brasil, compreendendo, pois, a guerra pelo açúcar e pelo comércio com o Rio da Prata como principais fatores de transformação da realidade comercial e administrativa do Brasil Colônia. Tendo sido as manufaturas europeias e escravizados negros os responsáveis pela maior cota de exportação do porto de São Salvador da Bahia, rumo ao porto de Buenos Aires, investigamos sob quais mecanismos se estabeleceu o comércio de tais produtos na região platina, já que, por lei, faziam parte do proibido e ilegal. Acabamos por detectar que as práticas locais, em Buenos Aires, para “legalizar o ilegal” transformaram-se numa cultura comercial própria, que gestou no Brasil Colônia igual correspondência, sendo os frutos da terra rio-platenses: farinha de trigo, sebo e carne seca, largamente consumidos no Brasil e que, através do porto de São Salvador da Bahia, abasteceram, não somente diversos navios que efetuavam o comércio no Oceano Atlântico, como também as possessões europeias, ligando, assim, São Salvador da Bahia e o porto de Buenos Aires aos circuitos e conexões mercantis Inter colonial, tecidas na primeira metade do século XVII.

Palavras-chave: Buenos Aires; São Salvador da Bahia; Comércio, União Ibérica.

ABSTRACT

This study has as its main object of analysis and social market relations established between the port of Buenos Aires and Salvador Bahia, in the period of the Iberian Union. We undertook an analysis of the cyclical action of Iberian colonization in Brazil, comprising therefore a war for sugar and by trade with the River Plate as a major factor transformation of commercial and administrative reality of colonial Brazil. Having been the European manufacturing and enslaved blacks responsible for the largest share of exports from the port of Salvador Bahia, to the port of Buenos Aires, we investigate under what arrangements settled trade of such products in the Platine region, since, by law, were part of the forbidden and illegal. We ended up detecting that local practices in Buenos Aires, to "legalize the illegal" became a commercial culture itself, which nurtured colony in Brazil equal match, and the fruits of the earth rioplatense: wheat flour, suet and meat drought, largely consumed in Brazil and colony, through the port of San Salvador Bahia, fueled not only several ships that they made the trade in the Atlantic Ocean, as well as European possessions, linking well, Salvador Bahia and the port of Buenos Aires to circuits and connections Inter colonial mercantile, woven in the first half of the seventeenth century.

Keywords: Buenos Aires, Salvador Bahia; Trade Iberian Union.

LISTA DE SIGLAS /ABREVIATURAS

WIC: West Indie Compagnie (Companhia das Índias Ocidentais)

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Mercadorias que tiveram maior quota de exportação entre os anos de 1608 a 1619 do porto de São Salvador Bahia para o porto de Buenos Aires p. 105

Tabela 2: Quantidade de frutos da terra exportados do porto de Buenos Aires para São Salvador Bahia (1608-1619) p. 113

LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Transações comerciais entre o porto de Buenos Aires e o Brasil colônia, que tiveram como fiador Antonio Fernandes Barrios (1607/1617) p. 99

Quadro 2: Número de navios que arribaram no porto de Buenos Aires, indo ou vindo do Brasil colônia de 1608 a 1633 p. 103

LISTA DE MAPAS

Mapa 1: Carta geográfica de las provincias de la Gobernación del Rio da Prata, Tucuman y Paraguay con parte de las confinantes de Chile, Perú, Sancta Cruz y Brasil p. 45

Mapa 2: Rota da Carrera da Índia e de navios soltos nos mares do Norte e do Sul p. 50

Mapa 3: Os caminhos para Tucumán, Cuyo e o Rio da Prata no final do século XVII p. 65

Mapa 4: Mapa do Rio da Prata p. 67

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Ilustração: Esquadra holandesa de Jacob Willekens ataca e conquista Salvador 1624 p. 57

SUMÁRIO

1. CAPÍTULO 1: “Traçando rotas num imenso oceano”	p. 15
2. CAPÍTULO 2: União Ibérica: guerra e comércio no Brasil colônia	p. 30
2.1. <i>Portugal e Espanha na lógica ibérica</i>	p. 31
2.2. <i>Indícios e resquícios da política ibérica no Brasil colônia</i>	p. 36
2.3. <i>Brasil, colônia ibérica: Relação comercial com o Rio da Prata</i>	p. 43
2.4. <i>Brasil, colônia ibérica: Guerra pelo açúcar</i>	p. 52
3. CAPÍTULO 3: De mercado regional a interoceânico: sociedade e comércio as margens do Rio da Prata	p. 62
3.1. <i>Rio da Prata uma região comercial</i>	p. 64
3.2. <i>Fundação do Porto de Buenos Aires</i>	p. 68
3.3. <i>As margens da ilegalidade: permissões e proibições de comércio no porto de Buenos Aires</i>	p. 75
3.4. <i>Legalização do ilegal: Arribadas forçadas e leilões públicos</i>	p. 79
4. CAPÍTULO 4: Relação mercantil e social entre São Salvador da Bahia e Buenos Aires	p. 87
4.1. <i>São Salvador da Bahia: porto de trânsito e de abastecimento</i>	p. 89
4.2. <i>Correspondência comercial na colônia: Fernandez Barrios e a conexão mercantil São Salvador da Bahia – Buenos Aires.</i>	p. 94

4.3. “Grande e Considerável”: comércio entre o porto de Buenos Aires e São Salvador da Bahia	p. 103
4.4. <i>Farinha de Trigo, Sebo e Carne Seca: Frutos da Terra rio-platenses e a questão do abastecimento no Brasil Colônia.</i>	p. 109
5. Considerações Finais	p. 115
6. Bibliografia e Fontes	p. 117
7. Glossário	p. 124

CAPÍTULO 1

“Traçando rotas num imenso oceano”

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).

A União Ibérica estendeu-se entre os anos de 1580 a 1640, período no qual o trono português passou a ser governado pelo rei espanhol Felipe II, fato esse que acabou por favorecer a criação de laços sociais e comerciais entre sociedades que faziam parte das possessões ultramarinas portuguesas e espanholas, nas margens do Oceano Atlântico. A dinastia dos Habsburgos manteve-se pela aliciação da maioria da corte portuguesa por meio da infiltração de agentes da nobreza espanhola, concedendo-lhes, assim, cargos e privilégios na tentativa de uma monarquia dual, política que apaziguou, por muito tempo, as conspirações de revoltas (VAINFAS, 2001, p 572).

Porém, na prática, a Coroa espanhola passou a aumentar gradativamente a fiscalização sobre a administração e o comércio portugueses, provocando, dessa maneira, profundas transformações nos modos de conviver e de negociar dos lusos com os espanhóis. Os portugueses, a partir de então, passaram a reelaborar o seu cotidiano, desenvolvendo estratégias para driblar as constantes fiscalizações e restrições comerciais castelhanas, as quais acabavam promovendo a falta das mercadorias de abastecimento e manufaturadas em suas colônias (CEBALLOS, 2007, p. 46).

Dentre os motivos que levaram a Espanha a se interessar por Portugal estão: a necessidade econômica, o impulso geopolítico em obter um império ibérico e, sobretudo, o domínio religioso, que agregou as possessões cristãs em torno de um mesmo centro. No entanto, se um desses motivos teve maior desempenho diríamos que foi o econômico. Isso, porque bem se sabe que a Espanha adquiria os produtos necessários ao comércio americano como resultado do desvio de prata americana, que a Coroa espanhola procurava tão ciosamente reter (WRIGHT, 2004, p. 178). É, especificamente, essa relação de dependência o alvo das discussões construídas neste

trabalho. Uma relação iniciada a partir da ligação entre São Salvador da Bahia, e Buenos Aires, no Rio da Prata, durante o período da União Ibérica.

Mas, para que possamos adentrar nesta discussão faz-se necessário, primeiramente, entender o que foi a União Ibérica nos termos administração e comércio e, além disso, compreender qual a sua aplicação no Brasil Colônia. Sobre esse aspecto, Stuart Schwartz (2011) indica que a península Ibérica é um caso especial. Afirmando que:

Em Castela, Fernando e Isabel criaram um Estado renascentista destruindo o poder dos Fidalgos, lançando as cidades contra a nobreza e desenvolvendo uma burocracia profissional para controlar tanto a primeira quanto a segunda. Em Portugal, a Casa de Avis dependia do apoio da classe mercantil e inferior em sua luta para estabelecer uma monarquia centralizada, mas, como Castela, também recorreu à administração burocrática para formalizar sua conquista. Isso não significa que a nobreza tenha se retirado do governo. Os dois reinos reservavam lugares de distinção e serviço para os nobres titulados, desde que eles vinculassem sua sorte à estrela ascendente da Coroa (SCHWARTZ, 2011, p. 16).

A união da Espanha e de Portugal resultou numa reforma geral da estrutura judiciária portuguesa. Não à toa a administração portuguesa do Brasil lembra, nas suas grandes linhas, a administração das Índias de Castela. Pierre Chaunu (1998, p. 39) chama-nos a atenção para os progressos que foram realizados na administração do Brasil colônia, durante os sessenta anos da união dinástica de Portugal e Espanha, sob a autoridade da Casa de Habsburgo (1580-1640). As duas administrações permaneceram independentes, porém, foi sob a influência da Espanha que a administração portuguesa modelou-se à de Madri.

[...] Foi em 1604 que foi criado o *Conselho da Índia*, versão portuguesa do *Consejo de Índias*. Foi à 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).

Podemos caracterizar a administração Ibérica, que permeará as relações comerciais e sociais entre as colônias e suas metrópoles - representadas por São Salvador da Bahia, no Brasil colônia, e Buenos Aires, no Rio da Prata - como uma

administração controlada e dirigida pela metrópole, caracterizada por normas burocráticas e relações impessoais, que vinculavam indivíduos e grupos às instituições políticas do governo formal. “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)”.

Após a União Ibérica Felipe II, não permitiu que houvesse pela jurisdição um tratamento igual para seus súditos portugueses e espanhóis. Implantou uma rígida política de proibição de estrangeiros nas Índias e definiu por lei quem seria considerado pela Coroa um legítimo “vecino”.

[...] Apesar da união das Coroas e como novos vassalos do rei, os portugueses continuaram sendo considerados estrangeiros. Mas em 1590, nova Cédula Real definiria com mais exatidão aqueles que eram considerados súditos do rei: residir mais de dez anos na Espanha, ocupando casa, sendo proprietário de terras e casado com espanhola; residir nas Índias, mesmo sem licença, há mais de anos e estar casado; filhos de estrangeiros naturalizados. Anos depois, o rei ainda permitiria a permanência de residentes ilegais nas Índias através da *composición*, segundo a qual por meio do pagamento de um valor estipulado se obteria a naturalização (CEBALLOS, 2007, p. 46).

O porto de Buenos Aires, fundado em 1580, teve, desde o momento de sua consolidação, posição comercial privilegiada, fruto da União Ibérica e de portas abertas para o Oceano Atlântico. Foi um projeto alentado, não só pelos vecinos locais de Buenos Aires, como de algumas regiões do Rio da Prata, principalmente, pelos de Tucumán e do Alto Peru (CANABRAVA, 1984, p. 49). A sociedade do Rio da Prata e a do Paraguai logo viu, na fundação de Buenos Aires, a solução para não mais depender do abastecimento de manufaturas europeias, que acontecia através do Vice-Reino do Peru, uma rota que privilegiava o abastecimento da Praça de Potosí e, por meio da qual, as mercadorias chegavam aos menores povoamentos da região platina com preços exorbitantes¹. Dessa situação, surgem as dificuldades de consumo e o precário acesso às mercadorias, isto, devido aos constantes ataques indígenas e às insalubres rotas terrestres (JUNQUEIRA, 2005, p. 18).²

¹ Os produtos importados na Praça de Potosí chegavam a valer até 800 ou 1000 por cento em relação aos preços na Espanha. Para mais informações consultar CANABRAVA, 1984, p. 68.

² O uso, como referência do trabalho de Lucas Faria Junqueira “A Bahia e o Prata no primeiro reinado: comércio, recrutamento e guerra cisplatina (1822-1832)”, é pertinente a nosso trabalho, embora esteja

A abertura da rota atlântica de comércio pelo porto de Buenos Aires foi permitida pela Coroa Ibérica, inserida no sistema de monopólio das vendas de mercadorias adquiridas no ultramar e submetendo-a, assim, ao sistema de exclusivismo metropolitano, pertencente às frotas de galeões que seguiam a rota Sevilha, Cádiz, Caribe, Istmo do Panamá/Callao (JUNQUEIRA, 2005, p. 17). Com essa medida, a Coroa Ibérica tinha como objetivo evitar o contato comercial das possessões ultramarinas espanholas com os comerciantes portugueses, negando-lhes, pois, o acesso à prata de Potosí e proibindo-lhes, em Buenos Aires, o uso de mercadorias que viessem de outras rotas comerciais.

Como parte de uma mesma Coroa, porém, não compartilhadora dos mesmos privilégios, os vecinos de Buenos Aires e região viam-se submetidos à dependência econômica e administrativa dos monopolistas de Lima que, através da Audiência de Charcas³, arrecadavam a maior parte dos lucros, estes, retornados como resultado de suas colheitas. Cabia aos vecinos de Buenos Aires custear os exorbitantes valores decorrentes das expensas do transporte e dos direitos alfandegários dessa rota (CANABRAVA, 1984, p. 68).

Os vecinos de Buenos Aires, apoiados pelo Cabildo⁴ e funcionários reais locais suplicaram a abertura do porto de Buenos Aires por completo, incluindo, a sua participação nas rotas comerciais com o Brasil colônia, as mesmas facilitadas por fazerem parte, agora, de um mesmo reino.

[...] de mano de Vuestra real persona seamos gratificados y no de los tales jueces tan molestados y sin ningún remedio [...] y suplicar a Vuestra Majestad nos haga merced de darnos licencias para que los frutos de nuestras cosechas los podamos enviar a la costa de Brasil y el retorno de ellos meterlos en esta ciudad libremente para el dicho efecto con lo cual nos podamos sustentar y acudir a Vuestro real servicio como somos obligados (In. Leviller *apud*, Ceballos, 2007, p.68).

numa temporalidade muito distante, devido à discussão desenvolvida no seu primeiro capítulo sobre as relações comerciais entre a Bahia e o Rio da Prata no período colonial utilizando, como base, os estudos de Alice Piffer Canabrava. Discussão que perpassa o nosso trabalho como um todo.

³Audiência de Charcas era a jurisdição da audiência que cobria inicialmente uma área de 100 léguas (1.796 km) do território espanhol, incluindo Santa Cruz e territórios pertencentes atualmente ao Paraguai. O presidente da audiência tinha autoridade jurídica, poderes administrativos e executivos na região. Para mais informações consultar: CHAUNU, 1998, p. 32-33.

⁴Cabildo significava a Câmara de Buenos Aires, órgão responsável pela jurisdição local tendo os seus representantes relações diretas com os interesses comerciais do porto. Pois para uma população que não atingiria, ao longo do século XVII, mais do que 2.000 habitantes, adquirir cargos e permissões reais significava pertencer a uma esfera de poder que se estendia para além do porto, conseguindo honrarias na Audiência de Charcas e até mesmo perante o Rei. Para mais informações consultar: CEBALLOS, 2009, p. 162.

“Em um jogo de súplicas e mercês o rei respondeu aos vecinos de Buenos Aires, através da Cédula Real de 20 de agosto de 1602, obrigando a Audiência de Charcas a não enviar, ao Rio da Prata, juízes de comissão “para causas livianas” devendo, portanto, ser o governador da província o principal responsável por resolvê-las.” (CEBALLOS, 2007, p. 68) Ainda chegou a permitir o comércio dos vecinos do porto de Buenos Aires com as cidades do Brasil colônia e Guiné, uma súplica que se fazia presente em todas as cartas endereçadas ao reino desde a fundação do porto de Buenos Aires no ano de 1580.

Apesar disso, a permissão do comércio com o Brasil e Guiné fez-se de maneira parcial, isso, porque o consentimento do comércio com essas localidades era condicionado à negação do direito de desembarque dos passageiros estrangeiros⁵. Além, claro, do tráfico de escravos. O rei permitiu, anualmente, durante seis anos, o transporte em navios próprios (particulares) ao Brasil e ao Guiné, com carga de até 2.000 *fanegas de farinha*⁶, 500 *quintais de sesina*⁷ e 50 *arrobas de sebo*. Em seus retornos, poderiam transportar produtos para serem consumidos, unicamente, em Buenos Aires⁸. Tal cédula real seria renovada, provisoriamente, por funcionários régios e por governadores da província do Rio da Prata, ao longo da primeira metade do século XVII (BARROS; CEBALLOS, 2010, p. 2).

A exigência advinda do transporte de mercadorias, realizado em navios próprios, favoreceu o surgimento de navios soltos⁹ - embarcações portuguesas de 40 a 50 toneladas, que faziam fretes particulares sem obedecer a uma rota específica (BARROS; CEBALLOS, 2010, p. 1). Como a maioria dos vecinos não possuía renda suficiente para adquirir navios próprios tornou-se comum, no porto de Buenos Aires, a associação entre os vecinos e os mestres dos navios soltos (geralmente portugueses). Tais laços comerciais permitiram aos portugueses adquirir o título de vecindad pelo qual muitos deles chegaram a possuir residência e laços parentais no porto de Buenos Aires, ocupando, inclusive, cargos da governança (CEBALLOS, 2007, p. 46).

⁵ Inclusive os portugueses que eram considerados súditos do mesmo Rei, mas, não detentores dos mesmos direitos que os espanhóis.

⁶ Sacos de farinha de trigo (FLAVIAN. FERNANDES, 2005, p. 374).

⁷ Carne seca (FLAVIAN. FERNANDES, 2005, p. 76).

⁸ Ressaltamos que essas mercadorias eram divididas em várias transações até completar a quantidade anual permitida.

⁹ “Os navios eram chamados de soltos para diferenciá-los dos integrantes dos comboios da zona antilhana, que faziam parte da navegação das Índias, pertencendo estes à navegação do Atlântico. Suas licenças se distinguiam das demais porque, além de constituírem privilégios individuais, se destinavam exclusivamente à importação de mercadorias” (CANABRAVA, 1984, p. 80).

Nesse período, as Capitanias de São Salvador da Bahia, do Rio de Janeiro e de Pernambuco foram as que mais se destacaram pelos contratos e despachos de mercadorias que vieram de Buenos Aires nos navios soltos (BARROS; CEBALLOS, 2010, p. 1). Isso fez com que florescesse o intercâmbio comercial, principalmente, com o porto de São Salvador da Bahia, o que acabou contribuindo para que a Bahia de Todos os Santos tornasse ponto nevrálgico dos intercâmbios comerciais, às margens do Atlântico Sul, fosse pelo caminho às Índias, nos contatos com a África, fosse rumo ao extremo Sul da América. Com isso, a Bahia funcionava como peça proeminente no tabuleiro das trocas do circuito Europa – Brasil – África – Rio da Prata (JUNQUEIRA, 2005, p. 20).

Nesse contexto, vantagens foram amplamente exploradas pelos vecinos de Buenos Aires, pois, para eles, era praticamente impossível comercializar diretamente com a Guiné, já que possuíam pouca quantidade de embarcações disponíveis, além dos altos custos na viagem. Portanto, a obtenção de escravizados negros permaneceu na dependência do comércio com o Brasil. Nisto, outras dificuldades eram, a esse fator, somadas:

[...] a extensão da via do tráfego legal, a diversidade dos meios de transporte, as inúmeras baldeações, o funcionamento precário das vias – sujeitas, no mar, ao ataque dos inimigos da Espanha, em terra, aos assaltos dos selvagens que dificultavam a livre circulação dos caminhos – as altas taxas alfandegárias, a quantidade de mercadorias perdida ou deteriorada [...] mercadorias vendidas pelo dobro do preço na Espanha [...] alguns gêneros atingiam lucros de 150, 300 e 500% [...] (CANABRAVA, 1984, p. 48).

O comércio pelo Atlântico Sul com o Brasil, através do porto de São Salvador da Bahia, passou a abastecer o Rio da Prata, o que possibilitou a aquisição, com menores custos, de manufaturas europeias e de escravizados negros. Um comércio facilitado pela articulação de uma intrincada rede de procuradores, negociantes-credores, mestres de navios e comerciantes locais luso-brasileiros, que ao reexportarem, de São Salvador da Bahia para Buenos Aires, escravos, madeira, conservas, ferro, vinhos, papel, louças, botijas, tecidos, dentre tantos outros produtos necessários ao cotidiano platino, acabavam adquirindo prestígio perante os vecinos de Buenos Aires e, assim, inserindo-se como membros participantes da sociedade rio-platense (BARROS; CEBALLOS, 2010, p. 4).

O porto de Buenos Aires não assumiu papel menos importante, pois se tornou o principal centro abastecedor de gêneros alimentícios¹⁰ para São Salvador da Bahia e região, isso, porque uma das consequências da União Ibérica para o Brasil, foi o aumento da precariedade alimentar, este, devido, dentre outras causas, aos sucessivos ataques e incursões dos inimigos ibéricos no ultramar. Como exemplo desses ataques, lembremo-nos das invasões holandesas, que causaram um período de guerra, durante o qual, o governador da Bahia teve que importar de Buenos Aires, mantimentos para o abastecimento, não só da população baiana, como também das armadas de socorro (CANABRAVA, 1984, p. 145). Segundo Alice Piffer Canabrava (1984), a exportação de produtos alimentícios de Buenos Aires para São Salvador Bahia, Rio de Janeiro e Pernambuco, revela a dependência alimentar em que se encontravam as Capitânicas do Norte, durante a União Ibérica.

Embora Alice Piffer Canabrava (1984) tenha demonstrado indícios da importância das relações comerciais entre o Brasil colônia e o Rio da Prata, no período da União Ibérica, esta temática pouco tem sido discutida pela historiografia brasileira, ocasionalmente, abordada na obra da própria Alice Piffer Canabrava (1984) “O comércio português no Rio da Prata (1580-1640)” e na tese de Rodrigo Ceballos (2007) “Arribadas Portuguesas: a participação luso-brasileira na constituição social de Buenos Aires (c. 1580-c. 1650)”.

Em sua obra, Alice Piffer Canabrava enfatiza as condições de vida nas províncias do Rio da Prata e de Tucumán, a partir do comércio luso-brasileiro lícito e de contrabando no Vice-Reino do Peru, ocorrido durante o primeiro quartel do século XVII (CANABRAVA, 1984, p. 13-15). Já Rodrigo Ceballos prioriza as redes sociais que se estabeleceram no Rio da Prata, através das relações de cumplicidade entre os moradores, os comerciantes, os governadores e os funcionários régios, que permitiram a inserção de portugueses e seus descendentes no Rio da Prata por meio das práticas de “extralegalidade” e “autotransformação” das elites em Buenos Aires (CEBALLOS, 2007, p.1-25).

Canabrava (1984, p. 87) deu-nos pistas de uma relação comercial muito peculiar entre o Rio da Prata e o Brasil colônia. Problemática essa que não pôde explorar devido à falta de acesso à documentação específica. A mesma autora afirma que: “além de escravos que chegavam procedentes do Brasil, ativo era o comércio de gêneros

¹⁰Farinha de trigo, sebo e carne seca.

alimentícios e produtos manufaturados que se fazia entre os portos brasileiros e o Rio da Prata”. Apesar de sua pesquisa não ter conseguido abordar a proporção das importações de gêneros alimentícios do Rio da Prata para o Brasil colônia, em que Salvador Bahia obteve destaque, seu trabalho possibilitou valiosos caminhos ao estudo de tal tema. Vejamos:

A exportação de produtos alimentícios de São Paulo para a Baía e Rio de Janeiro revela quanto era precário o desenvolvimento agrícola daquelas capitanias. Conquanto não disponhamos de dados para avaliar a contribuição das Províncias do Rio da Prata em carnes salgadas e trigo para o abastecimento da população das cidades brasileiras, parece-nos que não deveria ter sido insignificante [...] (CANABRAVA, 1984, p. 145).

Rodrigo Ceballos (2007), em sua pesquisa, aborda as relações comerciais entre o Rio da Prata e o Brasil colônia, sob a ótica dos asientos negreiros e das alianças comerciais estabelecidas entre os funcionários reais e os negociantes portugueses. Ceballos (2007) prioriza questões sociais de cumplicidade que envolvia os agentes comerciais, no entanto, não se prende aos dados quantitativos e específicos do comércio de abastecimento entre a região platina com o Brasil.

Outro autor de grande contribuição nessa literatura corresponde a José Roberto Amaral Lapa (2000), o mesmo, aborda na obra, “A Bahia e a Carreira das Índias”, a importância do comércio do porto de Salvador Bahia para com outras regiões, além do Brasil colônia. O referido autor ressalta a grandeza e a diversidade das exportações do porto de Salvador apresentando-nos pistas de que o açúcar poderia ser, sim, o principal produto comercializado na época, porém, não o único. No entanto, nada foi dito por Amaral Lapa sobre as relações de exportação do porto de São Salvador Bahia com o Rio da Prata e o porto de Buenos Aires.

Observamos, assim, a necessidade de uma discussão voltada para o comércio de gêneros agrícolas, manufaturas europeias e escravizados negros entre o Rio da Prata e o Brasil colônia que enfatize suas proporções, causas e efeitos para a formação social e comercial do Porto de Buenos Aires e de São Salvador Bahia. Nosso trabalho se propõe justamente a realizar este intento.

A escolha pela investigação das relações sociais e comerciais constituídas entre a região do Rio da Prata e o Brasil colônia, durante a União Ibérica, justifica-se pela relevância deste comércio no mercado colonial, tanto a níveis regionais como interoceânicos. Podemos inferir tal importância a partir de diferentes fontes da época, que mesmo antes da União Ibérica, já faziam referência ao contato comercial entre o porto de Buenos Aires e os portos do Brasil colônia.

A abundante documentação e o fácil acesso, também, ajudaram nessa escolha. Assim como, os ricos detalhes que constam na mesma, uma vez que, sendo o porto de Buenos Aires controlado pela administração centralizadora e burocrática do monarca espanhol, todos os detalhes de entrada e de saída dos navios, com suas respectivas mercadorias e pessoas foram, criteriosamente registrados em documentos como: atas da aduana, registros de navios e atas do Cabildo. Dentre esta diversidade de fontes, trabalhamos com os registros de navios, por informarem dados de compra e venda de mercadorias, a rota por onde a embarcação passou antes de dar entrada no porto de Buenos Aires, dados da tripulação e sua origem.

O que nos proporcionou trabalhar com as peculiaridades do porto de Buenos Aires e seu principal correspondente no Brasil colônia a cidade de São Salvador da Bahia. Regiões compreendidas como “centros” de comércio para as regiões que os cercavam, além de se relacionarem com o Rio da Prata e províncias de Tucumã e Potosí, formando uma zona de influência econômica que se enraizava a partir de seus portos para portos europeus e africanos. Dito de outra forma, a dinâmica comercial dos portos de Buenos Aires e São Salvador da Bahia mobilizava populações e localidades diferentes que se encaminhavam em direção as suas praças de comércio para fazer negócio.

Faz-se necessário, neste momento, justificarmos o recorte temporal utilizado como base para nossa pesquisa. Os anos que se aproximam de 1580 evidenciam-se por, basicamente, dois motivos: primeiro, por estarem inseridos no contexto da União Ibérica, decisiva para a reorientação da política colonizadora referente ao Brasil colônia; segundo, por alargarem o leque de possibilidades comerciais, não apenas para o Brasil colônia, mas também para o porto de Buenos Aires no Rio da Prata. Essas causas contribuíram para que as relações de comércio tivessem um novo eixo, no qual o Oceano Atlântico concentrou os negócios interoceânicos da época. O estudo do tempo, que se demarca nos meados dos anos de 1640, explica-se por compreender o término da União Ibérica, ocorrido através do processo de restauração portuguesa, além de, neste

recorte temporal, estar situado o período no qual o comércio entre o porto de Buenos Aires e São Salvador da Bahia passou a seguir uma nova lógica. Mas, vale destacar que as relações comerciais mantidas entre a América portuguesa e a espanhola não cessaram com a restauração, no entanto, não foi possível, por nós, pesquisá-la, haja vista as fontes com as quais trabalhamos serem de caráter oficial, com o registro exclusivo, portanto, do comércio lícito, sendo favorável a nossa problemática apenas até meados de 1625.

Dessa forma, concentramo-nos no período correspondente ao início e ao término da União Ibérica, durante o qual o Brasil e suas relações comerciais e sociais passaram por profundas transformações observadas na política administrativa e financeira, que foi dirigida à colônia, nesta época, e nas mercadorias, que eram alvo das trocas comerciais entre São Salvador da Bahia, Buenos Aires e África. Nesta perspectiva, torna-se necessário, à efetivação da compreensão do período descrito, uma breve contextualização dos motivos que levaram a Espanha a se interessar administrativamente a Portugal à União Ibérica, além do estabelecimento de uma comparação direcionada aos dois modos de governar e de suas tendências, tema esse referente aos tópicos 2.1 e 2.2, do primeiro capítulo. Neste capítulo, portanto, procuramos situar o leitor, no que diz respeito ao contexto das ações condizentes com a época estudada neste trabalho.

As fontes que foram utilizadas para a construção desse trabalho são oriundas de um único acervo, o Archivo General de La Nación Argentina. Foram pesquisados, neste acervo, os *registros de navios*, livros manuscritos em letra cursiva, referente ao início do século XVII e disponibilizados por meio de imagens fotográficas, as quais foram digitalizadas e organizadas, por um determinado período (ano), em pastas, pelo professor Dr. Rodrigo Ceballos, quando este levantava fontes na Argentina, para a sua pesquisa de doutorado. Tal material foi, generosamente, concedido a esta pesquisadora ainda no período de graduação, ao participar de uma pesquisa correspondente ao programa PIBIC e sob a orientação do referido professor.

Foi através da transcrição das mesmas que pudemos obter preciosas informações a respeito do comércio entre o porto de Buenos Aires e o Brasil colônia. Cumpre ressaltar que constam no verso de muitos documentos espanhóis, registros dos tabeliões e escritões do porto de Salvador Bahia, que eram procurados antes dos navios zarparem

para Buenos Aires e, assim, legalizarem as transações comerciais efetuadas no porto. Neste sentido, mesmo sendo Buenos Aires o foco dessa documentação, podemos, por seu intermédio, mostrar o outro lado, o Brasil, não esquecendo, claro, que esses registros também fazem referência ao comércio de escravos, realizado na África.

A importância dessas relações comerciais pode ser verificada, tanto pelos indícios descritos e apontados a partir das fontes e das obras que se detiveram ao estudo desse tema, anteriormente citados, como também pelas obras que procuraram abordar essa temática e que, por falta de acesso às fontes específicas, não conseguiram discutir, mas, possibilitaram-nos preciosas hipóteses, fato esse que fez aguçar, ainda mais, nosso interesse por esse tema. Como exemplo disso, podemos citar o texto da historiadora Antônia Fernanda Paca de Almeida Wright (1994) que, em colaboração para uma coletânea sobre a história do Brasil organizada por Aziz, refletiu em breve passagem escrita, sobre o período dos Filipes em nosso país. Afirmando ser esse tema pouco discutido devido principalmente:

A documentação mais sugestiva concernente a essa fase repousar inexplorada nos arquivos espanhóis [...] Entretanto sabe-se que se trata de uma época singularmente significativa, pelo vulto e pela importância dos acontecimentos que ocorreram nesta parte do mundo português. (WRIGHT, 1994, p. 176).

Comentário que nos impulsionou a pesquisar as fontes espanholas do Archivo General de Lá Nación Argentina a cerca deste período e seus indícios sobre o comércio com o Brasil. Capistrano de Abreu (1976) também chamou a atenção para a importância do estudo desse período. O mesmo afirma que “fossem quais fossem os motivos, as facilidades ou as oportunidades, um fato é insofismável. O período dos Filipes foi um período de penetração e conquista” (ABREU, 1976, p. 181). Além disso, essas conquistas deveriam ser pensadas como fruto exclusivo da mudança dos métodos e da orientação geral da política colonial, possibilitada pelos Filipes da Espanha. Abreu (1976) salienta que o período dos Habsburgo foi o responsável pelo alargamento das extensões da futura América Portuguesa. E que as primeiras consequências da união das Coroas foram favoráveis para o Brasil, elencando, dentre os saldos positivos os “avanços comerciais na região platina”, mas que não pode explorar, igualmente, por falta de acesso as fontes pertencentes ao período (ABREU, 1976, p. 573).

Questionamentos que nos foram possíveis de serem respondidos, parcialmente, haja vista corresponder um período complexo e que apenas muitos anos de pesquisa poderiam melhor esclarece-lo. O acesso às fontes espanholas foi valioso, pois além de observarmos o registro das informações, acima comentadas, pudemos, por meio dessa documentação, fazer um aparato teórico sobre o cotidiano, a viagem dos navios, a tripulação e as mercadorias que foram transportadas, bem como pudemos verificar as cópias das permissões reais de comércio e, quando na ausência das mesmas, contamos com os autos de processo de apreensão e leilão das mercadorias consideradas ilegais. Devemos salientar que além do ineditismo atribuído ao aparecimento dessa documentação no Brasil, a mesma é intensa, tanto em quantidade, quanto em detalhes históricos, características essas que nos fazem considerar ser uma fonte rica e possibilitadora de muitos outros frutos de pesquisas e de trabalhos acadêmicos. No caso do nosso estudo, fizemos uso, prioritariamente, dos documentos relacionados ao cotidiano do comércio entre o porto de Buenos Aires e São Salvador da Bahia.

Fora essas fontes relatadas, utilizamos clássicos referentes ao tema e pertencentes às historiografias espanhola, portuguesa e brasileira, para que, assim, pudéssemos ter uma base, tanto do ponto de vista conceitual, entre fonte e seu tempo histórico, como de argumentação e possíveis hipóteses, as quais são, por nós, continuadas e/ou contestadas sempre que preciso.

Neste instante, são necessários alguns esclarecimentos à metodologia adotada neste trabalho. Sendo assim, destaquemos a utilização da forma culta da língua portuguesa, quando na citação de alguns documentos. Com isso, cumpre dizer que para tornar a leitura menos penosa resolvemos não manter a citação de alguns documentos em sua forma original, já que consideramos ser atribuição do pesquisador esforçar-se por transcrever a leitura a partir dos originais. Obstante a isso, mantivemos sob a forma original apenas os nomes das pessoas e dos lugares e, assim, não nos desviarmos muito do caráter original desse trabalho.

O uso dos termos “frutos da terra” e “carne seca”, sempre que nos referimos aos produtos comercializados entre o Brasil colônia e o Rio da Prata não tem ligação com a carne seca e os frutos produzidos no Brasil, comumente confundidos com o charque. Trata-se, pois, de uma produção de carne à maneira da cultura espanhola e exportada

para o Brasil colônia no período da União Ibérica, cuja leitura original “sesina”, se traduzida para o português, significa “carne seca”.

A utilização de mapas tornou-se imprescindível ao leitor, pois, dessa forma, poderá ter uma perspectiva visual das regiões abordadas na discussão, bem como de algumas situações históricas.

Devemos ressaltar nossa predileção por uma metodologia historiográfica que preza pelo diálogo com as fontes, atribuindo, pois, um caráter discursivo ao nosso trabalho. Construimos, ao longo do texto, um debate historiográfico, a fim de que, na medida do possível, possamos situar o leitor na discussão bibliográfica de cada tema, bem como dos assuntos tratados em nosso estudo. Quanto à “teoria”, esta, será utilizada, sempre que necessário ao longo de todo trabalho, pois constatamos a crescente motivação de fundamentação teórica em toda discussão empreendida neste trabalho. Com isso, não fadamos o aspecto teórico a um único capítulo introdutório, dito teórico, uma vez que a metodologia adotada consiste no diálogo estabelecido com as fontes.

As questões levantadas nessa pesquisa iniciaram-se no último ano de graduação, ao participar como pesquisadora do programa PIBIC/CNPq, através do projeto: “Nas sendas do Atlântico Sul: tratos e contratos lusitanos na Buenos Aires seiscentista¹¹”, orientado pelo Prof. Dr. Rodrigo Ceballos. A pesquisa tinha como foco analisar as redes comerciais de portugueses no interior da região platina, ao longo da primeira metade do século XVII. Com isso, procuramos refletir sobre as estratégias de comércio dos mestres portugueses e a sua participação social em Buenos Aires e no Brasil colônia.

Logo, as relações comerciais, em quantidade e em espécie, inquietaram-nos, principalmente, pela frequência com a qual o porto de São Salvador da Bahia era preferido pelos vecinos de Buenos Aires, constituindo-se, desse modo, como principal praça comercial da época e como meio, quase unânime, nas transações comerciais, presentes nos registros de navios. Tal problemática motivou a participação no processo seletivo para o mestrado de História da UFPB, com o projeto “Despachos e Mestres: as estratégias comerciais dos mestres de navios portugueses entre o Nordeste Brasileiro e o

¹¹Pesquisa que deu origem ao trabalho “As margens da ilegalidade: relações mercantis e sociais entre as Capitanias do Norte e o Rio da Prata (1580-1640)” premiada com o Título Pesquisador Junior, no XIV Encontro Estadual de História – “História, Memória e Comemorações” (ANPUH – PB), UFPB, 2010.

Rio da Prata seiscentista (Bahia, século XVII)”, e ingressando no mesmo logo após a conclusão da graduação, com a aprovação da proposta de pesquisa pelo programa de pós-graduação da UFPB, na linha de pesquisa História Regional e correspondente ao grupo de pesquisa “Estado e Sociedade no Nordeste Colonial”, sob a orientação do Prof. Dr. Mozart Vergetti de Menezes.

A presente dissertação está dividida em quatro capítulos, sendo o primeiro, a introdução deste trabalho, denominado “*Traçando Rotas num Imenso Oceano*”, no qual apresentamos a relevância da pesquisa, os caminhos percorridos, o porquê da escolha do tema a temporalidade e o objeto dentro do contexto da União Ibérica.

No segundo capítulo, intitulado: “*União Ibérica: guerra e comércio no Brasil colônia*”, refletimos sobre a União Ibérica, enfatizando a influencia do período para a constituição administrativa e comercial de Portugal e Espanha, propiciando uma organização dentro da lógica peninsular no *primeiro tópico*. A nova orientação administrativa foi transmitida não só aos reinos ibéricos, como as suas colônias, o que nos levou a discutir no *segundo tópico* os indícios e resquícios da política ibérica para o Brasil. Esta, após se tornar uma colônia ibérica, teve os contatos comerciais com o porto de Buenos Aires intensificado, causando um considerável alargamento comercial com o Rio da Prata. Tema referente ao *terceiro tópico* deste capítulo. Por último o alargamento comercial e a condição de colônia ibérica, atraíram para o Brasil os olhares dos inimigos espanhóis, inserindo-o no contexto das invasões ultramarinas e a guerra pelo açúcar, assunto discutido no *quarto tópico*.

No terceiro capítulo, “*Conexões mercantis no Rio da Prata*”, discutimos como a região do Rio da Prata se tornou um importante entreposto comercial, *primeiro tópico*, condição ampliada e favorecida pela Fundação do porto de Buenos Aires, *segundo tópico*. Porto estratégico, por sua localização na embocadura do Rio da Prata, diante do Oceano Atlântico, o porto de Buenos Aires passou a ser, também, uma tentativa de promover rotas alternativas de comércio com a Europa. Finalidade para a qual seus habitantes elaboraram uma lógica própria de comércio, procurando os manterem cumpridores das cédulas reais adquirindo ao mesmo tempo de forma legal o que era ilegal, vivendo o porto de Buenos Aires as margens da ilegalidade *terceiro tópico*. Na qual se destacaram, as arribadas forçosas e os leilões públicos *quarto tópico*.

No quarto capítulo, intitulado “*Relações mercantis e sociais entre Salvador Bahia e Buenos Aires*”. Discutimos como o porto de São Salvador da Bahia e tornou graças ao contato com o porto de Buenos Aires um porto não só de trânsito como de abastecimento (*primeiro tópico*). Contato propiciado pela atuação de sujeitos históricos que souberam lucrar com a condição de súditos espanhóis (*segundo tópico*) destacou-se nesta área o comerciante português Fernandes Barrios, que soube sabiamente se inserir nas redes de poder do porto de Buenos Aires, assumindo através de alianças com administradores e clérigos locais o posto de correspondente comercial entre Buenos Aires e São Salvador da Bahia. Através das transições comerciais financiadas por Fernandes Barrios podemos chegar a uma amostragem numérica anual entre o período da União Ibérica do grande e considerável comércio estabelecido entre Salvador e Buenos Aires (*terceiro tópico*). No qual se destaca nas cotas de importação a farinha de trigo, sebo e carne seca, frutos da terra rio-platenses que foram largamente consumidos no Brasil colônia (*quarto tópico*).

CAPÍTULO 2

União Ibérica: Guerra e comércio no Brasil colônia

Efetivamente, tendo realizado com precedência etapas decisivas da unificação nacional e da centralização política da monarquia absolutista, os países ibéricos – sobretudo Portugal e Espanha – puderam marchar na vanguarda da expansão marítima que redefiniu a geografia econômica do mundo e marcou a abertura dos Tempos Modernos [...].

Fernando A. Novais (2001, p. 17)

Os acontecimentos históricos ocorridos entre 1580 a 1640 mudaram de tal forma a vida e o destino do Brasil que, assim como afirma Alencastro (2000, p. 23), [...] “Não dá para fazer história do Brasil sem situá-la na vertente do Atlântico Sul. E o Atlântico Sul não é só de Angola é também de Buenos Aires” [...]. Buenos Aires, por sua vez, esteve presente na construção histórica do Brasil, assim como este, igualmente, contribuiu para a sua formação histórica.

À luz dessa afirmação, empreenderemos, nesse capítulo, uma análise contextual sobre a União Ibérica e suas transformações aos reinos de Portugal e da Espanha, isso, para que possamos entender estes reinos a partir de duas de suas colônias: Brasil e Rio da Prata. Ainda nesse capítulo, no primeiro tópico, serão contextualizadas as motivações sociais, administrativas e financeiras que envolveram o processo de “União” entre os reinos de Portugal e Espanha. O objetivo do mapeamento das causas e dos efeitos da União peninsular servirá como base para a discussão do segundo tópico, no qual abordaremos fatores como, os efeitos dessa “União” para o Brasil, enquanto “colônia ibérica”. Por conseguinte, o alargamento comercial e a interação do Brasil colônia no contexto econômico europeu, bem como as transformações que tornaram mais profícuas as relações comerciais entre o Brasil colônia e o Rio da Prata serão refletidos no terceiro tópico. No quarto e último tópico deste capítulo, trataremos das relações que foram vítimas de diversas imposições e restrições por parte do monarca espanhol, servindo, em longo prazo, de estopim às invasões estrangeiras na costa do Brasil e ocasionando “a guerra pelo açúcar”.

2.1. Portugal e Espanha na lógica ibérica

O império colonial ibérico, que durou de 1580 a 1640, e que se estendia de Macau na China, a Potosí no Peru, foi o primeiro império mundial onde o sol nunca se punha.

Charles Boxer (1969, p. 118.)

O grau de complexidade do processo da União Ibérica entre os anos de 1580 a 1640 está presente nos próprios termos utilizados pela historiografia portuguesa e espanhola para fazer alusão ao período, bem como em causas mais profundas de integração social. Na historiografia espanhola convencionou-se a utilização do termo *União Ibérica* como referência a este período. Já na historiografia portuguesa, o período passou a ser designado por conotação oposta, sendo comum o uso dos termos *Dominação Filipina* ou *Habsburgo* (VAINFAS, 2001, p 571).

A dualidade de interpretação fez-se presente nas principais obras de historiadores que fizeram alusão a esse período. Como exemplo, citemos o historiador Charles Boxer (2004, p. 23) quando este ressalta a defesa, no que diz respeito à União Ibérica, esta, considerada, por muitos, um processo natural de integração entre os reinos ibéricos. Segundo Boxer (2004), “[...] quando, em 1580, Felipe II, de Espanha, fez valer as suas pretensões à coroa de Portugal, eram ainda os dois impérios coloniais entidades distintas, tanto em teoria, como de fato” (p. 23). O mesmo autor considera que:

De 1580 a 1640, Espanha e Portugal eram uma monarquia dual e que mesmo mediante acordo entre a monarquia espanhola e as cortes portuguesas, continuaram aqueles dois países, com as suas colônias, a ser administrados em base exclusivamente nacional, como até então. Assim, Portugal, em teoria, e suas colônias, tanto na teoria como na prática, conservam a sua independência administrativa durante a união pessoal das duas coroas nos reis do ramo hispânico da dinastia dos Habsburgos. Embora comumente se diga o contrário, os reis espanhóis respeitaram escrupulosamente esse compromisso durante as primeiras décadas do regime, não raro em detrimento de seus primitivos súditos, a cujos clamores se mantinham indiferentes. Os funcionários das colônias sul-americanas queixavam-se, com frequência, de que, enquanto os portugueses não toleravam a presença de castelhanos em seus territórios ultramarinos, comerciantes portugueses, e até colonos, enxameavam por toda parte nos vice-reinos do México e do Peru (BOXER, 1973, p. 17).

O historiador Rodrigo Ceballos (2007, p.03) concorda com Boxer (2004), no que se refere à autonomia administrativa mantida, pelo menos a princípio, entre os dois reinos, e demonstrando que a distinção entre portugueses e espanhóis não foi tão abismal, como supôs Boxer (2004). Ceballos (2007) destaca [...] “que desde a primeira metade do século XVI foi comum o intercâmbio de clérigos professores entre as universidades de Coimbra e Salamanca, possibilitando um desenvolvimento intelectual luso-espanhol” e que, além do comércio, os portugueses souberam inserirem-se socialmente no Rio da Prata, através dos casamentos e das redes de cumplicidade (p. 03-04). Assim:

Proclamado [...] como Felipe I de Portugal, o rei espanhol estrategicamente seguiu as velhas intenções de Dom Manuel I (quando já no final do quatrocentos buscava a unificação monárquica), mantendo inalterados, diante de acordo realizado nas Cortes de Tomar, as particularidades e privilégios da nobreza lusitana. “Os três motores da União, a herança, a força e a negociação, constituem os elementos essenciais sobre os quais toda a vida política portuguesa se organiza na época da União Ibérica”. Portugal continuaria regido por suas próprias leis, costumes e instituições [...] (CEBALLOS, 2007, p. 05).

Ceballos (2007, p. 09) ressalta que foi, realmente, através da União Ibérica que a presença lusitana, nas cidades espanholas, tornou-se intensa, pois os portugueses perceberam que não estavam apenas sob o regime de um monarca espanhol, mas também que, a partir de então, eram seus súditos. Consequentemente, começaram a reivindicar direitos comuns, obtidos pelos castelhanos nas Índias. No entanto, ao contrário do que afirmava Boxer (2004), os portugueses tiveram acesso ao território castelhano, não porque eram livremente tolerados, mas por saberem integrarem-se à sociedade espanhola por laços que os uniam para além das relações comerciais. Foram tecidas redes sociais e de cumplicidade que, como destacou Ceballos (2007, p. 09), não estavam livres de confrontos e disputas entre grupos divergentes, pelo contrário, por muitas vezes foram, os portugueses, alvos de leis proibitivas.

A “União” Ibérica decorreu, inicialmente, de uma questão dinástica, no entanto, era fruto de velhas aspirações castelhanas: a “União Peninsular”.

A guerra de nervos causada pelos aprestos espanhóis para a guerra contra Portugal foi maior do que a luta realmente travada e presidida no comando espanhol pelo Duque de Alba, cuja forma de vitória, certamente, era uma espécie de elemento psicológico capaz de

impressionar os portugueses, numa luta que Felipe II pretendia realmente evitar, impedindo que se transformasse numa luta nacional. Era mais uma demonstração do poderio, principalmente contra o pretendente bastardo D, Antônio, prior do Crato, para malbaratar-lhe as esperanças. Portugal foi rapidamente ocupado [...] (WRIGHT, 2004, p. 177).

Um dos principais fatores que contribuíram para a durabilidade da dinastia Ibérica está relacionado à maneira com que Felipe II governou que, perante a promessa de cargos e privilégios, convenceu grande parte da corte portuguesa a aceitar sua administração, evitando, desse modo, um confronto armado pela conquista da Coroa portuguesa, adquirindo-a através da promessa de uma monarquia dual, política que apaziguou, por muito tempo, as conspirações de revoltas para a reconquista lusa. No entanto, é importante ressaltar que, se boa parte da nobreza portuguesa foi complacente aos espanhóis, foi por haver interesses portugueses ponderáveis ligados à Espanha. Sobre isso, Rodrigo Ceballos (2007) considera que:

Não tardou muito para que boa parte da nobreza lusitana – principalmente os da fidalguia – percebesse as vantagens que a união dinástica poderia significar, possibilitando-lhes ampliar sua participação em redes clientelares. O Portugal dos Filipes, assim, foi mantido em uma frágil e estreita aliança entre um rei ausente e uma nobreza *mediadora* [...] (CEBALLOS, 2007, p. 05-06).

“[...] Comprado, minado pelo interesse dos ricos comerciantes e nobres ligados à Coroa espanhola, herdado e ocupado militarmente por Felipe II, Portugal uniu-se à Espanha, concordando com um “domínio” que não implicava necessariamente numa conquista” (WRIGHT, 2004, p. 177). Após a consolidação da União Ibérica, a política de boa vizinhança, empreendida por Felipe II, passou a ser, estrategicamente, modificada pelo rei espanhol, que aumentou, gradativamente, a fiscalização sobre a administração e o comércio português, provocando, assim, profundas transformações nos modos de conviver e de negociar entre os lusos e os espanhóis.

Foi por intermédio da unificação que a Espanha passou a tomar parte na grande era atlântica, inaugurada por Portugal. Por outro lado, a insuficiência, a desarticulação e, sobretudo, a falta de transporte e de mão-de-obra, asfixiavam a indústria espanhola, incapaz de atender às solicitações do comércio americano. Isso, porque o problema da falta de transporte comercial marítimo já era uma questão bastante grave para a

Espanha, antes mesmo da União Ibérica. Barcos genoveses e portugueses eram empregados como transportes comerciais para a Espanha. Estavam, nas mãos dos portugueses, importantes elos do comércio colonial espanhol.

Questão bastante grave para a Espanha constituía o problema do transporte comercial marítimo. Barcos genoveses e portugueses eram já empregados nesse transporte quando se verificou a unificação dos dois reinos. Poderosos elos do comércio colonial espanhol estavam já nas mãos dos portugueses. Portugal, inteiramente decadente quanto à sua rota comercial do Índico, aplicava-se novamente com grande desvelo nas trocas africanas. Estas eram de vital importância para a vida das colônias espanholas. Possuía, além do mais, Portugal uma colônia imensa, semi-explorada, onde, porém havia sinais positivos de existência de ouro e ferro (WRIGHT, 2004, p. 179).

Podemos perceber, então, que as questões sobre a União Ibérica vão muito além de um simples ponto de vista geográfico ou de uma sucessão parental ao reino português. Vale lembrar a questão religiosa, imbricada no período em que Portugal era um reino católico. Seu zelo religioso, talvez, não fosse tão estreitamente ligado aos negócios de Estado, como acontecia com a Espanha. A nobreza portuguesa, mais participante nas empresas ultramarinas era, porém, fundamentalmente católica e Felipe II contava com a sua colaboração. A unidade de vistas em matéria religiosa, no vasto império filipino, constituía a arma com a qual Felipe II pretendia articular as diversas peças do seu heterogêneo e imenso território (BOXER, 1973, p. 67).

Havia, explicitamente, um jogo de interesses por ambas as partes, o que justifica a União, e, ao contrário do que muitos historiadores afirmam a respeito de uma suposta traição da nobreza portuguesa para com a sua pátria, o que podemos perceber, verdadeiramente, é que, se houve traição pela maioria, isso foi devido aos interesses ponderáveis que havia em ambas as partes. Tal perspectiva faz-nos concordar com a seguinte afirmação:

Fraco militarmente, despojado de um grande contingente de sua nobreza jovem, e portanto a mais ciosa da afirmação nacionalista do período de Avis, Portugal está ligado comercialmente à Espanha pelos interesses de uma burguesia ativa que se aplicava no tráfico de pretos para a América e na armação de barcos de transporte, de cuja falta de ressentia a Espanha. Essa mesma burguesia obterá de Felipe II o *asiento*, fazendo o transporte de negros escravos para a América. Portugal, através de suas classes dirigentes, sem dúvida naquele

momento era favorável à união por óbvios motivos econômicos (WRIGHT, 2004, p. 178).

Neste sentido concordamos com Arno Wehling e Maria José C. de M. Wehling (1994, p. 104) ao afirmarem que: “[...] Institucionalmente, o país foi beneficiado com a influência da administração espanhola, considerada mais aperfeiçoada do que a administração portuguesa”.

Foram introduzidas, na Justiça e nas finanças, modificações que perduraram até o século XVIII, e promulgou-se uma nova codificação de leis civis e penais, como as Ordenações Filipinas, em 1603. [...] O espírito autonomista, entretanto, jamais desapareceu do país, fortalecendo-se com a cada vez mais evidente decadência espanhola. Foi num momento de dificuldades internas para a Espanha, às voltas com uma crise financeira e a rebelião da Catalunha, que se iniciou, em 1640, a Restauração portuguesa [...] (WEHLING; WEHLING, 1994, p. 104).

Percebemos, portanto, que embora haja muitas interpretações a respeito das causas e dos efeitos da União Ibérica para Portugal e Espanha e suas respectivas colônias, há uma concordância quanto ao principal motivo da “União”, justificada como fruto da política imperial característica desse período histórico. O historiador português Oliveira Marques (1991) chegou a reconhecer que a união dos países ibéricos era uma consequência quase natural, e que [...] “apesar da existência separada de centenas de anos, as monarquias peninsulares se consideravam ainda parte da Hispânia” [...] (OLIVEIRA, 1991, p. 94). Tal visão é compartilhada por Joaquim Veríssimo Serrão (1994), para o qual [...] “o império português e sua organização econômica geral formavam uma espécie de complemento do império espanhol” [...] (SERRÃO, 1994, p. 103).

Destarte, se as disparidades de interpretação sobre a União Ibérica procuram minimizar a perda da soberania portuguesa durante o período, soberania essa, conquistada desde a independência do reino, na Idade Média, exatamente contra os espanhóis, é inegável que, mesmo tendo havido interesses mútuos e benefícios para ambos os reinos, em consequência da união, não se pode esquecer que a União Ibérica teve repercussão diferente para ambos, e que, apesar de ter sido a solução para velhos problemas foi, também, o estopim que ocasionou novas disputas.

2.2. Indícios e resquícios da política ibérica no Brasil colônia

“Os fatos históricos ocorridos entre nós de 1580 a 1640 mudaram de tal forma a vida e o destino do Brasil que cumpre seja feito trabalho de pesquisa mais cuidadosos procurando a explicação dos fatos ocorridos durante aqueles 60 anos. A grande pergunta que surge a propósito do período dos 3 Filipes no Brasil é saber se tais acontecimentos, ou pelo menos alguns deles, foram decorrência de uma política espanhola propriamente dita, referente ao Brasil [...]”.

WRIGHT (2004, p. 176).

A tentativa de explicação para o questionamento da epígrafe conduziu-nos ao exame das circunstâncias que geraram os interesses espanhóis sobre Portugal e, conseqüentemente, sobre o Brasil. Um questionamento que, antes de apresentar qualquer solução, apresenta-se como um novo problema, já que “se havia por parte da Espanha intensão de unir na Península Ibérica os dois reinos, partia da mesma a pretensão de impedir que essa união possibilitasse ligações comerciais entre a colônia espanhola e portuguesa na América”, criando, na própria América, restrições quanto às ligações comerciais diretas entre as várias partes da colônia espanhola que se mantivesse fora das rotas marítimas e terrestres autorizadas pela Espanha (WRIGHT, 2004, p. 180).

O monopólio do comércio da América era um dos mais intrincados aspectos da administração espanhola. Por causa dele, e para preservar as prerrogativas de atividades nitidamente espanholas, criou-se toda uma máquina burocrática, visando torna-lo quanto possível vedado aos estrangeiros. Variou na Espanha, através do tempo, o conceito de estrangeiro que foi de início aplicado até aos espanhóis não castelhanos e que continuou adiante a discriminar portugueses mesmo após a unificação de 1580. Copiosa legislação, fruto desse plano de preservar tanto quanto possível o comércio americano para a Espanha, pode ser observado na própria *Recopilación*, nas cédulas reais, que visavam criar embaraços a tantos quantos, não sendo indubitavelmente cristãos e espanhóis, pretendessem participar do comércio americano. Daí surgirem às várias modalidades de fiscalização cada vez mais asfixiante em relação ao comércio americano, mas denotadoras da inoperância da ideia fundamental da Espanha: suprir de gêneros a região que produzia os metais a fim de evitar o extravio dos mesmos. Doce ilusão, que se provou destituída de fundamento. A Espanha teve que fazer concessões a estrangeiros para alimentar o comércio americano (WRIGHT, 2004, p. 179).

Conquanto as aspirações de centralização, após a União Ibérica, por parte dos Filipes, tenha se tornado uma constante, não há dúvida de que fazia parte dos planos da Espanha preservar do espanhol, o que era espanhol e do português, o que era português na América. Um fato que contribuiu para que, mesmo diante das restrições com relação ao contato comercial na América, este, não só tenha existido, como também, surpreenda pela exuberância, pela frequência e pela importância ao novo mundo. Analisada em longo prazo, a União Ibérica foi responsável por transformações muito mais profundas do que o complexo contato comercial, estabelecido com as possessões espanholas, no Brasil colônia. Mudando, desse modo, o próprio caráter da política colonizadora e incentivando a penetração territorial, como também a burocratização local (WRIGHT, 2004, p 179).

“Em 1580, o Brasil já havia passado de uma frouxa administração judicial, de ouvidores nomeados privadamente, para um sistema mais centralizado, cuja base era o ouvidor-geral” (SCHWARTZ, 2011, p. 55). No entanto, Stuart Schwartz (2011) salienta o fato de serem essas mudanças administrativas, apenas um resultado parcial de outras modificações, mais importantes na vida da colônia. Em suas palavras temos:

A indústria açucareira começara a florescer nas áreas litorâneas de Pernambuco e Bahia durante os anos de 1570. À medida que os verdes canaviais se espalhavam pela costa nordestina, o tamanho da população e o número de litígios cresciam rapidamente. No começo dos anos de 1580, ficou claro que um único ouvidor-geral seria incapaz de prover uma administração de justiça adequada e correta. Mas o pulso político e administrativo do Brasil, uma colônia, não era inteiramente determinado por suas próprias necessidades. [...] Felipe II via as deficiências judiciais do Brasil como parte de um colapso geral da lei no Império português, e foi exatamente para esse problema que ele voltou sua atenção [...] (SCHWARTZ, 2011, p. 55).

Coincide com o período dos Filipes, o incremento da expansão provocada pelo gado, com a penetração e a conquista do Nordeste e a expulsão dos franceses com o impulso, que irá provocar o bandeirismo. Episódios históricos os quais nos fazem retornar à questão inicial desse tópico: quais os motivos de todos esses acontecimentos? Seria como afirmou Antônia Fernanda P. de Almeida WRIGHT (2004, P. 181), essa sucessão de fatos históricos, normas de uma “política espanhola” para o Brasil ou, simplesmente, resultado de uma “ausência de política colonial”, propriamente dita, ao

Brasil que propiciou facilidades na tomada de decisões e ações, por parte dos colonos luso-brasileiros?

Para tratar desse contraditório período, durante o qual, a centralização e a expansão andaram juntas, torna-se indispensável, neste momento, a retomada ao cerne interpretativo desse período. As atividades econômicas no Brasil colônia foram fortemente condicionadas pelo chamado “sistema colonial” e pelo mercantilismo. O que nos faz remeter e concordar com as palavras de Wehling & Wehling (1994, p. 187), ao declarar que [...] “as interpretações sobre o sistema colonial e o mercantilismo no Brasil colônia podem ser classificadas em dois grandes grupos, o daqueles que privilegiam seus fundamentos econômicos e o dos que os veem como uma consequência da política de poder dos Estados absolutistas”. Ainda sobre o assunto, conclui dizendo:

Autores de outras correntes, mas que também privilegiam a explicação econômica, preferem ver o sistema colonial como uma consequência da ampliação do comércio europeu no século XVI, tornada possível graças ao surgimento de um capitalismo comercial que ainda convivia com o padrão dominante da economia agrária tradicional, de autoconsumo. Para ambos, o mercantilismo foi um fenômeno secundário: a política dos Estados absolutistas nada mais fazia do que seguir e servir os interesses da burguesia capitalista. [...] Para os adeptos da interpretação baseada na política de poder, o sistema colonial e o mercantilismo submeteram-se aos desígnios e necessidades das potências absolutistas, no momento em que estas conseguiram atingir formas eficientes de centralização política e administrativa. Seriam, na verdade, meros “instrumentos econômicos” do objetivo maior, o poder, e este explicaria o intervencionismo do Estado na economia através de regulamentos, monopólios, isenções e incentivos [...] (WEHLING & WEHLING, 1994, p. 188).

Em qualquer das vertentes explicativas, é evidente que a Colônia existiu para atender aos interesses da Metrópole. Resultava daí uma permanente drenagem de rendas para o exterior, que ou reduziu ou anulou a capacidade de investimento local. Com a existência da Colônia, em função da Metrópole e do mercado europeu, seu grau de prosperidade dependeu das altas e das baixas do mercado internacional, bem como de produtos, como o pau-brasil e o açúcar. Tais produtos foram responsáveis pela inserção do Brasil colônia na economia mundial, a partir do século XVI, momento no qual passaram a se estabelecer as redes comerciais interoceânicas. Porém, essa participação não deixou de ser numa posição periférica, nem de depender das decisões políticas e

econômicas de homens públicos e de negociantes que atendiam aos interesses de Portugal (SOUZA, 2006, p. 44).

Essa explicação, em linhas gerais, é de grande utilidade para entender as condições da economia colonial. Mas, vale lembrar que tomá-la ao pé da letra seria simplificar, de modo excessivo, o que ocorreu numa colônia continental, como o Brasil, ao longo de três séculos. A dependência em relação ao mercado internacional é indiscutível, no entanto, não o é a inexistência de um mercado interno. Cumpre dizer que esse tema será aprofundado ao final de nosso trabalho, no último capítulo, cujas discussões dependem da análise do mercado interno e de suas relações com o mercado interoceânico.

Retomando a questão da administração colonial, referente ao Brasil, durante a União Ibérica, podemos dizer que, assim como ressaltou Laura de Mello e Souza, através das palavras de Padre Vieira na metáfora do “sol e sua sombra” (2006, p. 11). Compreendemos, por essa ilustração, o que era mandar e governar no período colonial. Embora a autora tenha se referido ao império português, restaurado após o fim da União Ibérica, o caso é que sua interpretação aplica-se muito bem ao período anterior ao da restauração. Uma vez que a política do “acato mais não obedeço”, como apresentou Rodrigo Ceballos (2007), tornou-se cotidiana nas possessões espanholas. Dentre os principais motivos para essa prática nas colônias, destaca-se a distância do reino para com as suas colônias que, se por um lado, prejudicava a colônia por falta de mantimentos e provisões do reino, por outro lado favorecia certa mobilidade no cumprimento das leis, pois o tempo entre a execução da ordem e a sua aplicação costumava ser tão demorado quanto a sua divulgação na colônia. Pierre Chaunu (1998) ressaltou que se a imensidade das colônias contribuiu para protegê-las, essa mesma imensidade foi o grande obstáculo que a administração nunca conseguiu vencer completamente. Assim:

[...] Basta ter presente que era necessário mais de um ano às frotas de Sevilha para realizarem a viagem de ida e volta entre a Andaluzia e a Nova Espanha e que, no tempo de Humboldt, no início do século XIX, no final da era colonial, eram ainda precisos “de três a cinco meses para ir do Panamá a Lima”, e trinta dias levavam os carros de bois para irem de Rosário a Tucumã... Protegido pela lentidão das comunicações, o funcionário colonial, em qualquer escalão da hierarquia, acabava por fazer tudo pela sua cabeça, refugiado numa desobediência polida, simbolizada na fórmula “*obedezco pero no*

cumpro” e tratava de se reembolsar com usura dos gastos que havia realizado com a compra do cargo [...] (CHAUNU, 1998, p. 38).

Caso tenha ocorrido desse modo na Espanha, imaginemos, agora, em Portugal, onde a administração era vista como mais permissiva. O que não significa que havia autonomia por parte das colônias em suas tomadas de decisão, mas que:

[...] se em princípio as diretrizes metropolitanas deviam ser seguidas, a distancia distendia lhes as malhas, as situações específicas coloriam-nas com tons locais. Nessas zonas de sombra, por outro lado, os interesses metropolitanos se combinavam aos regionais e acabavam produzindo alternativas peculiares, já que [...] os mares se encrespavam e passavam-se meses entre a ordem e a execução (SOUZA, 2006, p. 12).

Somando a interpretação de Laura de Melo e Souza a de Russel Wood (1998, p. 33), quando o mesmo constata que, se tomássemos como base a discussão centro/periferia, perceberíamos que “a periferia, constituía-se em algo que não admitia dúvida, estava sob o controle do centro”. Desse modo, “qualquer outro relacionamento assumido pela periferia, além daquele de exclusividade com o centro, seria, obviamente, tido como ilegal”. Percebe-se que a administração e comércio no Brasil colônia, se aproveitava “das falhas no sistema de administração metropolitana, entre políticas mal concebidas e a falta de flexibilidade nas ordens”. Aspectos que contribuíam para a fragilidade da autoridade dos conselhos metropolitanos. “Mas, que embora frágeis, existiam”.

No Brasil os colonos foram ágeis em reconhecer esta vulnerabilidade, esta lacuna administrativa, esta quebra na cadeia de autoridade e a indecisão dela resultante. Em sua busca por participação na política e por voz no processo decisório foram favorecidos pelas circunstâncias naturais: a distância do centro em relação à periferia, a precariedade das formas de comunicação, a demografia, as fraquezas humanas por parte dos representantes do monarca, o tamanho descomunal e as diversidades dos vários Brasis [...] (WOOD, 1998, p. 33-34).

Neste ínterim, a legislação colonial buscava, na realidade, disciplinar as relações concretas, políticas e, sobretudo, as econômicas (NOVAIS, 2001, p. 58). No caso da administração referente ao Brasil colônia durante a União Ibérica, constatamos que “o sol brilhou mais forte”, isto sentido pelas várias ações centralizadoras dos Filipes como,

por exemplo, a visitação do Santo Ofício (1591 a 1595), a criação do Conselho da Índia¹² (1604 e 1608) e o Tribunal de Relação do Brasil (1609), a Companhia de Navegação e o Comércio com a Índia (1619) (VAINFAS, 2001, p. 572). Por outro lado, no quesito comércio “a sombra se fez presente”, o alargamento das fronteiras significou, também, a ampliação dos espaços para os comerciantes que não deixaram de expandir suas redes comerciais inclusive para o Atlântico (WOOD, 1998, p. 15).

Do ponto de vista interno ao ultramar, por sua vez, o processo de produção de súditos só pode ser compreendido a partir da investigação das negociações entre as redes pessoais e institucionais do poder local e do poder metropolitano que, muitas vezes, resultaram em tensões decorrentes de conflitos de jurisdição que opunham os interesses dos vários segmentos da sociedade colonial. O fato é que o nível de inserção em tais redes é que determinava o lugar das pessoas na hierarquia local, bem como as suas possibilidades de obtenção de privilégios e benesses junto ao rei (GONÇALVES, 2007, p. 159).

Charles Boxer (1973), por sua vez, demonstrou que, diante das transações comerciais portuguesas, a que fora estabelecida com os holandeses foi muito mais importante do que comumente se imagina. Comerciantes portugueses, inclusive, os cristãos-novos, ou judeus recém-convertidos, que formavam uma parcela importante da comunidade comercial lusitana, fretavam amiúde navios holandeses. Com isso,

Não eram os holandeses estranhos para o Brasil. Suas ligações comerciais com a colônia datam da primeira metade do século XVI; foi, porém durante a trégua de 1609-21 que o seu tráfico com o Brasil tomara grande impulso, isso a despeito das explícitas e reiteradas proibições baixadas pela coroa espanhola no tocante ao comércio dos estrangeiros com a colônia. A maneira pela qual se conseguiu chegar a essa invejável situação vem explicada numa representação que a respeito desses negócios fizeram em 1622 os mercadores holandeses aos Estados Gerais. O comércio holandês com o Brasil prosperava sempre graças ao papel de intermediários desempenhado por “muitos bons e honestos portugueses” [...] (BOXER, 2004, p. 27).

Percebe-se que, mesmo com a proibição, durante a União Ibérica, o comércio interoceânico foi intenso entre as colônias americanas. Rodrigo Ceballos (2007) revela que foi como súditos da Coroa espanhola que os moradores do Brasil colônia puderam

¹² Conselho da Índia que dividiu a administração do Brasil colônia em norte e sul. Para mais informações ver VAINFAS, 2001, p. 227.

aproximar-se ainda mais do Rio da Prata; e os vecinos de Buenos Aires a manterem contatos comerciais, através de seus produtos locais com o 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).

Podemos constatar que, apesar da distância em relação aos centros administrativos e das proibições régias ao comércio, este se fez presente devido à astúcia dos luso-brasileiros, mantendo-se, mesmo durante as invasões estrangeiras (holandesas, francesas) ao Brasil colônia.

2.3. Brasil colônia Ibérica: Relação comercial com o Rio da Prata

[...] foi como súditos da Coroa espanhola que os moradores do Brasil colonial puderam se aproximar, ainda mais, do Rio da Prata: e, os

vecinos de Buenos Aires, manterem contatos comerciais através de seus produtos locais, especialmente com a prata potosina.

Rodrigo Ceballos (2007, p. 08).

Desde as primeiras expedições oriundas da Espanha, destinadas ao Rio da Prata, foi adotado o costume de fazer escala no Brasil para o renovamento das provisões, de modo que os contatos entre as duas regiões, já se faziam constantes, antes mesmo da União Ibérica. No entanto, foi a partir de 1584 que esses contatos passaram a ser registrados em documentos oficiais, como parte legal da rota de comércio do porto de Buenos Aires. A respeito desses primeiros contatos comerciais Alice Piffer Canabrava (1984) chegou a afirmar que:

Não temos elementos para julgar em que medida o movimento comercial entre o Brasil e o Rio da Prata, nos anos seguintes, foi condicionado pelas atividades dos grupos contrabandistas; entretanto, é fato confirmado pelas estatísticas o evidente progresso no comércio do porto após as viagens do bispo de Tucumán [...] (Canabrava, 1984, p. 85).

Desde 1582, segundo a relação de Pedro Sotelo de Navaez¹³, os habitantes de Tucumán interessavam-se pelo comércio com o Brasil, por intermédio de Buenos Aires. Todavia, coube ao português, Francisco de Vitória (bispo de Tucumán), a iniciativa do comércio de exportação dos produtos de Tucumán para o Brasil colônia (CANABRAVA, 1984, p. 82).

Imediatamente a fundação de Buenos Aires, dois ilustres portugueses, valendo-se das circunstâncias, encetaram o tráfico platino-brasileiro. Um deles, Salvador Correa de Sá, governador do Rio de Janeiro. O outro [...] residia em Tucumán. Era o conhecido bispo frei de Vitória (SALVADOR, 1978, p. 353).

“Francisco Vitória, nascido em Portugal, ainda cedo abandonou sua pátria para tentar fortuna no Peru. Trabalhou em Lima, numa casa comercial, e assim que surgiu a oportunidade, ingressou no convento do Rosário, ainda em Lima”. Logo após sua indicação para procurador das Cortes de Madrid e Roma, graças à situação favorável da União Ibérica, conseguiu o bispado de Tucumán. “Tornou-se bispo e conhecido por

¹³ Vecino desta província.

suas atividades comerciais, que transformaram o seu bispado numa feitoria particular” (CANABRAVA, 1984, p. 82-83).

“Contando com a conivência de alguns membros da Audiência de Charcas, enviou um navio ao Brasil, este, destinado a adquirir mercadorias em São Salvador da Bahia. Os objetivos comerciais estavam mascarados pelo propósito de trazer jesuítas da cidade de Salvador para Tucumán”. Podemos observar, logo mais no mapa, a rota seguida pelas embarcações. A iniciativa do bispo de Tucumán, na utilização legal deste percurso e inaugurando-o de maneira oficial, fez com que os comerciantes luso-brasileiros passassem a participar de uma rede comercial que interligava a região do Alto Peru ao Brasil colônia. Com isso, alcançava até mesmo as cidades mais dispersas, conquistando o “Mar del Norte”, espaço compreendido entre a região do Alto Peru e a do Oceano Atlântico (CEBALLOS, 2007, p. 34).

Não por acaso, esta expedição foi seguida com vivo interesse no Brasil colônia. A expectativa pelo sucesso da viagem do Bispo de Tucumán imbricava futuros lucros, tanto aos vecinos do Rio da Prata, quanto para os luso-brasileiros. Ao chegar a São Salvador da Bahia, a expedição fez reconhecimento da Costa, efetuando uma parada de vinte e seis dias em São Vicente. Fora o primeiro barco que partia das possessões espanholas para navegar rumo ao norte do Rio de Janeiro, contando, somente, com recursos locais, o que causou, a partir de então, grande impacto nas possessões ibéricas (NASCIMENTO, 1977, p. 111).

MAPA 1: Carta geográfica de las provincias de la Gobernación del Rio da Prata, Tucuman y Paraguay con parte de las confinantes de Chile, Perú, Sancta Cruz y Brasil.



Fonte: “Carta geográfica de las provincias de la Gobernación del Rio da Prata, Tucuman y Paraguay con parte de las confinantes de Chile, Perú, Sancta Cruz y Brasil” (1685). Autor: Dr. Dom Juan Ramos, Capelão Real de Lima e cosmógrafo-mor do Vice Reino do Peru. Archivo General de Indias – Mapas y Planes – MP- Buenos_Aires, 29. In. CEBALLOS, 2007. p. capa.

Acolhidos, na Bahia, por Manuel Telles Barreto, primeiro governador geral nomeado pelo rei Filipe II, após a União Ibérica, iniciaram o bispo de Tucumán e o governador, uma grande amizade, muito bem cultivada pela troca de presentes entre ambos. A amizade vingou de tal forma que os enviados do Bispo de Tucumán tiveram que comprar, por mil ducados, um segundo barco de trinta a quarenta toneladas e, assim, conseguirem transportar, de volta a Buenos Aires, todas as mercadorias adquiridas em São Salvador da Bahia. “Após uma permanência de seis meses, os dois barcos voltaram, ao Rio da Prata, carregados com seis jesuítas da Bahia, oitenta escravos negros, comerciantes e diversas mercadorias” ¹⁴ (NASCIMENTO, 1977, p. 198).

Em São Vicente, foram realizadas as últimas provisões para viagem de retorno a Buenos Aires, após nove meses de navegação com escalas pela costa do Brasil. Ao aproximarem-se de Buenos Aires, as embarcações foram atacadas pelo pirata inglês

¹⁴ Livros, medalhas de estanho, relíquias, estátuas, sinos, tecidos, conservas alimentícias, pontas de arado, caldeiras de cobre, utensílios de ferro bruto, dentre outros.

Robert Withington, que havia entrado no estuário do Prata com o propósito de abastecer-se de água doce. As mercadorias do bispo de Tucumán foram pilhadas, os barcos levados para o sul e depois abandonados sem velas. “As provisões, a tripulação e os passageiros, dentre os quais, restaram quarenta e cinco escravos negros que os ingleses não puderam levar, foram abandonados, chegando, pois, a Buenos Aires, famintos e esfarrapados” (NASCIMENTO, 1977, p. 198).

Nem tudo, porém, foi perdido, pois “Alonso de Vera, que também os acompanhara na partida, conseguiu escapar do ataque. O mesmo retornou a São Salvador da Bahia e comprou o navio “Nuestra Señora del Rosario” e rumando, novamente, ao Rio da Prata conseguiu chegar sem problemas ao porto de Buenos Aires, no ano de 1586, inaugurando o registro de aduana da cidade e trazendo consigo 2.137 pesos, em mercadorias” (CEBALLOS, 2007, p. 42).

Independentemente dos sucessos do Bispo Victoria e de Alonso de Vera, suas tentativas promoveram e intensificaram o comércio de Tucumán e do Rio da Prata com as cidades costeiras do Brasil através do porto de Buenos Aires. Este desenvolvimento comercial produziu disputas e formações de grupos de interesses pelo controle do caminho comercial e, especialmente, do porto. O bispo Victoria, sendo um ex-comerciante português com importantes contatos na Audiência de Charcas e governadores de cidades da América portuguesa, certamente pôde nesses primeiros anos controlar minimamente o comércio Atlântico e inter-regional (CEBALLOS, 2007, p. 49).

Após o incidente, as razões de defesa do comércio com o Brasil colônia pelo porto de Buenos Aires passaram de, puramente econômicas, para argumentos de ordem política. Com a União Ibérica, o perigo de invasão por outras potências tornou-se uma constante. Os vecinos de Buenos Aires, logo souberam aproveitar esta ameaça em favor de seus interesses comerciais, ressaltando o tempo todo o perigo que corria o porto, desguarnecido e sem recursos, caso caísse em mãos de potencial inimigo; um problema que seria resolvido apenas depois da consolidação de sua via comercial com o Brasil (CANABRAVA, 1984, p. 80-81).

Para tanto, alegaram a importância estratégica do estuário do Prata como via de penetração para as minas de Potosí e escala fortificada no Atlântico Sul que, dentre outras vantagens, permitiam o acesso e a comunicação entre o Brasil colônia e a sede do Vice-Reino espanhol. Os vecinos do Rio da Prata asseguravam que, tão somente, a

efetiva utilização desta rota dificultaria a passagem dos piratas e dos corsários que, pelo estreito de Magalhães, dirigiam-se para o Pacífico, a fim de atacar os galeões, pilhando as cidades da orla marítima espanhola. Foi com este discurso de defesa da Pátria, e efetiva União do Reino Ibérico, que os vecinos conseguiram driblar as proibições impostas por Lima, à abertura dessa rota e, aos poucos, engendrou-se uma teoria paradoxal, a de que o comércio marítimo afastaria os piratas e que, por causa da circulação interna no estuário, maiores recursos seriam concentrados no porto, aumentando, desse modo, os interesses que teriam os vecinos em defendê-lo (CANABRAVA, 1984, p. 71).

Os primeiros navios de registro destinados ao rio da Prata apareceram em consequência de licenças especiais outorgadas aos adelantados pelos termos de capitulações; mais tarde, a governadores que de Espanha se destinavam ao Rio da Prata outorgaram-se concessões análogas tendo em vista suprir as necessidades imediatas da empresa colonizadora (CANABRAVA, 1984, p. 79).

Até o ano de 1590 foram concedidas, pela Coroa, reduzidas licenças de permissão de comércio com o Brasil colônia, todas de caráter esporádico, primando favoritismos. Alice Piffer Canabrava (1984, p. 79) registrou que, neste período, a “Audiência de Charcas autorizou a entrada, pelo porto de Buenos Aires, de certo número de escravos destinados ao bispo de Tucumán, isentos de imposto de importação”. Contudo, a partir do ano de 1602 o comércio entre o porto de Buenos Aires e as costas do Brasil foi permitido por cédula real, sem primar favoritismo, ampliada a todos os vecinos do porto de Buenos Aires. Esta cédula real concedia-lhes permissão por tempo limitado, na exportação de produtos da terra para o Brasil colônia e Guiné, reconhecendo a Coroa espanhola, na importância estratégica de Buenos Aires, como porta de entrada às regiões mineiras do Peru e da estação de vigilância aos corsários.

Essas permissões, que podem ser compreendidas por mercês, ajudaram a consolidar e a diferenciar as relações comerciais entre as costas do Brasil e a região rio-platense.

A cédula de 1602 previa exportação limitada dos produtos da terra em quantidade como em qualidade, pois restringia a 2.000 “fanegas” de farinha de trigo, 500 de carne salgada e 500 de sebo o direito de

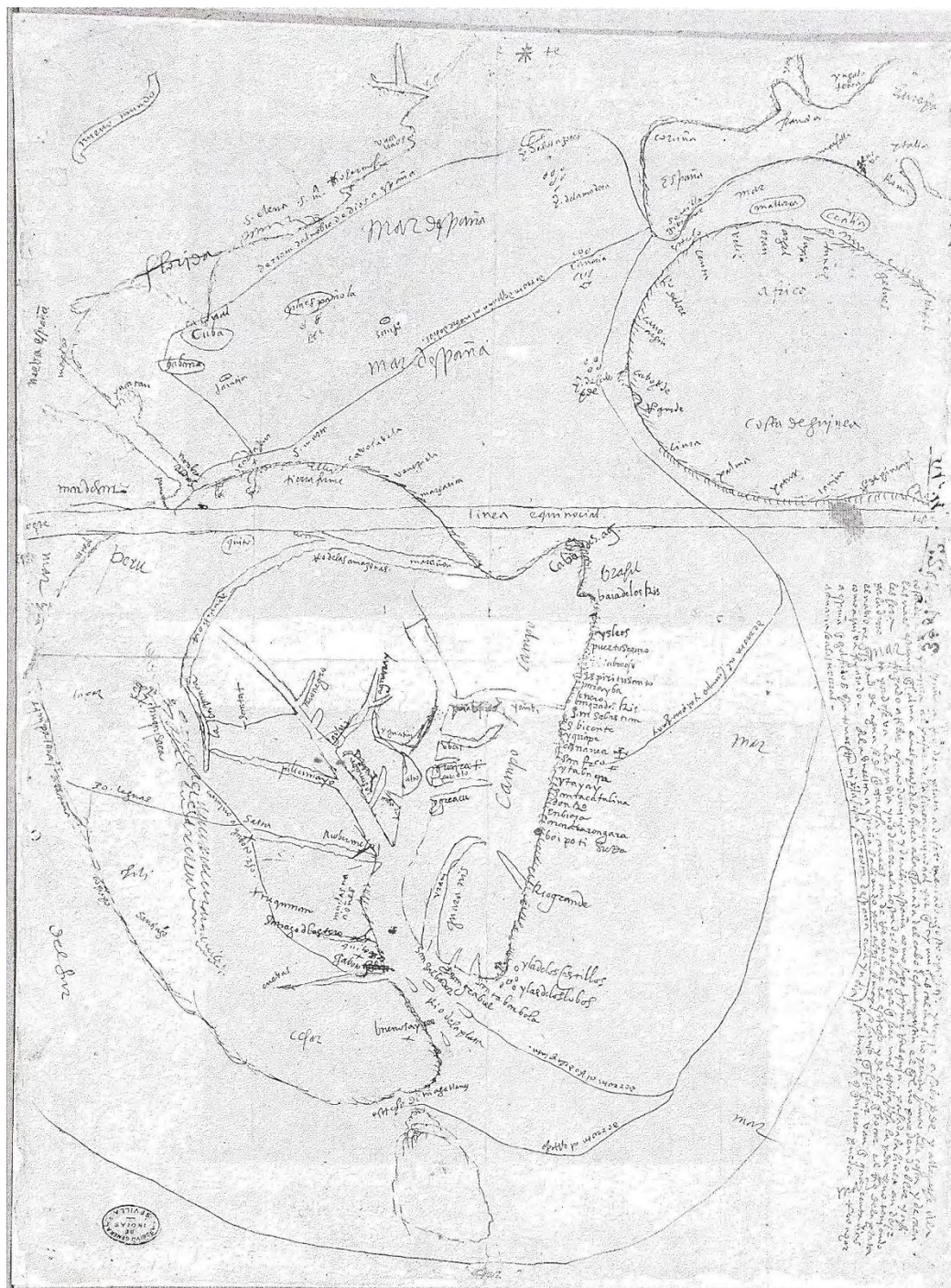
exportação para o Brasil, Guiné e ilhas vizinhas pertencentes a vassallos de Espanha, com direito de trazer de retorno os artigos manufaturados de que necessitassem (CANABRAVA, 1984, p. 73-74).

As permissões reais continham cláusulas específicas quanto ao comércio do porto de Buenos Aires com o Brasil colônia e Guiné. Exigiam que o comércio, no porto de Buenos Aires, fosse efetuado por navios pertencentes aos vecinos da cidade, o que era praticamente impossível, pois os vecinos não possuíam capital disponível para a aquisição de navios próprios. Outras duas cláusulas nas permissões reais tornaram-se alvo de estratégias comerciais: (I) a proibição do comércio de couro e (II) de escravizados negros. Ambas as cláusulas contribuíram para um comércio diferenciado no porto de Buenos Aires, regido por acordos e alianças entre os vecinos, os administradores, os comerciantes do Brasil colônia e os mestres dos navios soltos.

Foram esses navios chamados soltos, para diferencia-los dos integrantes dos comboios da zona antilhana, que iniciaram a “segunda navegação das Índias”, isto é, a linha de navegação do Atlântico Sul. As licenças que lhes deram foros legais distinguem-se das que já examinamos iniciadas no século XVII, porque, além de constituírem privilégio individual, se destinavam exclusivamente à importação de mercadorias [...] (CANABRAVA, 1984, p. 80).

As restrições, quanto ao uso de navios particulares, desencadeou o aumento dos navios soltos, isto é, navios que iam para Buenos Aires, bem como para outras partes da América e/ou de toda região que abrangesse o Atlântico Sul; efetuavam fretes particulares e não obedeciam a uma rota permanente; permitiam a participação de pequenos comerciantes e residentes do porto de Buenos Aires e das costas do Brasil, já que o custo do transporte das mercadorias, muitas vezes, era pago, ou pelos vecinos ou por administradores reais, com favores particulares. Tais práticas eram realizadas com o aval dos governadores do Rio da Prata (CANABRAVA, 1984, p. 74).

Mapa 2: Rota da Carrera da Índia e de navios soltos nos mares do Norte e do Sul



Mapa sem escala e sem autoria, provavelmente, realizado no fim do século XVI. Apresenta as rotas da Carrera da Índia e de navios soltos para a América Portuguesa e Espanhola, destacando-se, desproporcionalmente, o Rio da Prata. *Apud*, CEBALLOS, 2007, p. 48.

Fonte: Archivo General de Indias – Mapas y Planes – MP-Buenos _Aires, 5.

Através do mapa, acima exposto, podemos observar a proporção com que os Navios Soltos frequentavam o Rio da Prata. Isso nos faz pensar e ressaltar que após as iniciativas do bispo de Tucumán, navios vindos do Brasil colônia começaram a aportar

em Buenos Aires como pertencentes a essa rota dita “solta”, trazendo, principalmente, produtos manufaturados da Europa e escravizados. O termo “rota solta” é algo que deve ser discutido, pois o que constatamos, ao longo da pesquisa, com os registros de navios responsáveis pelo comércio entre o Rio da Prata e o Brasil colônia, é que, frequentemente, seguiam o mesmo percurso, intercalando portos entre Lisboa, Costa da África, Costa do Brasil e Buenos Aires. A novidade a ser ressaltada em relação a essas rotas corresponde ao porto de Buenos Aires e ao contato pelo Rio da Prata entre o Brasil colônia e o Peru, adicionando, assim, à cota dos produtos mais procurados pelo comércio no Oceano Atlântico, a preciosa prata.

2.4. Brasil colônia Ibérica: Guerra pelo açúcar

[...] Felipe II. Depois de ocupar o trono português, proibiu os negócios entre o mercado lusitano e os comerciantes das Províncias do Norte, especialmente de Amsterdã, que, até então, se ocupavam de grande parte da refinação e da distribuição do açúcar do Brasil na Europa.

Regina Célia Gonçalves (2007, p. 33-34).

Cumprir dizer que os holandeses não eram estranhos para o Brasil colônia. As ligações comerciais do povo holandês com a colônia datam da primeira metade do século XVI, mas, justamente quando o comércio com o Brasil tomava grande impulso, as proibições, por parte da coroa espanhola, no tocante ao comércio dos estrangeiros (holandeses) com suas colônias, passaram a surgir e a prejudicar o comércio. Enquanto foi possível driblar as imposições do rei espanhol [...], “o comércio dos holandeses com o Brasil colônia prosperou, mas, principalmente, graças aos instintos comerciais dos portugueses”, que por residirem, em sua maioria, em Viana e Porto, prontamente, fizeram-se intermediários dessa relação (BOXER, 2004, p. 27).

Grças a essa cumplicidade oficial dos portugueses na desobediência às leis do rei de Espanha, calculavam os comerciantes holandeses haverem chamado a si a metade, senão os dois terços, do comércio marítimo entre o Brasil e a Europa. [...] construíam-se anualmente na Holanda quinze navios para o uso exclusivo desse comércio, ao mesmo tempo que se importavam, via Portugal, 50 000 caixas de açúcar, afora pau-brasil, algodão, couro etc. A maioria desses produtos brasileiros era expedida para o Porto de Viana, onde eram mais baixos os impostos de importação e exportação, impostos que eram ainda muitas vezes reduzidos mediante o suborno das autoridades. Ao passo que em 1595 existiam na Holanda setentrional apenas três ou quatro refinarias de açúcar, esse número ascendia a vinte e nove em 1622, vinte e cinco das quais em Amsterdã. Boa parte desse açúcar refinado era reexportado para a França, a Inglaterra e os Países Bálticos, proporcionando à Holanda novos lucros [...] (BOXER, 2004, p. 28-29)

Esse comércio experimentou grande impulso, especialmente, entre os anos de 1609 a 1621, isso, devido à trégua hispano-neerlandesa dos doze anos¹⁵, a qual

¹⁵ “Ao findar-se a primeira década do século XVII, formavam as Províncias Unidas dos Países-Baixos uma nação independente e próspera, conquanto não verdadeiramente unificada. A trégua de doze anos assinada com a Espanha em 1609 era o reconhecimento tácito de derrota por parte desta última. Uma das principais razões que forçaram a Espanha a aceitar um acordo foi ter a Companhia das Índias Orientais (incorporada em 1602) conseguido romper o monopólio exercido pelas nações ibéricas no mundo colonial, triunfo este que havia de sugerir naturalmente a idéia de que métodos semelhantes poderiam ser usados com relação ao Ocidente”. Para mais informações consultar Boxer, 2004, p. 1 a 3.

contribuiu para que a coroa espanhola amenizasse as proibições, no que se refere ao comércio com a Holanda (MELLO, 2010, p. 13). O que se percebe é que, embora o maior esforço da Holanda, durante os anos de 1609 a 1621, tivesse sido nos mares asiáticos, as suas atividades no Atlântico não foram absolutamente desprezíveis. Empresários holandeses “consolidaram pequenas feitorias holandesas na Guiana entre os rios Essequibo e Amazonas e, com isso, obtinham, por meio de troca, o tabaco, o algodão e ainda os paus-de-tinta dos índios locais”. A formação/fundação da então Belém do Pará, na região do Amazonas, ocorreu neste percurso, no período de maior impulso do comércio holandês com o Brasil colônia, em 1616 (BOXER, 2004, p. 7).

Porém, quando o processo de centralização, por parte dos espanhóis, passou a refletir-se no comércio colonial português, os holandeses inimigos da Espanha não hesitaram em inserir o Brasil colônia no contexto da guerra dos trinta anos, na Europa e no antigo conflito hispano holandês¹⁶, também conhecido como guerra dos oitenta anos (MELLO, 1998, p. 18). Embora os portugueses se queixassem de que a União Ibérica fora a única razão pela qual suas possessões ultramarinas foram atacadas pelos holandeses e, em menor escala, pelos ingleses e franceses no século XVI, não podemos descartar as questões religiosas e ideológicas que envolveram esses conflitos, já que as nações protestantes, recentemente formadas na Europa, não poderiam evitar uma disputa com Portugal. Isso, porque a ambição desse reino, por se tornar o único senhor dos mares ao leste do cabo da Boa Esperança, despertou o descontentamento de todas as potências comerciais da época. Contudo, de fato, os esforços empreendidos por Felipe II, em sufocar a revolta dos Países Baixos e os embargos esporádicos ao comércio holandês com a península e o Império Ibérico, atraíram, rapidamente, as hostilidades das potências do Norte¹⁷ contra os portugueses (BOXER, 1969, p. 122-123).

Como resposta a interrupção do fluxo comercial, imposto pela União Ibérica, foi fundada, pelos comerciantes e financistas holandeses, a Companhia das Índias

¹⁶ Logo que ocupou o trono português, Felipe II proibiu os negócios entre o mercado lusitano e os comerciantes das Províncias do Norte. Procurava a Espanha reimpor sua soberania sobre uma região que há muito era parte da monarquia e esmagar a heresia calvinista, que foi um poderoso ingrediente ideológico à rebelião holandesa. Quanto às questões econômicas tentava o rei da Espanha com essas proibições, preservar o império ultramarino hispano-português face à penetração neerlandesa na Ásia, África e nas Américas.

¹⁷ Amsterdã constituía até o presente momento um dos principais refinadores e distribuidores do açúcar do Brasil colônia na Europa, estas disputas passaram a interferir diretamente no ativo comércio entre os Países Baixos e Portugal, especificamente na compra de sal para a indústria de pesca holandesa, uma das principais bases de sua economia. Para mais informações consultar GONÇALVES, 2007, p. 34.

Ocidentais¹⁸ (W. I. C.), cujo principal objetivo era atingir o ponto mais frágil do Império Ibérico, o Brasil colônia (região açucareira) e Angola (região fornecedora de escravos), haja vista quase todas situarem-se em costas marítimas expostas, o que as deixavam mais vulneráveis do que o México e o Peru (vice-reinos espanhóis voltados para o interior) (BOXER, 1969, p. 119-120).

As lutas da W. I. C. não se restringiam ao Atlântico, as mesmas aconteciam, também, no Oriente. As dimensões dessas disputas tiveram tal proporção que o historiador Charles Boxer (1969) chegou a considerar ser essa luta por produtos e mercados entre o Império Ibérico e as Províncias Unidas, a primeira guerra mundial da história, haja vista ter sido travada em quatro continentes, além, é claro, dos sete mares. A guerra se deu não só nos campos de Flandres e no mar do Norte, como também em regiões tão remotas como o estuário do Amazonas, o interior de Angola, a ilha de Timor e a costa do Chile (BOXER, 1969, p. 119-120).

A união das Coroas Ibéricas, iniciada em 1580, pode ser compreendida como o elemento detonador das tentativas dos negociantes das Províncias Unidas dos Países Baixos por controlar, por um lado, as zonas produtoras de açúcar de Portugal no Brasil e, por outro, as áreas fornecedoras de escravos negros da África, sem os quais a agromanufatura açucareira não se sustentava [...] (GONÇALVES, 2007, p. 33).

O Brasil colônia constituía-se alvo estratégico, tanto por ser “costa exposta”, como por possuir a maior produção de açúcar e de mercado escravo do império ibérico, onde os holandeses fizeram escola, aprendendo a geografia e a entender a lógica da produção do açúcar (PUNTONI, 1999, p. 11).

As guerras holandesas foram inegavelmente guerras do açúcar e isto não apenas no sentido, que é o geralmente posto em relevo, de guerras pelo açúcar, vale dizer, pelo controle das suas fontes brasileiras de produção. Mas também no sentido [...] de guerras sustentadas pelo açúcar, ou antes, pelo sistema econômico e social que se desenvolvera no Nordeste com o fim de produzi-lo e exportá-lo para o mercado europeu [...] (MELLO, 1998, p. 14).

¹⁸ “A W. I. C. resultou da iniciativa de um grupo de comerciantes calvinistas originários dos Países Baixos espanhóis que haviam emigrado para Holanda depois da reconquista de Flandres e do Brabante para a causa do catolicismo do século XVI” (MELLO, 2010, p. 14).

Foram os holandeses os primeiros a desafiar, seriamente, o monopólio português no comércio africano. Porém, a escolha do Brasil colônia como principal alvo dos ataques holandeses da W. I. C. perpassa por uma variedade de motivos mais profundos do que os acima citados, dentre os quais, Evaldo Cabral de Mello (2010, p.27) destaca: “ser a América portuguesa o ponto mais frágil do sistema imperial castelhano, o que conferia a sua defesa uma posição subalterna na escala das prioridades militares do governo de Madri”. Pela obtenção dos “lucros fabulosos proporcionados pelo açúcar e pelo pau-brasil”, pelo fato dos “centros de poder espanhol estar concentrados no Altiplano” enquanto os portugueses situavam-se ao longo do litoral. Por ser o Brasil colônia ponto estratégico de ataque à navegação espanhola no Caribe e “pela proximidade das minas de prata castelhana do Peru, cuja distância da costa brasileira era então subestimada pela cartografia”.

Ao atacar o Brasil colônia, principalmente, São Salvador da Bahia, os holandeses objetivavam ferir, diretamente, a coroa espanhola, já que, nessa época, o comércio entre São Salvador da Bahia e Buenos Aires, não só estava consolidado, como também rendia à Coroa espanhola muitos lucros, tanto na arrecadação dos impostos, quanto na apreensão do contrabando. Além disso, era por intermédio de São Salvador da Bahia que os holandeses tinham acesso direto à prata Potosina escoada pelo porto de Buenos Aires, dentre outras formas, como pagamento ao valioso mercado de exportação das linhas e dos tecidos holandeses que, através de São Salvador da Bahia, chegava ao Rio da Prata, como principal região de consumo desses produtos naquela época, como será discutido mais adiante.

Obviamente, com a ocupação de São Salvador da Bahia, os holandeses pretendiam obter, também, o controle do grande e considerável comércio desenvolvido na praça. O porto de São Salvador da Bahia era constituído como principal praça comercial do Brasil colônia, primeiramente, devido ao seu fácil acesso às Capitânicas do Norte, produtoras de açúcar, segundo, por ser o principal porto de negociação dos diversos navios que percorriam o atlântico, proporcionando acesso às manufaturas europeias e às mercadorias de abastecimento¹⁹ advindas do Rio da Prata.

Outras necessidades destacam-se no contato comercial entre os portos do Brasil colônia com o Rio da Prata, já que era, por meio desse contato, que se dava o acesso às mercadorias de abastecimento das regiões platinas e, seguramente, os holandeses não

¹⁹ Farinha de trigo, sebo e carne seca. Fonte: Registros de Navios (Archivo Geral de La Nación Argentina)

estavam alheios a esta vantagem. Evaldo Cabral de Mello (1998) ressalta a situação em que se encontravam os navios e tropas holandesas, pois era de extrema dependência, principalmente, no que diz respeito à alimentação, uma vez que o abastecimento vinha dos Países Baixos, o que afetava sua chegada à costa brasileira, isso quando chegavam. Tão completa era a penúria na qual se encontravam que o donatário, Duarte de Albuquerque Coelho, registrou, em suas memórias diárias, sobre a invasão holandesa, o seguinte irônico comentário: “estando eles em terra havia tanto tempo, ainda navegavam, pois não tinham outros mantimentos mais que salgados” (MELLO, 1998, p. 35).

Evaldo Cabral de Mello (1998, p. 266) ressalta que o abastecimento das tropas luso-brasileiras, no período da invasão holandesa, era de “farinha de trigo”, por ser a mais sã, e a que mais sustenta e a “carne salgada”. Tais alimentos faziam parte da predileção alimentar no Brasil colônia desde antes da guerra contra a Holanda. O problema é que a principal fonte de abastecimento da farinha de trigo, do sebo e da carne seca para o Brasil colônia da época, era feito através do comércio com as regiões do Rio da Prata e pela mediação do porto do Buenos Aires, o que passou a ser dificultado pelas incursões holandesas que, além de almejarem atingir o reino espanhol, necessitavam, igualmente, ou mais do que os luso-brasileiros, da mesma alimentação para suprir suas tropas, reforçando os saques aos navios soltos os responsáveis por esse comércio.

Roberto Simonsen (1977) declara que por ter sido costume no Brasil colônia a utilização da farinha de mandioca apenas quando não houvesse a farinha de trigo ou outras farinhas mais nobres, a solução encontrada pela Coroa, na tentativa de sanar a ausência de alimentos, em Pernambuco, foi obrigar aos colonos a plantação de certo número de covas de mandioca para dar conta, pelo menos, do seu próprio sustento (SIMONSEN, 1977, p. 101).

Em 1598, partiu de Roterdam a frota comandada por Oliver Van Noort, realizando ataques em vários portos do Brasil colônia e promovendo depredações. Mesmo tendo sido sua tripulação duramente massacrada continuou a viagem, a fim de sondar a costa para melhor prepararem-se contra novos ataques. As investidas contra as costas do Brasil foram tão recorrentes e fortes que Varnhagen (1872 apud VAINFAS, 2001, p. 314) afirma que tal situação se transformou na primeira guerra naval do Brasil, já que em 1616 os holandeses apresaram 24 navios da carreira do Brasil.

[...] Graças à regularidade e frequência desses contatos, dispunha-se na Holanda de um excelente conhecimento não só das condições econômicas e sociais, mas também do litoral do Nordeste, dos seus portos e até do traçado urbano de Olinda, conhecimento indispensável à preparação e à execução dos ataques primeiros contra a Bahia e depois contra Pernambuco [...] (MELLO, 2010, p. 13).

A expedição para a conquista da Bahia, totalizando vinte e seis navios com três mil e trezentos (3.300) homens e quatrocentos e cinquenta (450) bocas-de-fogo, partiu da Holanda dividida em dois destacamentos. Fizeram-se esses ao mar, em dezembro de 1623 e janeiro de 1624, respectivamente, reunindo-se ambos ao largo das ilhas do Cabo Verde no seguinte mês de março. “[...] Ia como almirante Jacob Willekens, que começava a vida em Amsterdã como comerciante de peixe, e arvorou sua bandeira na Zelândia” [...] (BOXER, 2004, p. 29).

Ilustração I: Esquadra holandesa de Jacob Willekens ataca e conquista Salvador 1624



O período de ocupação teve início no Brasil colônia, de fato, em 1624, quando o comandante, Jacob Willekens, desembarcou em São Salvador da Bahia (GONÇALVES, 2007, p. 33). A ocupação não conseguiu ir para além das imediações da cidade, pois os holandeses foram ilhados pelos luso-brasileiros, fixados no rio Vermelho e impedidos de penetrar ao interior. A reconquista deu-se pela intervenção da armada luso-espanhola comandada por D. Fradique de Toledo, o qual retomou Salvador, apesar da cidade ter sido ameaçada ainda por duas vezes, e os navios do porto de São Salvador da Bahia

saqueados ao longo do ano de 1627 (VAINFAS, 2001, p. 314). Tal situação causaram constantes investidas dos luso-brasileiros, situados em São Salvador Bahia, contra os holandeses, atacando os engenhos que por eles haviam sido invadidos, saqueando as povoações que não continuaram mantendo resistência e incendiando os canaviais (MELLO, 1998, p. 16).

Em 1627, a situação naval no Brasil colônia estava tão crítica que a barca São Francisco, a qual tinha por mestre Manuel Gonzalez, deu entrada no porto de Buenos Aires, no dia 16 de janeiro de 1627, afirmando que ao sair do porto de São Salvador da Bahia, rumo ao porto de São Vicente, em Pernambuco, teve sua embarcação atacada por inimigos e que, para não perder o navio, teve de entrar no porto de Buenos Aires. O mestre Manuel Gonzalez, na tentativa de fugir dos ataques de corsários holandeses, correu o risco de ver o seu navio e as mercadorias transportadas, confiscados, visto que seu navio não possuía credenciamento e, muito menos, licença real para entrar em Buenos Aires.

Assim que deu entrada no porto de Buenos Aires, o mestre Manuel Gonzalez foi levado aos juízes e aos oficiais reais do referido porto, dentre eles, o governador Dom Francisco de Céspedes, que o interrogou com os seguintes questionamentos: Como se chama? De onde é natural? Que idade e ofício tem?

O mestre, ao responder, disse chamar-se Manuel Gonzalez, ser natural da cidade do Porto - reino de Portugal - ter mais ou menos 28 anos, ser mestre da barca San Francisco, ser um homem do mar e não possuir outro ofício. Explicou ainda que saiu da baía de São Salvador - Costa do Brasil - com destino ao porto de São Vicente, na mesma costa, porém, por causa dos temporais e de ter seguido um inimigo, na altura do Cabo Frio, por seis dias com suas noites, alcançou a boca do rio da prata muito destruído, além do fato de trazerem muita água na barca, o que ocasionou a falta de mantimentos. Manuel Gonzalez havia saído do porto de São Salvador da Bahia há 31 dias, sua barca carregava de 10 a 12 toneladas, dentre elas, 20 fanegas de sal, que podiam estar perdidas por causa da grande quantidade de água existente, e ainda carregava um caixão de açúcar em direção ao, dito, porto de São Vicente. O mestre explicou que após sair da Bahia não foi a porto nenhum e que ao chegar a Buenos Aires

não descarregou nenhuma mercadoria, bem como não trazia passageiros, apenas, gente do mar a serviço da barca²⁰.

Após o interrogatório, os juízes oficiais ordenaram ao alguacil maior de Buenos Aires, Juan Duram, e ao guarda da aduana, Antonio de Oliveira, que fizessem a vistoria na barca São Francisco, olhando debaixo de toda a coberta - da popa a proa - para ver se existia na dita barca, escravos, mercadorias, passageiros e/ou outras coisas proibidas e escondidas e, assim, o fizeram. Após a vistoria, alegaram que debaixo da coberta havia um grande rato, mas, nenhum escravo, nenhuma mercadoria ou passageiros proibidos, somente um pouco de sal, mais ou menos umas vinte fanegas e um caixão de açúcar. O mestre Manuel Gonzalez foi liberado com seu navio e suas respectivas mercadorias sem pagar nenhuma multa. Saiu de Buenos Aires no dia 29 de janeiro de 1627, rumo ao São Salvador da Bahia.²¹ Esse tipo de ocorrência demonstra-nos ter sido, o porto de Buenos Aires, além de parceiro comercial, um refúgio em tempo de guerra aos navios visitantes da costa do Brasil colônia.

Após as invasões a São Salvador da Bahia, entre os anos de 1624 e 1625, as invasões holandesas tornaram-se mais ofensivas nos anos de 1630 a 1637, caracterizadas pela fraca resistência lusa, que estava imobilizada pela falta de recursos. Foram conquistadas, nesse período, as Capitanias da Paraíba, do Rio Grande do Norte e do Itamaracá, seguidas pelos territórios existentes entre o Rio São Francisco e a Capitania do Ceará. Esse fator contribuiu para que muitos senhores de engenho fugissem em direção a São Salvador da Bahia, única Capitania da época que conseguiu resistir aos ataques holandeses. Depois das frustradas tentativas de fixar-se na Bahia açucareira, em 1624, foi em Pernambuco, em meados de 1630, que a Companhia Holandesa das Índias Ocidentais conseguiu o intento de ligar-se ao Brasil colônia, deixando de ser um concorrente colonial e passando a consolidar-se como potência não ibérica adversária da Espanha, apossando-se, pois, de uma região produtora de mercadorias tropicais (NOVAIS, 2001, p. 35).

A iniciativa da Holanda impulsionou a concorrência colonial, não apenas das Províncias Unidas, mas também da Companhia Inglesa das Índias Orientais e da França.

²⁰ Legajo 3: Navío San Francisco (1627). Registro de Navíos (siglo XVII): 1623-1635. Códice: Sala 9, 45 5 4. Archivo general de la Nación Argentina.

²¹ Legajo 3: Navío San Francisco (1627). Registro de Navíos (siglo XVII): 1623-1635. Códice: Sala 9, 45 5 4. Archivo general de la Nación Argentina.

A pirataria²² foi a principal forma de ataque por parte dos franceses, com o apoio do rei francês Francisco I, que não pôde contestar a partilha luso-espanhola do império ibérico, primeiramente, porque não possuía frota capaz de combater portugueses e espanhóis e, posteriormente, porque o saque aos navios mercantes tornava-se mais lucrativo. Do mesmo modo, passou a permitir constantes visitas comerciais ao litoral do Brasil colônia, adquirindo, assim, pau-brasil em grande quantidade por meio de alianças com indígenas, bem como armando corsários²³ para tirar proveito das descobertas portuguesas (VAINFAS, 2001, p. 487).

Em 1612, os franceses chegaram a fundar a França Equinocial e o forte de São Luís no Maranhão. Contudo a conquista francesa foi enfraquecida pelo duplo comando, dividido entre La Ravardière e Rassily, cada qual com propósitos diferentes, que iam além das ambições comerciais, visto que Rassily, por exemplo, colocou em prática o projeto de expansão da fé católica, contando com os missionários capuchinhos, comandados por Yves d' Evreux. Nesse sentido, torna-se importante ao verdadeiro entendimento sobre as disputas por territórios e por mercados, a compreensão de que a questão religiosa fora presença constante nos embates entre portugueses e espanhóis católicos, contra holandeses calvinistas (VAINFAS, 2001, p. 313).

Após a consolidação holandesa em Pernambuco, controlando a parte maior e mais rica dos distritos costeiros nordestinos, produtores de açúcar, os habitantes da região revoltaram-se contra os seus heréticos senhores, em Junho de 1645. Depois de algumas hesitações, da parte de D. João IV, receberam uma ajuda substancial de Portugal, se bem que não oficial, no que se refere a homens e navios (BOXER, 1969, p. 123).

Após quase uma década de duríssima guerra, o Recife e as últimas posições holandesas capitularam, em Janeiro de 1654. A primeira senha dos insurretos para a revolta foi o <<açúcar>>, o que indica bastante claramente que era uma das causas (e recompensa) principais da guerra, se bem que o *odium theologicum* entre calvinistas e católicos romanos desempenhasse um papel ainda mais importante na eclosão da revolta [...] (BOXER, 1969, p. 123).

²² Procedimento autônomo, sem qualquer proteção legal, impulsionada por interesses materiais, sem considerações éticas ou religiosas (VAINFAS, 2001, p. 487).

²³ O corso atuava de forma episódica em favor de uma comunidade e dentro de certa legalidade submetida ao foro estatal (VAINFAS, 2001, p. 487).

As partes envolvidas utilizaram na luta, auxiliares ameríndios, como já havia acontecido um século antes na luta com os Franceses, ficando a maioria das tribos canibais Tapuias ao lado dos holandeses, enquanto a maioria dos Tupis permaneceu fiel aos portugueses. Como afirmou Charles Boxer (1969, p. 123) “O natural desgosto dos holandeses por terem perdido o Brasil neerlandês foi grandemente acrescido pelo fato de terem compreendido que tinham sido derrotados por um exército, sobretudo de cor”. Quando, finalmente, o comércio açucareiro do Brasil passou a ser de total posse dos portugueses, os métodos de cultivos e moagem da cana estavam, graças aos holandeses, avançados, no entanto, esses métodos foram introduzidos nas Índias Ocidentais britânicas e francesas. Por fim, os desastres que os Portugueses sofreram, às mãos dos holandeses, durante os primeiros quarenta anos do século XVII, constituiu uma das principais razões da revolta contra a Coroa espanhola em 1640; mas, como afirma Charles Boxer (1969, p. 123), “[...] vã foi à esperança de que os holandeses deixariam de atacar as conquistas portuguesas assim que a metrópole tivesse cortado sua ligação com a Espanha” [...].

CAPÍTULO 3

De mercado regional a interoceânico: sociedade e comércio as margens do Rio da Prata

Quando, a partir do fim do século XVI, um forte ímpeto de vida sacode o conjunto das Américas, completa-se uma primeira organização do espaço econômico. Na vasta América espanhola, individualizam-se mercados regionais (ou já nacionais), no próprio interior de divisões administrativas precocemente criadas, zonas quase vazias, e que acabam por se encher de homens, estradas, comboios de animais, cargas e diversas mercadorias.

Fernand Braudel (1996, p. 362).

A conjuntura histórica, apresentada no capítulo anterior, serve-nos como base para a discussão sobre o objeto central da presente dissertação: as relações comerciais estabelecidas entre o porto de Buenos Aires (região do Rio da Prata) com São Salvador da Bahia, durante o período da União Ibérica. Incluindo, com isso, a dinâmica social dessas regiões, transformada pelas tensões das proibições e pelas permissões temporárias de comércio por parte da Coroa, que acabou favorecendo a prática de alianças entre espanhóis e luso-brasileiros na manutenção das rotas e de seus interesses comerciais.

Para adentrarmos, de fato, no objeto de nossa discussão, apresentaremos neste capítulo, a partir da literatura pertinente, como a região do Rio da Prata apresentava-se no período da União Ibérica e, assim, procuramos demonstrar como a sua posição geográfica implicou no comércio que viria a se estabelecer entre o porto de Buenos Aires e o Brasil colônia. Um cenário que se transformará, ao longo da narrativa, num palco de conflitos regionais, os quais terão repercussão no comércio interoceânico, tornando-se, pois, o Rio da Prata, um ponto de intersecção das principais rotas comerciais de sua época e, ainda, para os lugares mais inóspitos do Vice Reino espanhol, onde a aquisição de mercadorias advindas do Atlântico era dificultada. Além de tornar-se, um dos principais centros abastecedores de gêneros alimentícios para as possessões marítimas portuguesas.

Ao levarmos em consideração que a região do Rio da Prata pôde desenvolver-se comercialmente graças à abertura do porto de Buenos Aires, por sua vez, propiciador do efetivo comércio da região e de sua manutenção será abordado, no segundo tópico, a

história da fundação do porto de Buenos Aires, bem como a sua dinâmica social. Com isso, procuramos demonstrar que, por meio da astúcia da sociedade local, utilizando-se sabiamente das permissões e das proibições de comércio, conseguiram, estrategicamente, lucrar daquilo que lhes seria um grave problema, como, por exemplo, a sua localização, à margem do Vice Reino, bem como a sua distância em relação ao Centro administrativo, as constantes restrições comerciais, dentre tantas outras imposições que foram inteligentemente contornadas.

Discussão que culmina no terceiro tópico, com a grande questão de impasse da literatura sobre a época: foram as ações dos vecinos de Buenos Aires perante o comércio “sábio uso da lei”, ou uma expressão do comércio ilegal e contrabando que segundo muitos historiadores, “assolava a região do Rio da Prata”, praticado principalmente pelos comerciantes portugueses que haviam se inserido na região de forma marcante após a União Ibérica? Discussão que ganha amplitude no quarto tópico, quando apresentaremos o comércio de escravizados negros e couro, entre o porto de Buenos Aires e o Brasil colônia.

3.1. Rio da Prata uma região comercial

[...] A colonização do estuário do Prata, favoreceu a penetração comercial luso-brasileira, potencializada logo depois da fundação de Buenos Aires [...].

Alice Piffer Canabrava (1984, p. 17).

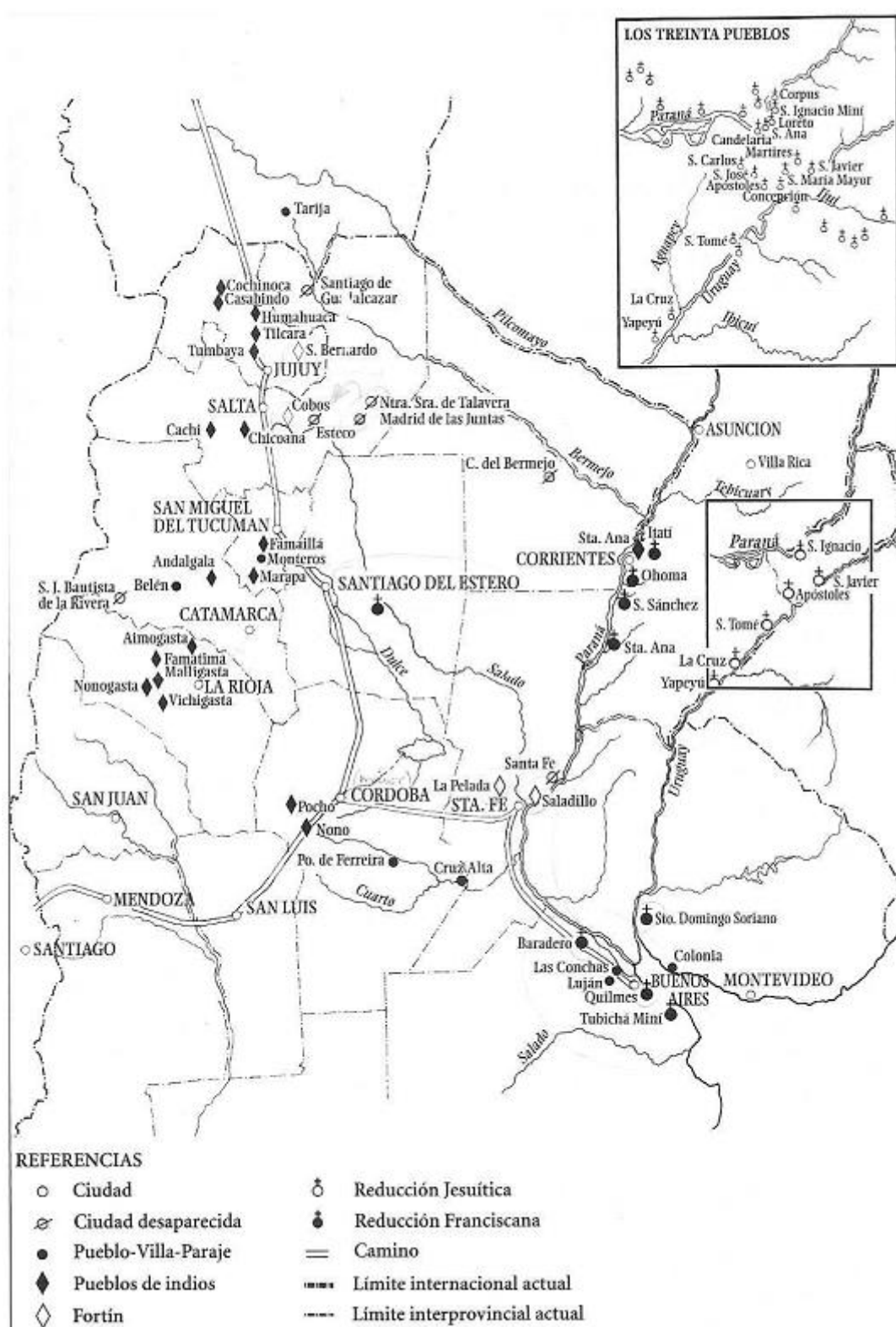
Compreendemos por região do Rio da Prata todo o espaço que interligava, durante a União Ibérica, as regiões do Alto Peru ao Oceano Atlântico, ou ao como, denominado na época, Mar do Norte.

A região que no século XVI se designava pelo nome de Províncias do Rio da Prata e do Paraguai, fazia parte do vice-reino do Peru. Seus limites eram indeterminados; teoricamente segundo os havia estabelecido o adelantados Juan Ortiz de Zárate, seu território abrangia área muito mais vasta que a franja marginal daqueles rios; ele enquadrava na sua jurisdição, toda a área meridional do continente ao sul do Rio da Prata banhada pelos dois oceanos; ao norte, as terras da região do S. Francisco e do Mbiajá até o Rio Paraguai e, no sertão do Rio Paraná, as povoações de Vila Rica, Ontiveros e de Guairá. 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).

Através do mapa, exposto na página seguinte, observaremos a distribuição territorial e a comunicação das principais cidades da região, dentre as quais, destacava-se como um dos principais centros de povoamento, a cidade de “Assunção, a qual, em meados de 1580, possuía, aproximadamente, 300 vecinos, seis igrejas e uma Catedral. Em torno da cidade desenvolviam-se as plantações de trigo, de cana, de vinha e hortaliças de Castela. Contavam também com trapiches para a fabricação de açúcar e com gado em abundância. Todos esses elementos faziam com que artesãos de todos os ofícios concentrassem-se na cidade” (CANABRAVA, 1989, p. 27).

Outro importante centro de povoamento da região era a cidade de Tucumán, esta favorecida por pertencer ao caminho real para as regiões de Potosí. Sua economia era orientada pela fabricação de carretas feitas, inteiramente, de madeira. Todos os veículos dessa espécie que se utilizavam nas províncias do Rio da Prata eram por lá produzidos. Desenvolveu a cultura do algodão e do linho, fornecidos como matéria-prima para a

Mapa 3: Os caminhos para Tucumán, Cuyo e o 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. In. CEBALLOS, 2007. p. 47.

indústria de tecidos grosseiros, que tinham como principal mercado consumidor, a região mineira do Alto Peru. Sobre a grande abundância das colheitas, Canabrava (1989, p. 33) declara que os jesuítas faziam da cidade o centro de provisionamento, devido à fartura de produtos alimentícios. Sendo, pois, a cidade tão ativa, economicamente, que se tornou um dos principais centros de consumo dos artigos de procedência europeia de sua época (CEBALLOS, 2007, p. 36).

Já a cidade de Potosí, construída na montanha estéril, só podia sobreviver graças aos gêneros importados dos vales vizinhos, estreitando, dessa forma, a necessidade da associação entre os centros mineiros e as regiões agrícolas. “Potosí era o mercado mais caro do mundo, onde os preços atingiam somas extraordinárias” (CANABRAVA, 1989, p. 36).

Segundo Alice Piffer Canabrava (1989), as cidades das Províncias do Rio da Prata e do Paraguai eram domésticas e patriarcais, e seu comércio interprovincial dedicava-se, quase que exclusivamente, ao consumo do mercado local. Contudo, percebemos que, no início do século XVII, os interesses econômicos que começaram a rondar a região, alteraram a situação econômica exposta por Canabrava, principalmente, após a União Ibérica, quando os portugueses e os espanhóis passaram a comercializar frequentemente na região. A presença das duas nações resultou numa série de conflitos e tratados que justificavam a sua importância para o sistema colonial. “Las relaciones belicosas de un principio, pasado el tiempo, se convertirían en más pacíficas y comerciales. Cueros, mate, azúcar y plata iben de una y outra dirección, vinculando a ambas zonas entre si.” (HERRERO, 1992, p. 150).

Logo a região se consolidou como espaço de conquista e abastecimento, no qual 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. Nesse contexto, a região do Prata iniciou o comércio com as diversas regiões do Brasil a partir da necessidade de baratear os custos das mercadorias, já que dependia, exclusivamente, da rota Panamá - Lima, fazendo com que os preços nos mercados fossem os mais elevados (PRADO JUNIOR, 2008, p. 49).

Entretanto, o acesso às mercadorias europeias e aos escravizados negros tornou-se possível para a região graças a dois fatores muito importantes: a fundação do porto de Buenos Aires, que impôs um cotidiano comercial à região e aos comerciantes

portugueses, que embora fossem vistos com reserva, tinham a solução para o barateamento das mercadorias, pois possuíam as embarcações necessárias e o monopólio do comércio, tanto nas rotas oficiais, como nas rotas dos navios soltos. “La penetración portuguesa en Buenos Aires, comprueba la enorme importância de la inmigración portuguesa en el desarrollo del comercio marítimo y en las relaciones económicas con el interior del país” (MOLINA, 1948, p. 158).

As relações comerciais entre uma região e outra se davam, também, pela proximidade existente entre os produtos e as mercadorias consumidas em uma e outra área. Sobre isso, afirma Herrerro:

“Paralelismos en hábitos de consumo, comidas y tradiciones nos hablan, en cambio, de los contactos interregionales que debieron de existir. En definitiva, Brasil, si bien esteve orientado durante esta época hacia los mercados europeos, no vivió totalmente a espaldas del resto del continente americano” (HERRERRO, 1998, p. 151).

Como demonstrado no mapa abaixo, para a região do Prata a sua bacia hidrográfica representava o circuito e o meio de circulação de mercadorias exportadas e importadas. O comércio cresceu tanto que se tornou necessária a presença mais eficaz da Coroa espanhola na região, onde as autoridades se preocuparam em promover sua incorporação ao poder espanhol, centrado em Buenos Aires, e habilitando o porto para o comércio como forma de combate ao contrabando que surgia na região.

Mapa 4: Mapa do Rio da Prata



Fonte: Biblioteca Nacional, sessão biblioteca digital, mapa do Rio da Prata, Disponível em: <http://www.wdl.org/>. Acesso em: 11 maio 2013.

3.2. Fundação do porto de Buenos Aires

[...] Buenos Aires tornou-se ao longo da primeira metade do século XVII um espaço de vivências entre lusitanos e espanhóis. As relações de cumplicidade entre moradores, comerciantes, governadores e funcionários régios permitiram uma dinâmica social na cidade e a possibilidade dos portugueses e seus descendentes adquirirem terras junto ao Rio da Prata [...].

Rodrigo Ceballos (2007, resumo).

A primeira Buenos Aires foi fundada em 1536, permanecendo povoada, mesmo que precariamente, até 1541. Sua fundação faz parte de um ciclo de explorações lideradas por dom Pedro de Mendoza. O objetivo era estabelecer um porto no estuário que servisse como base marítima para as comunicações com a região do interior, através da fixação de colonos. Canabrava (1984) ressaltou que “Dom Pedro de Mendoza, ao estabelecer a cidade de Buenos Aires, na margem ocidental do rio da Prata, tinha como principal objetivo “poder algum dia abrir caminho y entrada para el Reyno del Perú”[...] na intensão de conseguir acesso a prata das minas de Potosí” (CANABRAVA, 1984, p. 51).

Região desprovida de jazidas minerais – a principal riqueza segundo o conceito mercantilista da época – dispunha apenas de gado selvagem do pampa. Mas nos séculos XVI e XVII, seu valor ínfimo não era suficiente para pagar o transporte à longa distancia, de maneira a compensar os gastos de uma frota. No mercado interior, os couros e charque de Buenos Aires não podiam concorrer com os das Províncias mais próximas dos centros consumidores do Alto Peru [...] dos 60 vecinos – espanhóis [...] restavam cinco anos depois, apenas 50; a estes, muito impropriamente poderia caber o titulo de *vecinos*, pois dispunham apenas de uma camisa e de uma libra de pólvora [...] (CANABRAVA, 1984. p. 64-65).

Em 1541, portanto, pouco tempo após a sua fundação, o porto de Buenos Aires fora despovoado devido à fundação da colônia de Assunção (15 de agosto de 1537) por Juan Salazar de Espinoza e Gonzalo de Mendoza, remanescentes da expedição de dom Pedro de Mendoza. No entanto, 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, seguido por Gonçalo de Mendoza, para que tentassem repovoar o porto de Buenos Aires (CANABRAVA, 1984, p. 52).

Foi com a “fundação da Audiência de Charcas em 1561 que se iniciou um período decisivo para a rápida execução dos planos de comunicação com o Atlântico. Desde então, o licenciado Juan de Matienzo (um dos ouvidores de Charcas) passou a advogar perante a metrópole, em favor das vantagens da comunicação com a Espanha, por intermédio de um porto no estuário do Rio da Prata, porto este que contribuiria à formação de uma grande unidade administrativa, compreendida entre Potosí, Tucumán e Paraguai” (CANABRAVA, 1984, p. 56).

“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). Nestas circunstâncias, o porto de Buenos Aires foi fundado, novamente, em 11 de junho de 1580, com a nomeação da cidade de Santíssima Trinidad y Puerto de Buenos Aires, numa expedição de 60 vecinos, comandada por Juan de Garay, e sob o título de tenente de governador, marcando, pois, o fim da época da conquista nos territórios espanhóis da América (CANABRAVA, 1984, p. 27).

Apesar da precariedade das condições naturais do estuário para manutenção de centros estáveis de população, o estabelecimento do porto foi ditado, como vimos, pelas necessidades imperiosas de se encurtar a rota de comunicação com a metrópole. Entretanto, salvo intervalos excepcionais, Buenos Aires, viveu, na maior parte do século XVI e até o início do XVII, como porto fechado (CANABRAVA, 1984, p. 64).

A partir de 1580 os vecinos estabeleceram-se, definitivamente, no porto de Buenos Aires, entretanto, a colonização nas regiões do Rio da Prata estava ainda incipiente, contribuindo para que “o tão sonhado caminho real entre a rota Buenos Aires – Potosí, fosse fundada quase meio século depois do povoamento, compondo o último ponto de ligação entre o Atlântico e o Alto Peru” (CEBALLOS, 2007, p. 37-38).

Menos de quinze anos após sua fundação, o comércio no porto de Buenos Aires esteve proibido pela Coroa espanhola. As cédulas Reais de 1602, 1618 e 1622 continuaram a restringir o livre comércio, limitando as mercadorias que poderiam ser desembarcadas, trazidas por navios vindos do Brasil e de Angola. Em 1618 foi fundada a alfandega seca de Córdoba, cobrando impostos de até 50% dos produtos que obrigatoriamente passavam por essa cidade rumo ao Alto Peru. A Coroa, assim, mostrava maior interesse na manutenção da *Carreira de Índias*, contribuindo para o desenvolvimento do

monopólio comercial da capital do vice-reino do Peru (CEBALLOS, 2007, p. 2).

Entrementes, “[...] a fundação de Buenos Aires não significou uma ruptura nas relações de interesses entre governadores-conquistadores, oficiais régios e a Coroa, mas, a confluência de interesses que resultará em uma segunda alternativa comercial com o Alto Peru e Lima” (CEBALLOS, 2007, p. 10), nova rota que facilitaria o contato entre o reino da Espanha e o seu interior, pelo Oceano Atlântico. As pretensões dos vecinos fundadores eram constituídas em [...] “establecer puerto y escala, entrada e salida para el trato y comercio de navios y gentes así de Espanha como de la costa del Brasil” [...] (CANABRAVA, 1984, p. 60), surgindo Buenos Aires como resultado de uma conjunção de disputas e interesses locais e de sua região. Era frequente o discurso de que o porto de Buenos Aires enquanto existira [...] “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).

Prontamente, os vecinos de Buenos Aires perceberam que, através do comércio com o Brasil colônia, obter-se-ia acesso às mercadorias e às manufaturas europeias, além de adquiri-las em maior quantidade e com preço menor do que os das mercadorias obtidas diretamente de Lima, dificuldades minimizadas na rota marítima entre as costas do Brasil colônia e o porto de Buenos Aires. Analisando a carta geográfica abaixo, perceberemos a proximidade entre as costas, sendo “[...] 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 uma tentativa de promover rotas alternativas de comércio com a Europa” [...] (CEBALLOS, 2007, p. 2).

Vantagens comerciais as quais serviram de estopim para a disputa entre os representantes dos comércios e administradores do porto de Buenos Aires com os de Lima. O motivo fundamental da discórdia concentrava-se no direito do monopólio das vendas de artigos de luxo às regiões mineiras e às áreas de influência. Em 1582, o presidente da Audiência de Charcas, licenciado Cépeda, escreveu ao rei Felipe I sobre os excessivos preços das mercadorias em ricos centros mineiros, devido à falta de uma produção agrícola e à facilidade do uso de metais preciosos para o comércio (CANABRAVA, 1984, p. 35).

O comércio em torno das minas tornou-se demasiadamente lucrativo, fato este que fez as cidades de “Tucumán manterem-se, economicamente, ativas e produzindo algodão, carne, trigo, arroz, azeites, legumes, frutas, além de gado bovino, caprino e muar; produtos comercializados diretamente com Potosí, que havia sido fundada em 1545”. Através de Lima, adquiriu os recursos necessários à compra de artigos com procedência europeia e por preços que derrubavam a sua margem de lucro (CEBALLOS, 2007, p. 34-35).

A segunda fundação do porto de Buenos Aires altera as relações comerciais de toda a região platina. Buenos Aires será enriquecida com a passagem de mercadorias entre Potosí, o que a faz tornar-se polo de atração comercial, por causa do ativo comércio que estabeleceu com o Brasil colônia, conhecido como “terra de abundâncias” (CANABRAVA, 1984, p. 189). O porto de Buenos Aires funcionou como válvula de escape para as mercadorias de toda a região do Rio da Prata (em especial, farinha de trigo, sebo e carne seca). Esses produtos eram exportados para o Brasil colônia em troca da importação de artigos de luxo europeus e revendidos em Buenos Aires para os lugares mais longínquos de sua região. [...] “por meio do novo porto de Buenos Aires as mercadorias subiriam pelos rios até Assunção e Tucumán”. “Nesta governação a mercadoria poderia seguir em mulas ou cavalos” (CEBALLOS, 2007, p. 36). Alguns produtos ainda serviriam ao Chile, outros, proveriam o Alto Peru e, até mesmo, Lima e Quito, seus maiores concorrentes.

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).

Essa abertura comercial ao porto de Buenos Aires fora facilitada pela União Ibérica, “possibilitando o relacionamento socioeconômico entre a região platina, Angola e Brasil” (SALVADOR, 1978, p. 353). O porto de Buenos Aires tornou-se a porta de entrada, não só para as manufaturas europeias, mas também para os comerciantes portugueses.

A região do Prata encaixa-se muito mais no domínio português do que no de Castela, por sua posição geográfica e condições de sobrevivência. Fazendo parte integrante do continente ibero-americano, era a única voltada para o Atlântico Sul, ao redor do qual perfilavam as possessões da Coroa bragantina [...] (SALVADOR, 1978, p. 353).

Embora fossem, os portugueses, súditos do mesmo rei e responsáveis pelo comércio do porto de Buenos Aires, na prática, eram considerados estrangeiros, e suas permissões de entrada e de comércio eram restritas. Segundo José Gonçalves Salvador (1978), a razão causadora da repulsa espanhola em relação aos portugueses era de cunho religioso, uma vez que muitos judeus, expulsos da Espanha com suas respectivas famílias, foram converter-se em Portugal, adquirindo o “disfarce de cristãos-novos”. Segundo suas perspectivas, se as possessões espanholas habitassem, levariam a apostasia e a desunião, por esse motivo, essas possessões eram proibidas de adentrar (SALVADOR, 1978, p. 355).

Acreditamos que a política das permissões poderia envolver questões religiosas imbricadas por todo período colonial, mas, em se tratando de Buenos Aires, o principal motivo estava na proteção espanhola - a prata potosina - que, comprovadamente, após a fundação de Buenos Aires, passou a ser escoada pelos portugueses, recebendo o porto de Buenos Aires, logo após a sua fundação. Cédulas reais que restringiam tanto o comércio, quanto a entrada de estrangeiros, principalmente, se estes fossem portugueses. No entanto, a realidade do porto não contribuiu para que essas restrições fossem seguidas ao pé da letra, primeiro, porque os espanhóis não possuíam muita experiência no comércio marítimo e, segundo, porque os vecinos de Buenos Aires não dispunham de barco, nem de capitais suficientes ao comércio no ultramar (SALVADOR, 1978, p. 356).

[...] Parte dos recursos comerciais havia saído com os judeus expatriados em 1542. Boas somas ficaram em Portugal, onde as investiram no país e no comércio ultramarino. Por mais, então, que os Filipes tentassem preservar o monopólio do tráfico hispânico-americano exclusivamente para os naturais do seu Reino, jamais o conseguiriam. A necessidade obrigou-os a admitir os portugueses, ainda que em caráter excepcional. Eram seus vassalos também e a nação considerada cristã (SALVADOR, 1978, p. 356).

Pouco tempo após a fundação do porto de Buenos Aires, a população inicial de 60 vecinos fora acrescida por comerciantes portugueses, que se estabeleceram através de alianças maritais por redes de negócio e por estratégias de comércio, as quais lhes permitiram adquirir privilégios e direitos. Muitos conseguiram, até mesmo, o título de vencidad, tornando-se súditos legítimos e habitantes das possessões espanholas. Segundo Rodrigo Ceballos (2007), “a mobilidade fronteiriça permitida pela União Ibérica fez com que a Espanha vivesse sob um signo português; recebendo a região do Rio da Prata forte migração lusitana através do porto de Buenos Aires”.

[...] Lusitanos vindos de cidades portuguesas ou do Brasil colônia arribaram ao porto de Buenos Aires para comercializar, residir, manter terras ou simplesmente passar ao seu interior. Momento de construção de estratégias de relações de cumplicidade e de pertencimento a novos espaços de vivências [...] (CEBALLOS, 2007, p. 7).

A entrada e a fixação de comerciantes portugueses, no porto de Buenos Aires, mudaram radicalmente a estrutura e a organização social da sociedade no Rio da Prata. Os comerciantes portugueses que adquiriram o título de vencidad trouxeram a Buenos Aires “os primeiros indícios de fortuna particular bem como, concomitantemente, as primeiras manifestações de conforto e de padrões de vida mais aproximados aos moldes europeus” (CANABRAVA, 1984, p. 112).

Percebemos, então, um comércio de proporções equivalentes ao Rio da Prata e ao Brasil colônia no contexto da União Ibérica, visto que ambos contribuíram para o aumento do fisco real. Segundo a historiografia, o porto de “Buenos Aires desempenhou, no século XVII, o mesmo papel exercido no século XVI, porto do Atlântico base para as comunicações entre as regiões do interior e os mercados abastecedores do exterior. Como porto de Tucumán e de Potosí, a cidade havia conservado a função de cidade de trânsito, ponto de desembarque e de passagem para as mercadorias destinadas ao interior do Rio da Prata” (CANABRAVA, 1984, p. 112).

Constatamos, contudo, que o porto de Buenos Aires integrou, não somente as províncias do Rio da Prata e Tucumán que, segundo Canabrava (1984), constituía dois mundos à parte, como também marcou o início da articulação entre sistemas comerciais, até então distintos: a “Carreira das índias e a Carreira do Brasil”, unidos por meio da necessidade comercial de alcançar o caminho real do Peru (Potosí). Sedimentadas, as

relações comerciais entre espanhóis e portugueses traçaram as linhas principais de comunicação para um comércio interoceânico.

3.3. As margens da ilegalidade: Permissões e proibições de comércio no porto de Buenos Aires.

[...] Desde a fundação da cidade em 1580, afirmou o ouvidor em seu memorial, as frequentes arribadas de portugueses vindos do Brasil e de Angola permitiram o crescimento da cidade. O comércio era feito em benefício dos vecinos, fazendo-os ricos e aumentando a população da cidade, em sua maioria de portugueses [...].

Rodrigo Ceballos, 2007, p. 129.

Como bem declarou Rodrigo Ceballos (2007, p. 133), “os portugueses não participaram como sujeitos históricos externos ou complementares à dinâmica de Buenos Aires, mas, sim, como parte estrutural das relações que lá se estabeleceram. Mesmo sendo considerados “estrangeiros e suspeitos na fé”, muitos lusitanos criaram laços parentais com uma elite local, que dizia descendente de conquistadores, ou importantes vecinos da cidade”.

Foi, pois, como parte integrante da sociedade de Buenos Aires que os portugueses e os luso-brasileiros, participaram do comércio de exportação no porto de Buenos Aires. Mesmo sabendo que o comércio entre a Região do Rio da Prata e as “Costas do Brasil” já se faziam presentes antes mesmo da União Ibérica. Foi a partir da cédula real de 1602 que o comércio no porto de Buenos Aires foi regulamentado pela Coroa, reconhecendo sua importância e localização estratégica, porta de entrada para as regiões mineiras do Peru e estação de vigilância aos corsários. Tese que se constituiu no principal argumento elencado pelos vecinos para adquirir a permissão de comercialização com o Brasil colônia e Guiné (CANABRAVA, 1989, p. 73).

A cédula 1602 concedia permissão por tempo limitado, apenas 6 anos a partir do dia em que fosse apregoada no porto de Buenos Aires. A mesma vigorou, praticamente, até 1618, por prorrogações sucessivas, feitas pelos próprios governadores e por administradores locais. A permissão tinha caráter parcial, permitia a exportação anual de uma quantia de 2000 fanegas de farinha, 500 quintais de carne salgada e 500 de sebo. O local de destino das mercadorias, para além do Brasil colônia e de Guiné, foi estendido apenas às ilhas vizinhas pertencentes aos vassalos da Espanha. No retorno da exportação, os vecinos de Buenos Aires poderiam adquirir artigos manufaturados de que necessitassem (CANABRAVA, 1989, p. 73-74).

Com isso, a cédula real que não considerava o couro matéria de exportação, que, no início do século XVII, começou a ser abundante na região, proibia também o comércio de escravizados negros. Estas eram falhas consideráveis, pois implicava em não reconhecer, principalmente em relação ao comércio de escravizados negros, um dos ramos mais lucrativos e ativos do comércio da época. Outra cláusula merecedora de análise corresponde à especificação da exportação dos frutos da terra de Buenos Aires, a qual deveria ser feita em navios próprios, pertencentes aos vecinos da cidade. Uma cláusula impossível de ser cumprida, pois não havia, ainda, capitais suficientes para aquisição de navios próprios em Buenos Aires.

Essas cláusulas, constadas nas permissões reais do porto de Buenos Aires, não impediram que fosse constante a entrada de escravizados negros, trazidos, principalmente, de Angola, ao porto de Buenos Aires, muito menos impediram o comércio de couro, ou o transporte em navios fretados de terceiros. Fatores que contribuíram para que muitos historiadores fadassem o comércio no Rio da Prata como expressão máxima do contrabando e da ilegalidade. Mas, ao observamos as permissões temporárias de comércio e o cotidiano comercial do porto de Buenos Aires, por meio dos registros de navios que efetuaram o comércio no porto durante a União Ibérica, constatamos que a palavra “contrabando” seja, talvez, imprópria para os costumes comerciais estabelecidos em Buenos Aires.

Zacarias Moutoukias (1988, p. 11) chamou atenção para o cuidado com que o historiador deve ter no uso de alguns conceitos e palavras empregadas em contextos culturais atuais, distintos e distantes da realidade histórica dos reinos Ibéricos. Ao tomarmos, por exemplo, o porto de Buenos Aires, podemos observar que, contrariamente ao que muitos afirmam diversas vezes, as cédulas reais eram, sim, cumpridas, contanto que de acordo com a necessidade e a lógica local. Uma dinâmica reelaborada de acordo com a transição de governadores e de seus respectivos grupos de aliados no porto.

[...] 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).

Ao analisarmos as associações e as alianças mantidas entre os funcionários reais, comerciantes e os vecinos, constatamos que os produtos da terra tinham reduzido valor no mercado internacional, embora fossem de extrema necessidade e largamente procurados no Brasil colônia para o abastecimento, não apenas da colônia, como também, da Europa e da África. Procura que ocasionou, justamente, aquilo que a cédula real procurava impedir com suas restrições, a dilatação considerável da zona de influência do porto de Buenos Aires até as regiões mineiras do alto Peru (CANABRAVA, 1989, p. 75).

Logo os vecinos do porto souberam incorporar às permissões reais, a suas necessidades. Sendo, pois, a duração da cédula real de permissão temporária e necessitada de renovação perante a Coroa, o primeiro problema ocorrido, nesse sentido, foi prontamente solucionado por meio de discurso penurioso e carencial que, estrategicamente, era utilizado quando na necessidade de se argumentar sobre o alargamento de prazo. Com isso, sempre que preciso, os próprios governadores locais conseguiam ou prorrogar ou adaptar as permissões de acordo com as suas necessidades. Tal fato poderá ser visualizado através dos casos a serem apresentados no próximo tópico, no intuito de demonstrar essas ocorrências recorrentes, no que se refere às alterações realizadas nas permissões reais, no Rio da Prata (CANABRAVA, 1989, p. 74).

Fator que como afirma Rodrigo Ceballos (2007, p. 134), faz com que a corrupção e o contrabando na América espanhola, devam ser estudados, dentro da lógica da política de privilégios e, a nosso ver, da cultura local, organizada em redes políticas que eram ao mesmo tempo comerciais.

Em face de todo esse contexto, a governação [...] encontrou nas redes imperiais um poderoso mecanismo de constituição das hierarquias sociais, econômicas e políticas através de todo o império. Sendo que cada um dos agentes que integravam as diversas redes, possuíam recursos e obrigações próprias, sendo, portanto, distintos um dos outros integrantes, o que fazia dessas redes o lugar privilegiado de troca, de exercício da interdependência diferenciada que os aproximava e os afastava conforme as circunstâncias específicas de uma dada situação (GOUVÊA, 2005, p. 79).

Embora Maria de Fátima Silva Gouvêa (2005, p. 79) enfatize a governação portuguesa, percebemos que a forma de análise utilizada a respeito da formação de

redes e da cultura política do século XVII e XVIII, respalda também a realidade do império espanhol, que em nosso período de análise se constitui como Ibérico. “Pois, as redes tornaram possível a melhor articulação de um complexo e diferenciado leque de interesses econômicos, políticos e sociais”.

Redes que em grande medida foram capazes de se constituir em canais de expressão e comunicação entre esses mesmos interesses. Ao mesmo tempo, viabilizaram modos de governo, práticas administrativas e o deslanchar de uma economia em condições de atender aos objetivos comuns, mas que, por vezes, se apresentavam como díspares e conflitantes. Redes constituídas, enquanto espirais de poder, “fortes e frouxas o suficiente para dar sustentação e movimento à economia e à governação portuguesa através de seus domínios ultramarinos nos séculos XVII e XVIII” (GOUVÊA, 2005, p. 79).

Essa ressalva surge porque orientamo-nos sob a ótica dos interesses, os quais mudavam de acordo com os sujeitos. Sendo assim, cumpre ressaltar que, nesse processo, quando os responsáveis pelo comércio faziam parte do grupo dirigente e administrativo, faziam-se, literalmente, resguardados pela lei, prorrogando e emitindo permissões de comércio, sempre com o aval da Coroa. Entretanto, bastava a ocorrência da troca de governador e de funcionários reais, para o grupo que anteriormente estava respaldado pela lei, passar a ser acusado de corrupção, sendo que o novo grupo dirigente efetuaría a mesma prática, que anteriormente delatavam.

O mesmo acontece na interpretação das mercadorias comercializadas. Como afirma Paulo Cavalcante (2002, p. 98), é difícil separar o comércio lícito do ilícito, já que ambos parecem duas faces de uma mesma atividade empreendida pelos mesmos sujeitos. Em se tratando do Rio da Prata acrescentamos com a mesma finalidade: a importação e a exportação de mercadorias para atender as demandas da região. Neste sentido, há muito que se questionar sobre o termo corrupção e contrabando relacionado a um determinado tipo de prática respaldada pelas formalidades oficiais, radicalmente ativa e penetrante, irradiada por todo o corpo social do porto de Buenos Aires [...] “formando e redefinindo, afirmando e negando, isto é, afirmando pela negação, enfim, caminhando pelo descaminho” (OLIVEIRA JUNIOR, 2002, p. 56).

3.4. Legalização do ilegal: Arribadas forçosas e leilões públicos.

O tráfico de escravos foi um dos empreendimentos econômico mais complexo conhecido no mundo pré-industrial. Foi a maior migração transoceânica da história até aquela época; promoveu o deslocamento de pessoas e bens entre três continentes diferentes; envolvendo uma frota anual de centenas de navios; e absorveu um grande volume de capital europeu. O tráfico esteve intimamente associado com o desenvolvimento da agricultura comercial de exportação na América e com o comércio entre Ásia e Europa [...].

Herbert S. Klein (2004, p. 74)

O intercâmbio comercial que se desenvolveu entre Buenos Aires e São Salvador da Bahia promoveu uma extensão do comércio regional rio-platense. Sobre o assunto, avalia Canabrava (1984, p. 82) que por volta de 1584-85, já se iniciava um tráfego regular entre o Brasil colônia e o Rio da Prata. Nessa época, as mercadorias chegadas no porto de Buenos Aires começavam a penetrar nas províncias de Tucumán. Números que aumentavam gradativamente, sendo os escravizados negros, as mercadorias mais procuradas. “Há estimativas que em 1597 já entravam por Buenos Aires, procedentes do Brasil colônia, cerca de 250 escravos, por ano, vendidos em Potosí por 250 pesos, cada um” (CANABRAVA, 1984, p. 87).

Um negro custava trezentos e cinquenta a quinhentos pesos, como preço de compra em Potosí; em 1610, vendiam-se quando muito uns trezentos por ano. É evidente que nessas condições, a importância de escravos negros não trazia uma solução ao problema da mão de obra nas minas. Os índios constituíam uma mão de obra aclimatada, treinada, econômica (o salário era de quatro reais por dia em 1580), sem que fosse necessário preocupar-se com seu vestuário, alimentação, nem assisti-los em caso de doença ou de acidente. Na realidade, os negros eram empregados no serviço doméstico, sinal exterior de riqueza que atestava a opulência de seu senhor (NASCIMENTO, 1977, p. 207).

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 forçosas, 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. O que iremos visualizar nos exemplos, abaixo relacionados, são ocorrências das práticas de prorrogação das permissões reais no porto de Buenos Aires, arribadas forçosas estratégicas e leilões públicos intencionados.

No ano de 1614, o navio Nuestra Señora de Gracia, que tinha como capitão, Juan Perez de Arce, e como mestre, Gonzalo Rodrigues Minaya (ambos portugueses), deu entrada no porto de Buenos Aires alegando que, no referido ano, havia saída do porto de Luanda, reino de Angola, rumo ao Rio de Janeiro com 148 peças de escravos. A desculpa de Minaya, por ter arribado em Buenos Aires, foi de que, depois de quatro ou cinco dias de viagem, quando se encontravam na altura dos 25 graus, faltaram água e “bastimientos”, além de “el arbol del trinquete” (mastro) do navio ter ameaçado rachar. A saída foi buscar o porto mais próximo para o conserto do navio. Este procedimento (de arribada por necessidade) dava-lhe licença para entrar no porto sem autorização real. Minaya afirmou não saber, ao certo, quantos escravos vivos havia no navio (alguns faleceram na viagem com cerca de 60 dias). Disse ainda não ter deixado nenhum escravo em terra, ou nas margens do rio, antes de chegar ao porto. Minaya tinha mais ou menos 30 anos²⁴.

No dia 19 de março de 1614, o mestre Gonçalo Rodrigues Minaya apresentou uma súplica à justiça maior e aos funcionários régios, para que permitissem o deslocamento dos escravos sãos à cidade, bem como os doentes fossem deslocados da banda sul do rio Riachuelo (onde estava ancorado) para a outra banda (a do norte, certamente por encontrar-se mais próxima da cidade). Minaya declarou que os escravos se encontravam em lugar inapropriado a sua sobrevivência e que, antes da perda total dos escravos, pudessem ser deslocados para lugar menos inóspito. O governador interino, na época, Leal de Ayala e o tesoureiro Simon de Valdes não permitiram a vinda dos escravos para a cidade, mesmo os sãos. Contudo, permitiram, a todos os escravos, o deslocamento para a outra banda do rio, mais próxima da cidade, ordenando, também, que fossem montadas barracas, separando os escravos doentes dos sãos²⁵.

No dia 19 de março de 1614, o escrivão do porto de Buenos Aires, Gaspar de Acevedo, certificou e deu fé, de que, sob a anuência da *justicia mayor*, Mateo Leal de Ayala (governador), o mestre do navio, Minaya, pôde entrar na cidade de Santíssima Trinidad (porto de Buenos Aires) para levar, em uma carreta, ao cemitério da igreja, seis

²⁴ Fonte: Navio Nuestra Señora de Gracia (*legajo 1*) código: sala 9, 45 5 2

²⁵ Fonte: Navio Nuestra Señora de Gracia (*legajo 1*) código: sala 9, 45 5 2

escravos e escravas mortos. Para tanto, as testemunhas foram Martin de Marichaga (padre da igreja), Juan Gomes e Juan Peres de Arce, vecinos da cidade. Posteriormente, no dia 20 de março de 1614, o escrivão Gaspar de Acevedo registrou nova entrada do mestre Minaya ao cemitério da igreja com uma moleca escrava morta, tendo por testemunha, novamente, Martin de Marichaga (padre da igreja). No dia 21 de março de 1614, o escrivão Gaspar de Acevedo, registrou que o mestre Minaya levou para sua casa uma escrava morta, para que ficasse registrada a sua entrada na cidade foram testemunhas os vecinos Barnabé Gonçales e Martin de Arancibia. No dia 22 de março de 1614, o escrivão Gaspar de Acevedo registrou, mais uma vez, que o mestre Minaya teria levado para sua casa um escravo morto, para que ficasse registrada sua entrada na cidade foram testemunhas os vecinos Manuel de Ávila e o capitão Manoel de Vasconcelos. No dia 24 de março de 1614, o escrivão Gaspar de Acevedo registrou nova entrada do mestre Minaya na cidade, desta vez, com um moleque morto, serviram como testemunhas, o vecino Juan Duran e, novamente, o vecino Barnabé Gonçales. No dia 25 de março de 1614, foi registrado, pelo escrivão Gaspar de Acevedo, duas entradas do mestre Minaya na cidade com escravos mortos para enterrar, na primeira vez, com um moleque e uma escrava mortos, cujas testemunhas foram os vecinos Juan Duran e Juan Peres de Santiago, e na segunda vez, com um escravo morto, cujas testemunhas foram os vecinos Tomé Gonçales e Blanco Garcia²⁶.

Interessante que em nenhum dos documentos preparados pelo escrivão, há assinatura das testemunhas. Se os escravizados estavam, realmente, doentes e mortos, jamais saberemos, mas, tendo sido essa prática da entrada com escravos na cidade recorrente e realizada por outros mestres de navios, classificamos esses “acazos” que se repetem com certa frequência, como “técnicas de legalizar o ilegal”. Além das arribadas forçadas ocorridas, ou pelo mau tempo ou por problemas nas embarcações, sempre resultarem em permissões para a entrada no porto com mercadorias sem permissão. A prática de alegar doença e morte dos escravizados, também, resultava em permissão para o acesso, com eles, à cidade, o que por lei também era proibido. Sendo que dos 14 navios que entraram no porto de Buenos Aires com escravizados negros, entre os anos de 1602 a 1618 (período da permissão real analisada), apenas 6 entraram de maneira legal com permissão real, enquanto 8 utilizaram a mesma prática acima apresentada,

²⁶ Fonte: Navio Nuestra Señora de Gracia (*legajo 1*) código: sala 9, 45 5 2

obtendo com êxito o mesmo desfecho. O que nos faz classificar o acaso como proposital.

Outra forma de inserção de escravizados negros era a “apreensão e confisco” dos navios que entravam em Buenos Aires sem permissão real, nos quais a mercadoria, geralmente, era arrematada por quem já a havia encomendado. Estas eram ações de legalização, praticadas apenas entre os integrantes das alianças comerciais. Havia a manutenção e o cumprimento das permissões, ao pé da letra, sempre quando um “estranho” ousava invadir o espaço ou quando era vantajosa a todos, pois a premiação das terças partes do valor da “real almoneda” era repassada aos funcionários reais, ao governador, assim como aos denunciantes (que geralmente eram o tesoureiro ou o contador) (CEBALLOS, 2007).

A esse respeito, veremos o caso do julgamento do mestre Bartolomeu Fernandes, que ao ancorar no porto de Buenos Aires, no dia 22 de outubro de 1619, fez um juramento perante o governador da época, Dom Diego de Gongora. Jurou chamar-se Bartolomeu Fernandes, que o navio denominado de Nuestra Señora de La Concepción era seu e que foi ao porto fretado para levar Matias Delgado Flores, com o conselho real das Índias para averiguações nas províncias do Brasil e Rio da Prata. Declarou levar algumas mercadorias pagas em São Salvador da Bahia e alguns negros sob Licença, fora isso, alegou não transportar nada proibido. No dia 20 de novembro de 1619, o tesoureiro e juiz oficial, Simon de Valdes, e o contador Luis de Salsedo, registraram que, estando na praia do rio da prata, ao lado da real aduana, embarcaram no navio com o mestre Bartolomeu Fernandes, todos os cofres e as demais coisas vistoriadas foram entregues ao licenciado Mathias Delgado Flores, conforme as leis da aduana. Finalmente, foi afirmado e registrado pelos fiscais não haver nada proibido no navio, dando por encerrada a vistoria²⁷.

No dia 23 de novembro de 1619, percebemos uma alteração nos registros, nos quais o tesoureiro, Simon de Valdes, e o contador, Luis de Salsedo, apresentaram uma petição de prisão ao mestre Bartolomeu Fernandes, acusando-o de ter levado mercadorias do Brasil, sem permissão real, e escravizados negros, o que não era permitido nas leis do porto de Buenos Aires. O mestre foi, então, tomado em novo depoimento, pelo qual afirmou ser natural de Lisboa, ter aproximadamente 36 anos, possuir licença real para ser mestre de navio e que o navio Nuestra Señora de la

²⁷ Fonte: Navio Nuestra Señora de la Concepción (legajo 2) código: sala 9, 45 5 3

Concepción era seu. Ao ser questionado sobre o porquê de ter ido a Buenos Aires, o mestre relatou estar no porto de São Salvador da Bahia com o navio carregado de açúcar para ir à cidade de Lisboa, quando foi fretado em Salvador pelo licenciado Mathias Delgado Flores, juiz do Conselho da Índia, para levá-lo, junto com a sua comitiva, ao porto de Buenos Aires²⁸.

Mesmo estando o mestre sob o respaldo de uma autoridade real, foi informado pelos juízes que estava preso e que teria a sua embarcação e mercadorias apreendidas e leiloadas, primeiramente, porque a permissão real de comércio no porto de Buenos Aires havia sido encerrada no ano de 1618, pelo governador. Segundo porque no porto de Buenos Aires, poderiam entrar apenas navios credenciados; cláusula na qual o seu navio não se enquadrava. Foi informado ainda de que a entrada de escravizados negros, no porto, não era permitida sob nenhuma hipótese, infligindo, o mestre, novamente, as leis portuárias. O mestre alegou não saber das mudanças nas leis do porto, pois, não fazia dois anos que teria entrado em Buenos Aires com mercadorias dos vecinos e não havia sido informado de alteração alguma. A respeito dos escravizados negros afirmou serem apenas dois, um, estava com permissão do licenciado Mathias Delgado Flores, o outro, a serviço do seu navio, cuja permissão nunca foi questionada. Diante do acontecido, o mestre suplicou para que o licenciado e os vecinos que o conheciam fossem chamados a depor pela sua inocência²⁹.

No mesmo dia, o licenciado foi chamado a depor no processo, no qual afirmou ter sido nomeado pelo rei para fazer vistorias no Brasil e no Rio da Prata, alegou trazer consigo as permissões necessárias e ser fiel cumpridor das leis reais. Declarou ter fretado o navio do mestre Bartolomeu Fernandes justamente porque, este, encontrava-se em São Salvador da Bahia com permissões dos vecinos de Buenos Aires para trazer retornos de suas vendas de frutos da terra no Brasil e que ao chegar ao porto de Buenos Aires tiveram o navio vistoriado pelos juízes de Buenos Aires, que o liberaram para desembarcar, pois haviam confirmado estar tudo bem com suas permissões.

Assim como o licenciado nos questionamos sobre os motivos que levaram os oficiais reais de Buenos Aires a mudarem de opinião a respeito das permissões do mestre Bartolomeu Fernandes, enfrentando, sabiamente respaldados na lei, um juiz real.

O processo foi longo, ao todo 120 páginas, foram três meses de depoimentos, dos vecinos e dos oficiais reais, seguidos de mais duas vistorias no navio. Mesmo

²⁸ Fonte: Navio Nuestra Señora de la Concepción (legajo 2) código: sala 9, 45 5 3

²⁹ Fonte: Navio Nuestra Señora de la Concepción (legajo 2) código: sala 9, 45 5 3

estando no porto de Buenos Aires com um juiz oficial real e com sua permissão, o mestre foi condenado. Para ser solto o mestre teve de recorrer a um fiador português e a um amigo que, possuindo o título de *vencidad* em Buenos Aires, pagou por sua liberdade 1000 pesos em reales de prata. Os *vecinos* que tiveram as mercadorias, transportadas no navio, apreendidas, bem como o navio do mestre, que foi confiscado, foram levados a leilão público. Ao analisarmos, minuciosamente, esse julgamento, a luz do questionamento acima exposto. Do porquê da mudança repentina nos autos, constatamos que, na verdade, o que os oficiais do porto de Buenos Aires queriam era ganhar tempo, já que o licenciado Mathias Delgado Flores havia ido a Buenos Aires a mando do rei para investigar as denúncias de fraudes comerciais, por parte dos administradores e *vecinos* de Buenos Aires, cujo tesoureiro, Simon de Valdes, era o principal alvo da investigação.

Rodrigo Ceballos (2007, p. 210) ao analisar a ida do licenciado Mathias Delgado Flores ao Rio da Prata, descobriu que, no período de estadia do mestre na Bahia, o mesmo fez um minucioso levantamento da atividade comercial dos *vecinos* de Buenos Aires, com o objetivo de apreender Simon de Valdes. Porém, logo após a chegada do licenciado no porto de Buenos Aires, Valdes fugiu para Potosí, não mais retornando a Buenos Aires.

Dos tantos culpados nomeados, apenas dois foram presos e remetidos a Buenos Aires. De Simon de Valdes não se obteve mais notícia. Em 1622 ele seria oficialmente destituído do cargo de tesoureiro nomeando-se em seu lugar, mediante decisão da Audiência de Charcas, o seu sócio comercial Alonso Agreda de Vergara. Por mais ampla que fosse a investigação do juiz, as antigas redes de cumplicidade mantiveram-se entrelaçadas na Buenos Aires seiscentista (CEBALLOS, 2007, p. 214).

A dinâmica comercial no porto era mantida pelas redes sociais que teciam. Segundo Rodrigo Ceballos:

[...] O exercício da extralegalidade não haveria como cessar com a simples presença do juiz. Se este atuava em nome do rei, o Cabildo e o governador estavam à altura de origem da mesma forma, sendo ainda os principais representantes da república. Por mais incômoda que fosse a participação de Delgado Flores no porto, não haveria como este juiz desfiar a estrutura social – redes parentais, políticas e comerciais – lentamente tecidas em Buenos Aires desde finais do século XVI [...] (CEBALLOS, 2007, p. 214).

Outra prática de “legalização do ilegal”, no porto de Buenos Aires, acontecia em relação ao couro. Produto que ganharia destaque nas cotas de exportação a partir do século XVII, aparecendo em grande quantidade devido à exportação platina de carne salgada, na qual o couro era logicamente aproveitado. Chegou este produto no século XVIII a ter grande importância no comércio Atlântico, seu volume, se não seu valor, foi comparável ao do açúcar. “[...] 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).

Mas, no início do século XVII a exportação do couro passou a se tornar frequente devido o discurso de precarização do comércio de frutos da terra, assumindo o couro a condição de suplemento as permissões reais não completadas. Assim, quando havia interessados em exportar tal produto, alegava-se perante os juízes oficiais do porto de Buenos Aires, que estes não haviam completado a quantidade de exportação anual permitida pela Coroa, de 2000 fanegas de farinha, 500 quintais de sesina e 500 arrobas de sebo, e que na falta de frutos da terra, gostariam de “inteirar” suas permissões com a exportação de pequena quantidade de couro. Outra ocorrência desse tipo de prática pode ser exemplificada como quando o interessado em comercializar o couro era o próprio mestre do navio, este, alegava não ter condições de pagar a tripulação, necessitando levar o couro para a exportação e, assim, conseguir manter os custos da viagem. Argumentos que ocasionavam uma resposta positiva por parte dos administrados, e que concediam as permissões necessárias para o transporte e comércio do couro, mesmo sendo este pelo Rei proibido.

Observemos estes dois exemplos: Após a prática da alteração local nas permissões reais, referentes ao uso do couro vacun como mercadoria de exportação, os vecinos passaram a desenvolver estratégias para a continuidade do comércio do couro. No dia 30 de setembro de 1623, Juan de Mina, vecino do porto de Buenos Aires, dirigiu-se ao governador, Dom Diego Paez e Clavijo, alegando que nas partes do Brasil estavam espalhadas partes das suas permissões e, por esse motivo, necessitava de permissão para ir às costas do Brasil e reaver os retornos de suas mercadorias. Afirmou saber da existência do navio La Bendición de Dios, mestre Francisco Gonçales, que estava no porto de Buenos Aires de saída para São Salvador da Bahia, carregado com 1000 couros vacuns para a venda nas costas do Brasil, em nome do vecino Juan de Humanes. Nesta condição, gostaria de embarcar para trazer os retornos de suas mercadorias. A justiça maior do porto de Buenos Aires ordenou que tomassem o

depoimento de dona Maria Romero, mulher legítima do vecino Juan de Mina que, após juramento a Deus nosso Senhor, confirmou a necessidade de seu esposo de ir às costas do Brasil.

No dia 25 de outubro de 1623 foi permitida a saída do navio com os 1000 couros, além do embarque do vecino Juan de Mina, que deveria retornar a Buenos Aires no mesmo ano com o retorno de suas permissões e da venda dos couros do vecino Juan de Humanes³⁰.

Passados dez anos, a estratégia de comércio para a venda de couros, no porto de Buenos Aires, ainda se mantinha a mesma, sendo permitida mesmo contra a cédula real pelos próprios administradores locais; o que só ressalta a presença e legitimação da política de privilégios elencada por Rodrigo Ceballos (2008). No dia 21 de maio de 1633 a Patache San Francisco deu entrada no porto de Buenos Aires, vinha do reino de Angola, com o mestre Pedro Alvarez, o mesmo citou avarias na embarcação, tendo que entrar em Buenos Aires para efetuar os reparos. Poucos dias depois da sua entrada no porto, o mestre, Pedro Alvarez, pediu licença para sair do porto de Buenos Aires, rumo a São Salvador da Bahia, levando consigo a quantidade de 150 couros. Disse ter comprado os couros no porto de Buenos Aires e que necessitava vendê-los em São Salvador da Bahia para pagar a gente do mar de sua Patache. No dia 9, do mês de agosto de 1631, o governador do Rio da Prata, Dom Francisco de Céspedes, autorizou, juntamente com o contador Luis de Salsedo e o tesoureiro Luis Aceman de Avilis, a saída do navio rumo ao Rio de Janeiro com os 150 couros, pesando 170 pesos cada um³¹.

Veremos que, em todos os casos expostos a rede de cumplicidade - iniciada no porto de Buenos Aires, se estendia até São Salvador da Bahia – A mesma foi ampliando-se, o que fez com que ganhasse novos contornos, cada vez mais difíceis de delinear como lícitos ou de contrabando (CEBALLOS, 2007, p. 214).

³⁰ Legajo 3: Navio La Bendición de Dios (1623). Registro de Navíos (siglo XVII). Códice: Sala 9, 45 5 4

³¹ Legajo 3: Patache San Francisco (1633). Registro de Navíos (siglo XVII). Códice: Sala 9, 45 5 4.

CAPÍTULO 4

Relação mercantil e social entre São Salvador da Bahia e Buenos Aires

O comércio português no Rio da Prata trouxe o entabulamento de relações diretas entre Buenos Aires e os portos portugueses onde se desenvolvia intenso comércio com as colônias espanholas, principalmente a partir do fim do século XVI.

Alice Piffer Canabrava (1989, p. 118-119).

A discussão sobre as relações comerciais entre o porto de Buenos Aires e São Salvador da Bahia foi dividida em duas partes: “A primeira”, apresentada no capítulo 3, demonstrou sob quais mecanismos eram tecidas as redes comerciais entre os portos, por meio de alguns casos especiais. Apontando a dinâmica de legalização do ilegal, como principal prática para manter nas cotas de exportação, produtos que, embora fossem imprescindíveis para manutenção da vida comercial na região, eram tidos como proibidos pela Coroa ibérica, sendo, a prática das alianças entre os governadores, administradores, vecinos e mestres de navios, fulcrais ao intenso comércio entre Buenos Aires e São Salvador da Bahia.

Nesta “segunda parte” (quarto capítulo), apresentaremos o que fora, especificamente comercializado, como isso ocorria e quais sujeitos históricos se destacaram neste comércio. Para tanto, temos como foco principal de discussão o impacto deste comércio para o Brasil colônia através da análise do porto de São Salvador da Bahia (primeiro tópico) antes e após a União Ibérica. Destacando sua ligação com o porto de Buenos Aires. Em seguida, sistematizaremos o circuito mercantil que ligou São Salvador da Bahia ao porto de Buenos Aires e, através dele, para toda a região do Rio da Prata. Processo esse, possível graças à destreza dos comerciantes e dos mestres de navios, que souberam se inserir nos espaços de poder, a exemplo, as ordens religiosas. Sujeitos históricos que tinham como intenção adquirir benefícios comerciais para si e para os seus, como fez o português Fernandes Barrios (segundo tópico).

Ao mapear as ações comerciais, financiadas por Fernandes Barrios, apresentamos uma compreensão geral das entradas e das saídas de navios oriundos do porto de Buenos Aires com destino a São Salvador da Bahia. Nesta análise, foram detectadas e expostas quais mercadorias estavam no topo das exportações, além de explicitar o porquê da procura, nas regiões platinas, por manufaturas europeias, e no

Brasil colônia, por gêneros alimentícios (terceiro tópico). Por fim, apresentamos uma discussão sobre o uso dos frutos da terra Rio platenses no Brasil colônia, o que contribuiu para o abastecimento e para a cultura alimentar luso-brasileira (quarto tópico).

4.1. São Salvador da Bahia: porto de trânsito e de abastecimento.

Sobre o elevado tabuleiro, à entrada norte da baía, os portugueses erigiram a cidade de Salvador, sede da capitania real da Bahia e capital de toda colônia brasileira desde sua fundação, em 1549, até 1763, quando o Rio de Janeiro a substituiu. Região de comércio sempre florescente, Salvador permaneceu entre as cidades mais populosas do Novo Mundo [...] A cidade dominava a baía, mas dependia das terras ao seu redor para se abastecer de alimentos, provisões e produtos agrícolas que fizeram de Salvador um dos centros do comércio transatlântico.

STUART SCHWARTZ (1988, p. 77).

Como capital da Colônia portuguesa e centro de exportação de produtos advindos dos mais variados mercados atlânticos, o porto de São Salvador da Bahia fora a principal praça comercial dos Impérios Ibéricos, até ser superada pelo deslocamento do eixo econômico rumo ao centro-sul minerador pelo Rio de Janeiro ao longo do século. A favorável situação geográfica da Bahia de Todos os Santos, possuindo um “grande braço natural de mar, que adentra cerca de quarenta quilômetros na costa”, fez de seu porto, ponto neurálgico dos intercâmbios no Atlântico Sul, fosse com a passagem para as Índias, fosse com os contatos com a África ou rumo ao extremo Sul da América (SCHWARTZ, 1988, p. 34).

Além de fornecer um excelente ancoradouro para os navios que visitavam a costa da Bahia, o litoral também era propício ao cultivo da cana de açúcar, porém, o centro da produção açucareira concentrou-se no Recôncavo, contribuindo, assim, para que o porto de São Salvador da Bahia se tornasse praça comercial. Uma atividade favorecida pelo fácil acesso e pelo ativo contato entre o porto e a região agrícola da Bahia colonial, por sua vez, facilitado por suas ilhas e enseadas (SCHWARTZ, 1988, p. 78).

A prosperidade do litoral e portos, não só de São Salvador da Bahia, como também de todas as Capitanias do Norte do Brasil colônia, eram ressaltados desde meados de 1570. Segundo Schwartz (1988, p. 34), por essa data, Pero de Magalhães Gandavo deu notícias da existência de sessenta engenhos no Brasil colônia, dos quais, cinquenta encontravam-se nas Capitanias do Norte. Após a União Ibérica, em meados dos anos de 1583 a 1585, o número de engenhos nas capitanias do Norte já circulava em torno de 108 a 128, dos quais, 40 concentravam-se em São Salvador da Bahia.

O açúcar foi o produto-rei, a verdadeira riqueza de Salvador durante todo esse período. Fixou o negociante à beira-mar, perto dos armazéns, e fez com que estabelecesse ali seu domicílio. Tanto assim que a estreita faixa de terra que acompanha o litoral e morre ao pé da encosta em que ia sendo construída a Cidade Alta tornou-se paróquia em 1623, sob a proteção de Nossa Senhora da Conceição da Praia (MATTOSO, 1992, p. 72).

Localizada na entrada do porto, a cidade de Salvador era o centro das negociações entre o porto e a região agrícola, pois, embora os senhores de engenho tivessem suas residências no Recôncavo era, na cidade, que realizavam seus negócios, mantinham residência e participavam das instituições civis e religiosas (SCHWARTZ, 1988, p. 79). Conforme Thales de Azevedo (2009, p. 107), a cidade de Salvador consolidou-se como nenhuma outra das possessões ultramarinas ibéricas, chegando, imediatamente, após a sua fundação, a uma população com cerca de 1000 pessoas e a possuir uma completa organização judiciária, fazendária, administrativa e militar. “Ao final do século XVI, ainda pequena e sem muros, Salvador já pulsava ao ritmo do açúcar, com cerca de quatro mil habitantes, empregados nos trabalhos do porto, do comércio e da administração” (SOUSA, 2012, p. 7).

A produção do açúcar e o seu comércio proporcionaram, aos senhores de engenho da Bahia colonial, a condição de serem capitalizados, pois logo passaram a investir em outro negócio tão lucrativo quanto o trato do açúcar, consolidando, dessa forma, o tráfico de escravizados negros da África, como o segundo item mais lucrativo do comércio, no porto de São Salvador da Bahia. Thales de Azevedo (2009, p. 119) afirmou que o tráfico de escravizados negros teve início logo após a fundação de Salvador, indicando que, em “29 de março de 1549, o rei consentiu a entrada de até 120 escravos da ilha de São Tomé, sob o pagamento de apenas um terço dos direitos reais” (AZEVEDO, 2009, p. 119). Incentivos que contribuíram para que “Em poucos anos não houvesse, na Bahia colonial, um português, por mais pobre que fosse o homem e/ou a mulher, que não tivesse dois ou três escravos para ganhar a vida” (AZEVEDO, 2009, p. 119).

Para que um engenho fosse produtivo fazia-se necessário o trabalho de 80 a 100 escravizados negros, números que foram acrescidos conforme o desenvolvimento da indústria açucareira, chegando, o Brasil colônia, a abrigar, no ano de 1583, cerca de três

mil africanos, estimativas que se somadas aos escravizados que trabalhavam em outras culturas, chegam a contabilizar uns sete mil (AZEVEDO, 2009, p. 120).

No início da União Ibérica, a cidade de Salvador já estava consolidada como “grande praça mercantil redistribuidora de mercadorias, ponto de convergência e irradiação de rotas comerciais terrestres e marítimas. A cidade abrigava um dos portos mais movimentados do Atlântico Sul” (SOUSA, 2012, p. 8). Internamente, o Recôncavo abastecia a cidade de Salvador em alimentos; em troca, a praça comercial do porto fornecia as mais diversas mercadorias, adquiridas a partir do fluxo comercial de navios, que vinham dos mais variados portos. Porém, logo as dimensões e as necessidades de abastecimento de Salvador ficaram grandes demais para apenas o abastecimento regional, o que contribuiu para o aumento das “importações, que passaram a satisfazer as necessidades da região e das áreas que Salvador mantinha, através de seu comércio” (SOUSA, 2012, p. 9).

A Cidade Baixa, que algumas décadas antes não passava de um depósito, transformara-se num ativo mercado, local de troca entre as mercadorias vindas da Europa ou do Oriente e os produtos da terra, trazidos pelos agricultores da região: produtos de subsistência – como farinha de mandioca, feijão de diversos tipos de milho – e também de exportação, como pau-brasil, algodão e açúcar, no século XVI; açúcar, algodão, fumo e pau-brasil, no século XVII e, no século XVIII, açúcar, fumo, algodão, madeiras diversas, couros, álcool de cana e ouro (MATTOSO, 1992, p. 71).

Com isso, os engenhos tornaram-se grandes centros produtivos, adquirindo, também, o papel de centros populacionais mais povoados, o que aumentou a necessidade de abastecimento. De acordo com Charles Boxer (1969, p. 115), Pernambuco e Bahia, mesmo após a fundação do Rio de Janeiro, continuaram a serem os centros produtivos e populacionais mais importantes “[...] em 1585 havia três engenhos de açúcar e cento e cinquenta chefes de famílias portuguesas no Rio de Janeiro, enquanto Olinda e o seu distrito contavam sessenta e seis engenhos e 2000 famílias portuguesas”.

Mesmo sendo o solo bastante rico para as plantações de gêneros alimentícios no Brasil colônia, como, por exemplo, “nas regiões açucareiras do Recôncavo da Baía e da Várzea de Pernambuco”; “Eram, de maneira geral, muito pobre em elementos químicos orgânicos” (BOXER, 1969, p. 103); “Contribuindo para que o abastecimento dos

núcleos de povoamento mais densos, onde a insuficiência alimentar se tornou quase sempre a regra” se tornasse ainda mais problemático (PRADO JUNIOR, 2008, p. 161).

Tais dificuldades de abastecimento tornavam-se maiores nos momentos de alta nos preços dos produtos da grande lavoura que, segundo Caio Prado Junior (2008, p. 161), contribuíam para que as atenções fossem, para elas, inteiramente voltadas, e relegando as culturas alimentares ao abandono, em favor do maior lucro das monoculturas. Esses fenômenos de crise de abastecimento, quando somados ao período da União Ibérica, a guerra hispano-holandesa, colaboraram para o aumento do preço do açúcar, que, a essa altura, começava a faltar nos mercados europeus. Além disso, as invasões holandesas desencadearam uma série de batalhas em defesa dos portos de São Salvador da Bahia e Pernambuco, dobrando a necessidade de alimentos no abastecimento das tropas de resistência.

A prosperidade que se encontrava a cidade de Salvador, nos primeiros anos da União Ibérica, foi, em seguida, completamente abalada por causa das invasões holandesas. Thales de Azevedo (2009, p. 131) diz que: “a cidade na ocasião estava [...] bem habitada e após as invasões ficou entregue a um diminuto número de negros. Toda a gente acampava pelos arredores atemorizada, passando por privações e incômodos”.

A Bahia ficou reduzida à extrema miséria. Da metade do casario que restava, a tropa de ocupação arrancou até as fechaduras das portas. A escravaria fugira, os canaviais haviam sido incendiados, os engenhos depredados. Pobres e ricos padeciam as piores misérias (AZEVEDO, 2012, p. 132).

A necessidade de abastecimento em São Salvador Bahia era resultado, também, de uma complexidade de fatores que vai além das invasões holandesas, funcionando como porto de escala aos navios que efetuavam as rotas referentes às possessões ultramarinas portuguesas, além de ter o seu fluxo comercial aumentado pelo comércio com o Rio da Prata, após a União Ibérica. Somava-se, ainda a esse fator, a atração que o porto oferecia aos navios em direção ao ultramar, devido à riqueza dos negócios do açúcar e de escravizados negros (SOUZA, 2012, p. 8). Com isso, abastecia os navios que aportavam isoladamente na cidade de Salvador, alegando avarias causadas pelos temporais e pelos ataques de piratas, “Além das frotas que visitavam anualmente a costa

chegando e partindo comboiadas por navios armados, aumentando os motivos de escassez de alimentos” (AZEVEDO, 2009, p. 252).

Pode se fazer idéia da extraordinária porção de matalotagem necessária a uma frota [...] que não sei como esta cidade pode sustentar toda esta gente, além do grande povo que a habita. Essa razão porque há dez anos a Câmara vinha pedindo ao rei que, em vista de estar o povo extenuado e não poderem os lavradores cumprir a ordem dos governadores e capitães gerais de fazer o fornecimento de farinha aos navios, ao menos as náus da carreira de Portugal viessem já suficientemente abastecidas; a cidade supriria as da África e as que, de passagem da Índia, vinham fazer aguada, não falando nos navios estrangeiros, especialmente ingleses, que apareciam de quando em vez no porto alegando necessidade de reabastecimento (AZEVEDO, 2009, p. 253).

Para sanar a situação de degradação e de necessidade de abastecimento que se encontrava São Salvador da Bahia, os comerciantes e os administradores recorreram ao comércio com o Rio da Prata que, através do Porto de Buenos Aires, remetiam com frequência a Salvador, navios carregados com farinha de trigo, sebo e carne seca. Muito embora, os contatos comerciais entre o porto de São Salvador da Bahia e Buenos Aires, já se faziam frequentes bem antes da invasão holandesa, ativos desde a primeira visita à costa do Brasil realizada pelo Bispo de Tucumán. A atuação do português Fernandes Barrios foi imprescindível para que, assim, prosperasse por longas datas (CANABRAVA, 1984, p. 83).

4.2. Correspondência comercial na colônia: Fernandez Barrios e a conexão mercantil São Salvador da Bahia – Buenos Aires.

O local escolhido para a fundação de Buenos Aires não oferecia condições favoráveis ao estabelecimento de uma cidade. O rio da Prata é de pouca profundidade, coberto de brumas e entulhado de areia; nos depósitos móveis que formaram o leito do estuário, as correntes de maré determinaram a abertura de um canal que constitui a única via de acesso ao porto, o que explica as grandes dificuldades que encontravam as embarcações para remontar o rio. [...] somente esforços perseverantes, conquistando o estuário à navegação é que fizeram de Buenos Aires a grande metrópole intermediária das trocas entre as regiões de além-mar e o interior.

Alice Piffer Canabrava (1984, p. 63-64).

Os entraves geográficos não eram as únicas barreiras a serem vencidas para a efetuação do comércio entre o porto de Buenos Aires e o Brasil colônia, embora o plantio da cana e a fabricação do açúcar fossem, sem dúvida, a forma mais fácil de adquirir riqueza e poder no período colonial, principalmente, nos séculos XVI e XVII. Para que essa atividade sobrevivesse e, assim, prosperasse outras atividades eram necessárias, sendo que era primordial o comércio (SOUSA, 1995, p. 19). Assim sendo, a circulação dos produtos adquiridos em ultramar nas cidades e no campo era indispensável para a manutenção da vida nas sociedades coloniais, o que fez com que a figura do comerciante se destacasse e dividisse, lado a lado, o desenvolvimento colonial com os senhores de engenho (SOUSA, 1995, p. 19).

Os grandes comerciantes se incumbiam do embarque do açúcar para a Europa e da venda e distribuição dessa mercadoria lá. Além disso, comercializavam os produtos vindos de Portugal, e como muitos deles eram proprietários de embarcações (navios, saveiros, etc.) dedicavam-se ainda ao frete de mercadorias, inclusive ao tráfico de escravos da África para o Brasil (SOUSA, 1995, p. 19).

Para que o comércio inter colonial fosse bem sucedido, fazia-se necessária uma estreita ligação entre o grande e o pequeno comerciante, sendo, este último, conhecido como “mercador”, por vender, a retalho (pequena quantidade), mercadorias de diversos tipos. A relação entre comerciante e mercador dava-se por meio dos mestres de navio, isso, quando não eram os próprios mestres, mercadores também (SOUSA, 1995, p. 19).

Os mestres de navio menos afortunados necessitavam ainda de outro agente comercial, “o fiador”, o qual arcava com as despesas da navegação (abastecimento e pagamento da tripulação) e constituía-se como um comerciante intermediário, responsável pela conexão entre o negociante estrangeiro (exportador e importador) e o comerciante local (que vendia as mercadorias importadas no varejo) (SOUSA, 2012).

Foi comum, no comércio entre o Brasil colônia e Buenos Aires, a prática comercial submetida a fiadores e efetuada por meio de letras de câmbio. Nesse processo, vale lembrar o português, Antonio Fernandez Barrios, comerciante que se destacara no início do século XVII. O mesmo teve como primeira morada à 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.

No dia 20 de dezembro de 1608, deu entrada, no porto de Buenos Aires, o navio San Pedro, com o mestre Francisco Dias. Ao chegar a Buenos Aires, o mestre alegou ter saído do Rio de Janeiro, trazendo consigo o retorno das permissões reais de alguns vecinos, bem como madeira para a construção do convento São Francisco, a pedido do frei Gabriel (vecino de Buenos Aires), que se encontrava no Rio de Janeiro. O mestre Francisco Dias alegou ter conseguido a madeira por intermédio do fiador Antonio Fernandez Barrios, morador do Rio do Janeiro, o qual estava a bordo de seu navio, por ser ele o seu Fiador³².

O tesoureiro de Buenos Aires, Simon de Valdes, interrogou Fernandez Barrios a respeito de sua origem, idade e permissão para estar no porto de Buenos Aires. Em resposta, Fernandez Barrios declarou ser residente no Rio de Janeiro - costas do Brasil - ter 56 anos, ser fiador do navio San Pedro e comerciante conhecido em Buenos Aires. Afirmou não ter como provar a viagem do navio, por não ter permissão real escrita, mas que poderia comprovar sua origem e sua função, através de testemunhas do porto de Buenos Aires, haja vista ser, neste local, muito conhecido. Para tanto, Fernandez Barrios pediu aos oficiais a presença de testemunhas³³.

No dia 18 de janeiro de 1609, Fernandez Barrios apresentou como testemunha Juan de Calate, vecino de Buenos Aires. A testemunha confirmou a existência de uma

³² Legajo 1: Navío San Pedro (1608). Registro de Navíos (siglo XVII). Códice: Sala 9, 45 5 2.

³³ Legajo 1: Navío San Pedro (1608). Registro de Navíos (siglo XVII). Códice: Sala 9, 45 5 2.

licença assinada por Hernandarias (governador do Rio da Prata nesta época) e referendada pelo escrivão de registros do porto de Buenos Aires, Gustavo Perez. Afirmou ainda que o padre Gabriel, da ordem de São Francisco, poderia enviar a Buenos Aires em seu nome, navios com mercadorias para a construção do convento São Francisco³⁴.

Após o depoimento, Antonio Fernandez Barrios afirmou que, além de fiador do navio e comerciante, era síndico da ordem de São Francisco e que, por mandado do padre Gabriel, acompanhou o navio. No dia 21 de janeiro de 1609, Antonio Fernandez Barrios apresentou outra testemunha, frei Bartolomeu de la Asunción, de 38 anos, religioso da ordem de São Francisco, que repetiu em seu depoimento as mesmas informações da testemunha anterior. No dia 22 de janeiro de 1609, Fernandez Barrios apresentou Antonio Francisco Teixeira como testemunha, os mesmo tinha a idade de 20 anos, era oficial mecânico e trabalhava nos fornos de telha (olaria) para o convento São Francisco. O oleiro teria visto Simon de Valdes (tesoureiro) dirigir-se ao governador Hernandarias para o qual disse que o navio San Pedro havia chegado ao porto trazendo madeira sem licença e que, por isso, o tesoureiro Simon de Valdes teria pedido, ao governador, que emitisse cédula de permissão para a entrada da madeira e de materiais para construção. Neste ínterim, Hernandarias (governador) teria afirmado não haver necessidade de cédula, pois o mesmo já a teria emitido ao padre Gabriel de la Anunciación e que, portanto, o frete de navios com transporte de madeira estava permitido, e que este frei já se encontrava no Rio de Janeiro³⁵.

Posteriormente, com a apresentação das testemunhas, o governador Hernandarias mais o contador Simon de Valdes consentiram, tanto a entrada no porto, do comerciante Antonio Fernandez Barrios, quanto o despacho das mercadorias trazidas pelo mestre Francisco Dias sem mais embargos. As licenças de retorno das mercadorias dos vecinos de Buenos Aires foram depositadas na aduana sem a cobrança dos impostos, e o resultado da venda dos frutos da terra, no Rio de Janeiro, foi entregue ao poder do mestre Francisco Dias sob o testemunho do frei Francisco Matiel, do convento São Francisco, e Juan de Miranda, vecino de Buenos Aires³⁶.

Ao adquirir mercê para comercializar em Buenos Aires, Antonio Fernandez Barrios, gradativamente, passou a conseguir permissão para levar e trazer seus parentes,

³⁴ Legajo 1: Navío San Pedro (1608). Registro de Navíos (siglo XVII). Códice: Sala 9, 45 5 2.

³⁵ Legajo 1: Navío San Pedro (1608). Registro de Navíos (siglo XVII). Códice: Sala 9, 45 5 2.

³⁶ Legajo 1: Navío San Pedro (1608). Registro de Navíos (siglo XVII). Códice: Sala 9, 45 5 2.

(filha e genro) alcançando, dessa forma, a honraria máxima do porto de Buenos Aires: a permissão real de livre comércio nas possessões ultramarinas Ibéricas, juntamente com o título de *vencidad* para si, este, concedido também, para o mestre do navio São Pedro, Francisco Dias, do qual Antonio Fernandez Barrios era fiador³⁷.

Tais informações levam-nos a um quadro inusitado, no que se refere à realidade administrativa que se encontrava o porto de Buenos Aires, naquele período. Isso, porque o governador de Buenos Aires na época, Hernandarias de Saavedra, era conhecido por todo o Rio da Prata como “ávido cumpridor das leis reais”, mantendo posicionamento totalmente contrário a inserção de portugueses em Buenos Aires, mesmo que fossem para o comércio (MOLINA, 1948, p. 160).

Hernandarias procedia de inmediato al cumplimiento de las órdenes reales y expulsaba a los extranjeros entrados sin licencia, expulsión que lleva a cabo el 15 de septiembre de 1603, decretada em masa. Al mismo tempo se pregonaban, bandos castigando a los encobridores com destierro em Arauco o Azotes. Es indudable que Hernandarias y Frías interpretaban com toda exactitud los deseos de la metrópole, como lo demuestran las sendas cartas de agradecimento que les envió el rey. Son conocidos los propósitos que tuvo Hernandarias de expulsar nuevamente a los portugueses em el año de 1605, desde entonces esa fué su lucha, la gran preocupación de su tercera y cuarta gobernación (MOLINA, 1948, p. 160-161).

Desde 1590, o rei Felipe II havia iniciado uma rígida política de proibição de estrangeiros nas Índias, incluindo na condição de estrangeiro, os portugueses. Rodrigo Ceballos (2007) ressaltou que embora as proibições, quanto à inserção de estrangeiros no porto de Buenos Aires, fossem severas, aquelas dependiam, principalmente, das relações que os comerciantes portugueses estabeleciam com os vizinhos e com os funcionários reais do Rio da Prata, “adquirindo as permissões de permanência de acordo com o meio social no qual se relacionavam”.

[...] os vizinhos da cidade defenderam a permanência de portugueses alegando sua importância para a execução de tarefas manuais (carpinteiros, alfaiates, sapateiros, marinheiros). Outros, por sua vez, eram poderosos comerciantes que se casaram com filhas dos primeiros conquistadores. Ainda houve aqueles que nem sequer se casaram ou eram artesãos, mas vivendo de sua “própria inteligência” aliaram-se a membros do Cabildo, comerciantes e a importantes vizinhos apoiando

³⁷ Legajo 1: Navío San Pedro (1608). Registro de Navíos (siglo XVII). Códice: Sala 9, 45 5 2.

os interesses locais. Estas redes envolviam também os funcionários régios, principais fiscais no porto, que negociavam e permitiam a entrada de ilegais. Ser residente na região significava obrigatoriamente sua inserção às redes de interesses locais, caso contrário sua frágil situação poderia levá-lo à deportação (CEBALLOS, 2007, p. 46).

A justificativa para o consentimento de entrada e de permanência, através do título de *vencidad*, a Antonio Fernandez Barrios, e, vale destacar, adquirido no governo mais repressivo a estrangeiros que o porto de Buenos Aires conheceu, está no modo estratégico pelo qual o mercador se utilizou nesse processo de inserção. A única instância de poder que o governador Hernandarias não intervinha em seu governo correspondia às ordens religiosas, as principais frentes de oposição no primeiro decênio do século XVII em relação aos mandatos de perseguição e de expulsão dos portugueses, no Rio da Prata (MOLINA, 1948, p. 161).

Tal oposição fora encabeçada pelo bispo Loyola, capaz de conter, no ano de 1605, os planos do governador Hernandarias em expulsar, massivamente, os portugueses do porto de Buenos Aires. Essas relações de poder a que nos referimos podem ser evidenciadas pelo depoimento de Fernandez Barrios, que após ter declarado fazer parte da ordem de São Francisco, obteve permissão de entrada, abstenção dos impostos sobre a mercadoria transportada, além, claro, dos privilégios, por ele, adquiridos com título de *vencidad*³⁸. [...] “As ordens religiosas, era a mais influente e a mais respeitada instituição de poder na colônia. A educação dos colonos estava virtualmente em suas mãos, gozavam de uma larga autonomia” (BOXER, 2004, p. 27).

Mesmo antes de ter conseguido a doação do título de *vencidad*, Antonio Fernandez Barrios já controlava o comércio instituído entre o porto de Buenos Aires e o Brasil colônia. Sua família há muito fazia parte da rede de intermediação comercial entre o porto de Buenos Aires e São Salvador da Bahia. Rodrigo Ceballos (2007, p. 184), em sua Tese, apontou para esse aspecto ao relatar que Francisco de Barrios, irmão de Antonio Fernandez Barrios, era 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” (AGL – Escribanía 880B, fls. 257v-258. CEBALLOS, 2007, p. 184).

³⁸ Legajo 1: Navío San Pedro (1608). Registro de Navíos (siglo XVII). Códice: Sala 9, 45 5 2.

Após o título de vencidad, Fernandez Barrios foi consolidado como o principal fiador dos mestres de navio, que efetuaram o transporte das mercadorias entre Buenos Aires, Rio de Janeiro e São Salvador da Bahia, durante o período de 1607 a 1617, utilizando 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).

O uso da letra de câmbio nas transações comerciais entre o Rio da Prata e o Brasil colônia enfatiza a importância comercial do mestre de navio e de seu fiador, uma vez que o pagamento das compras e vendas efetuadas entre ambos os portos não eram realizadas de imediato, sendo, pois, pagas mediante prazos estabelecidos pelo fiador. No caso das transações comerciais que tiveram como fiador Antonio Fernandez Barrios, o prazo para a quitação da dívida variava entre dois a vinte meses. 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. “Tratando-se de uma estrutura social onde a própria identidade individual ainda se encontrava fortemente vinculada às relações familiares e às redes sociais às quais estavam associados [...]” (FRAGOSO, 1992, p. 408).

QUADRO 1: Transações comerciais entre o porto de Buenos Aires e o Brasil colônia que tiveram como fiador Antonio Fernandes Barrios (1607/1617)

ANO	NAVIO	ROTA	MERCADORIAS ENVIADAS AO BRASIL POR:	TOTAL	MESTRE DO NAVIO	COMPRADOR NO BRASIL COLÔNIA
1607	Caravela Nossa Senhora da Boa Viagem	Buenos Aires à Rio de Janeiro	Antônio Peixoto (Vecino de Buenos Aires)	40 Fanegas de Farinha 11 Quintais de Sesina	Gaspar Balero	Antônio Fernandes Barrios (Mercador do Rio de Janeiro)

				11 Arrobas de Sebo		
1608	Navio Santo Antônio	Buenos Aires á Rio de Janeiro	Julião Pabón (Vecino de Buenos Aires)	26 Fanegas de Farinha 06 Arrobas de Sebo 06 Quintais de Sesina	Pedrianes Pabón	Manoel Caldeira (Mercador do Rio de Janeiro)
1608	Navio Santo Antônio	Buenos Aires á Rio de Janeiro	Antônio Fernandes Barrios (Mercador do Rio de Janeiro)	40 Fanegas de Farinha 11 Arrobas de Sebo 11 Quintais de Sesina	Pedrianes Pabón	Manoel Caldeira (Mercador do Rio de Janeiro)
1608	Navio Santo Antônio	Buenos Aires á Rio de Janeiro	Antônio de Sousa (Alguacil da Governança de Buenos Aires em 1608)	40 Fanegas de Farinha 10 Arrobas de Sebo 10 Quintais de Sesina	Pedrianes Pabón	Antônio Caldeira (Mercador do Rio de Janeiro)
1608	Navio Santo Antônio	Buenos Aires á São Salvador Bahia	Convento São Francisco de Buenos Aires	26 Fanegas de Farinha 06 Quintais de Sesina	João de Leão	Pascoal Tavares (Mercador representante do convento São Francisco da Bahia)
1615	Caravela São Francisco	Buenos Aires á São Salvador Bahia	Bartolomeu Lopes (Vecinos de Buenos Aires)	17 Fanegas de farinha 07 Arrobas de Sebo 07 Quintais de Sesina	Matheus Palhano	Manoel Francisco Flores (mercador da cidade de (Salvador))

1615	Caravela São Francisco	Buenos Aires á São Salvador Bahia	Antônio Gutierrez Barragán (Vecino de Buenos Aires)	16 Fanegas de Farinhas 05 Quintais de Sesina 05 Arrobas de Sebo	Matheus Palhano	Sebastião Rochapita (mercador da cidade de Salvador)
1617	Navio Santo Antônio	Buenos Aires á Rio de Janeiro	Diogo de Trigueros (Vecino de Buenos Aires)	118 Fanegas de Farinha	Agustín Perez	João de Abreu (Mercador do Rio de Janeiro)

Fonte: Archivo General de la Nación (Argentina). Registros de Navíos (siglo XVII) (código 9, 45 5 2) Legajo 1, 2, 3.

Na tabela acima, podemos visualizar as transações comerciais realizadas entre Buenos Aires e o Brasil colônia, que tiveram como fiador Antonio Fernandez Barrios. Todas essas transações foram feitas através de pagamento por letra de câmbio. Percebemos que no ano de 1607 houve o primeiro contato comercial entre o Brasil colônia e Buenos Aires, no qual Antonio Fernandez Barrios fora o fiador e o responsável pela compra das mercadorias enviadas ao Brasil pelo vecino de Buenos Aires, Antonio Peixoto³⁹.

No ano de 1608, mesmo antes de adquirir o título de vencidad (concedido apenas no ano de 1609), Fernandez Barrios conseguiu estabelecer-se no porto de Buenos Aires e enviar, em seu nome, mercadorias para membros da família Caldeira, no Rio de Janeiro. Essa ação comercial foi possível, devido à sua associação com o mestre Pedrianes Pabón, que conseguiu, com seu parente Julião Pabón (vecino de Buenos Aires), permissão para que seu fiador (Fernandez Barrios) ficasse no porto e, assim, comercializasse não mais para terceiros, mas, a partir de então, para lucro próprio⁴⁰.

Foi por intermédio da associação com a ordem de São Francisco, em Buenos Aires, que Fernandez Barrios conseguiu expandir suas relações comerciais para a cidade de São Salvador na Bahia. Verificamos, na tabela, que o primeiro contato comercial entre o porto de Buenos Aires e São Salvador na Bahia, no qual Fernandez Barrios fora fiador, aconteceu no ano de 1608, período que antecede a doação do seu título de vencidad. O comércio entre os conventos São Francisco de Buenos Aires e São

³⁹ Legajo 1: Navío San Pedro (1608). Registro de Navíos (siglo XVII). Código: Sala 9, 45 5 2.

⁴⁰ Legajo 1: Navío San Pedro (1608). Registro de Navíos (siglo XVII). Código: Sala 9, 45 5 2.

Francisco da Bahia ocorreu de forma direta, porém, após este primeiro contato, as relações comerciais passaram a ser efetuadas por Fernandez Barrios, o qual, inicialmente, se dirigiu ao convento e estendeu seus negócios a mercadores diversos da cidade de Salvador⁴¹.

⁴¹ Legajo 1: Navío San Pedro (1608). Registro de Navíos (siglo XVII). Códice: Sala 9, 45 5 2.

4.3. “Grande e Considerável”: comércio entre o porto de Buenos Aires e São Salvador da Bahia.

A relação das mercadorias entradas no porto de Buenos Aires nos permite avaliar a importância do intercâmbio comercial entre a Praça da Baía e o porto platino de onde embarcavam carregamentos de artigos manufaturados consignados a habitantes de Buenos Aires e Córdova [...].

Alice Piffer Canabrava (1984, p. 121).

Apesar do comércio entre o porto de Buenos Aires e o Brasil colônia, durante a União Ibérica, ter se desenvolvido nos portos de São Sebastião do Rio de Janeiro, Pernambuco e São Salvador da Bahia, fora, sem dúvida, o comércio que envolveu estes últimos portos o que atingiu maiores proporções. Um comércio alimentado por carências que se completavam, pois estava São Salvador da Bahia ligado ao Rio da Prata desde a consolidação da conquista espanhola, na região meridional da América do Sul (CANABRAVA, 1984, p. 87).

QUADRO 2: Número de navios que arribaram no porto de Buenos Aires indo ou vindo do Brasil colônia entre 1608 a 1633.

NAVIOS	ANO DE ENTRADA EM BUENOS AIRES	MESTRE	LOCAL DE ONDE VEIO	MERCADORIAS QUE TROUXE
Navio San Pedro	1608	Francisco Dias	São Sebastião do Rio de Janeiro	Mercadorias Diversas
Navio San Antônio	1608	Antônio Gonçalves	São Salvador Bahia	Mercadorias Diversas
Caravela Nuestra Señora de La Ayuda	1610	Manuel Fortes	São Salvador Bahia	Mercadorias Diversas
Caravela San Francisco	1611	Gaspar de Ponte	São Salvador Bahia	Mercadorias Diversas
Nuestra Señora de Nazaren	1611	Juan Mendes	São Salvador Bahia	Mercadorias Diversas
Navio San Antônio	1612	Pedrianes Pabón	São Salvador Bahia	Mercadorias Diversas
Navio San Antônio	1612	Juan Martins	São Salvador Bahia	Mercadorias Diversas
Navio Nuestra Señora de Nazaren	1612	Juan Mendes	São Salvador Bahia	Mercadorias Diversas
Nuestra Señora da Gracia	1614	Gonzalo Rodrigues	Se dirigia Para São Sebastião do	148 peças de escravos de São Paulo de

			Rio de Janeiro Arribando forçadamente em Buenos Aires	Luanda
Navio La Concepción	1615	Julian Mixel	Ia para Guiné, mas saindo de São Salvador Bahia aportou forçosamente em Buenos Aires	148 peças de escravos de São Paulo de Luanda
Caravela San Francisco	1615	Matheus Palhano	São Salvador Bahia	Frutos da Terra
Caravela San Francisco	1615	Matheus Palhano	São Salvador Bahia	Mercadorias Diversas
Navio San Antônio	1617	Agustin Perez	Rio de Janeiro	Mercadorias Diversas
Navio San Antônio	1618	Sebastian Dominguez	São Salvador Bahia	Frutos da Terra
Navio San Antônio	1618	João de Leão	São Salvador Bahia	Mercadorias Diversas
Navio San João Bautista	1619	Raphael Maldonado	São Salvador Bahia	Mercadorias Diversas
Navio San João Bautista	1619	Raphael Maldonado	São Salvador Bahia	Frutos da Terra
Navio San João Bautista	1619	Raphael Maldonado	São Salvador Bahia	Mercadorias Diversas
Navio San João Bautista	1619	Raphael Maldonado	São Salvador Bahia	Frutos da Terra
Nuestra Señora de La Ayuda	1623	Manuel Fernandes	Vila de Pernambuco	65 Peças de Escravos
Navio La Bendicion de Dios	1623	Francisco Gonçales	São Salvador Bahia	1000 couros vacuns
Barca San Francisco	1627	Manuel Gonzales	Ia de São Salvador Bahia para o porto de São Vicente Pernambuco arribou forçosamente em Buenos Aires	Sal e Açúcar
Nuestra Señora de La Concepción	1629	Bartolomeu Fernandes	São Salvador Bahia	Manufaturas Diversas
Patache San Francisco	1633	Pedro Antunes	Ia de Angola para Rio de Janeiro arribou forçosamente em Buenos Aires	150 couros vacuns e 40 arrobas de sebo

Fonte: Archivo General de la Nación (Argentina). Registros de Navíos (siglo XVII) (código 9, 45 5 2) Legajo 1, 2, 3.

Uma preferência comercial traduzida na análise da tabela acima. Podemos visualizar, dentre os 24 navios que se dirigiam ao porto de Buenos Aires com destino ao Brasil colônia, entre os anos de 1608 a 1633, 17 estiveram destinados ao porto de São

Salvador da Bahia⁴². Interesse ressaltado após Antonio Fernandez Barrios⁴³, o principal fiador do comércio entre Buenos Aires e o Brasil colônia, doar a seu irmão, Francisco Barrios (português, mercador e residente na cidade de Salvador), os direitos das letras de câmbio, das quais era fiador no Rio da Prata. Observamos, com isso, que após o ano de 1617, o papel de fiador dos navios soltos que transportavam mercadorias de Salvador para Buenos Aires ficou a cargo de Francisco Barrios, fato esse que acabou por transferir, automaticamente, o eixo das relações comerciais, entre Buenos Aires e o Brasil colônia, do Rio de Janeiro para São Salvador da Bahia (BARROS, CEBALLOS, 2010, p. 9).

Desde os primórdios de sua fundação, os comerciantes da cidade de São Salvador da Bahia tiveram que recorrer ao comércio marítimo longínquo para o abastecimento da população. Avanete Pereira Sousa (2012, p. 9) chamou atenção para o ritmo com que se dava o comércio internacional do Brasil colônia, destacando-se, pois, a proporção das trocas comerciais de São Salvador da Bahia com outras partes do Brasil, bem como as outras Praças comerciais, pertencentes ao comércio Inter colonial, e, nas quais, se destacou o intercâmbio com o Rio da Prata, através do porto de Buenos Aires, para onde eram remetidos muitos gêneros oriundos da Europa e escravizados africanos. Mercadorias compensadas pelo porto de Buenos Aires pelo fornecimento de carne seca, couro, sebo e farinha de trigo.

Tabela 1: Mercadorias que tiveram maior quota de exportação entre os anos de 1608 a 1619 do porto de São Salvador Bahia para o porto de Buenos Aires.

MERCADORIAS	QUANTIDADE
Agulhas	32.500 fechos
Amêndoas	341 Cifras
Anéis	45 Dezenas
Azeite	668 Botijas
Azeitonas	239 Botijas
Camisas	1079 Peças
Canela	59 Libras
Chapéus	52 Sombrios com 1 dúzia cada
Cintas de Arcebispos	125 Dúzias
Cintas de Mora	10 Dúzias
Colchas	221 Peças
Corde	88 Dúzias

⁴² Archivo General de la Nación (Argentina). Registros de Navíos (siglo XVII) (código 9, 45 5 2) Legajo 1, 2, 3.

⁴³ Português que conseguiu o título de vencidad no porto de Buenos Aires, se transferindo com a sua família do Rio de Janeiro para o Rio da Prata (ibid. p. 46).

Cravos	1420 Centos
Escovas com cabo de marfim	23 Dúzias
Facas Carniceiras	220 Dúzias
Linhas	52 Dezenas
Louças	49 Caixões
Meias de lã	614 Dúzias de pares
Meias de Seda	83 Dúzias de pares
Panos de Linho	120 Varas
Panos de Seda	179 Varas
Papel	176 Resmas
Penas	1200 Dúzias
Pentes	534 Dúzias
Pimentas	213 Libras
Pipas de Vinho	79 Pipas
Rum	340 Taras

Fonte: Archivo General de la Nación (Argentina). Registros de Navíos (siglo XVII) (código 9, 45 5 2) Legajo 1, 2, 3.

A tabela acima apresenta-nos uma listagem das mercadorias que tiveram maior quota de exportação, do porto de São Salvador Bahia para Buenos Aires, entre os anos de 1608 a 1619. Destacam-se, entre elas, as agulhas, o azeite, as camisas, os cravos, as meias de lã, as penas de escrever e os pentes. Mercadorias que tinham como destino, principalmente, o comércio de Tucumán e Potosí, chegando a atingir preços exorbitantes no Rio da Prata (CANABRAVA, 1984, p. 77).

No porto de Buenos Aires, os produtos, expostos na tabela, serviam como moeda de troca, especialmente, para o comércio com Tucumán, que abastecia Buenos Aires com o algodão e os gêneros alimentícios indispensáveis à manutenção do porto e do seu comércio com o Brasil colônia, haja vista os produtos da terra, produzidos em Buenos Aires, possuem valor reduzido no Rio da Prata (CANABRAVA, 1984, p. 77).

A licença comercial limitava a área beneficiada pela corrente de importação apenas às Províncias do Rio da Prata, proibindo de maneira explícita qualquer extensão desse privilégio às outras unidades do vice-reino do Peru. [...] Mas, como os produtos da terra tivessem reduzido valor no mercado internacional, e, em consequência, o mercado de Buenos Aires desfrutasse de poder aquisitivo muito baixo, o que se deu foi justamente o que a cédula procurava impedir, isto é, dilatação considerável da zona de influencia do porto de Buenos Aires [...] (CANABRAVA, 1984, p. 75).

Ao problematizarmos as proporções das relações comerciais entre o porto de Buenos Aires e o Brasil colônia, observa-se práticas locais e estratégias de comércio

próprias ao período da União Ibérica. O que faz Alice Piffer Canabrava (1984) afirmar que, durante todo o século XVII, teria sido este, o momento culminante da atividade comercial entre Buenos Aires e o Brasil colônia, registrando, assim, o ápice dessas relações aos primeiros vinte anos da União.

Segundo Alice Piffer Canabrava, a partir do ano de 1625 as relações comerciais, entre o Rio da Prata e o Brasil colônia, haviam diminuído, chegando a serem interrompidas por completo, devido às invasões holandesas iniciadas no ano de 1624 (CANABRAVA, 1984, p. 87). Dentre os principais motivos elencados por Canabrava (1984), para a interrupção do comércio, faziam-se fundamentais: a presença holandesa no Atlântico Sul, a decadência da produção dos centros mineiros (em especial Potosí) e a expansão bandeirante. Fernand Braudel (1996) ao fazer comentários acerca da obra da referida autora, criticou a justaposição de explicações sem hierarquia, para dar conta da interrupção da rota Potosí – Buenos Aires – Brasil. Já, segundo Braudel (1996), a questão deveria enveredar-se dentro do conjunto de problemas que pleiteavam as cifras de Hamilton, sobre a chegada de metais preciosos na Espanha (BRAUDEL, 1996, p. 193).

Segundo a perspectiva de Hamilton a atividade naval no Rio da Prata teria sofrido as consequências de uma contração global da economia atlântica, pertencendo, assim, a rota: Potosí – Buenos Aires – Brasil, a uma via semiclandestina de escape de metais preciosos, que existiu no momento culminante da expansão econômica iniciada no século XVII, e perdendo a sua força após esta fase (BRAUDEL, 1996, p. 193).

Concordamos com Braudel (1996), no que diz respeito à crítica feita aos argumentos de Canabrava (1984) à suposta decadência e seguida interrupção do comércio entre o Brasil colônia e o Rio da Prata, após a invasão holandesa. Percebemos, no quadro 2 acima apresentado, que as relações comerciais entre as possessões ultramarinas ibéricas realmente tiveram uma diminuição após o ano 1625 obtendo um aumento somente após o ano de 1650, porém, este período de diminuição nas transações comerciais entre o porto de Buenos Aires e o Brasil, não significaram que elas deixaram de existir, ou que esta diminuição se deveu as invasões estrangeiras na costa do Brasil e a “guerra pelo açúcar” como havia constatado Alice Piffer Canabrava (1984). Mas, que as formas de comércio é que estavam passando por transformações como apontou Zacarias Moutoukias:

Entre 1590 y 1640, el tráfico intercolonial que unía el Río de La Plata con las costas brasileñas y las colônias portuguesas de África accidental represento la mayor parte de aquella atividade portuária. [...] El conjunto de este tráfico alcanzó su momento culminante entre 1600 y 1625 [...] Más tarde, durante la década de 1650 la atividade portuária se recupero rapidamente, gracias a la llegada massiva de navios holandeses, amparados em el derecho a buscar refugio em caso de mal tempo o desperfectos. Em los 30 años que van desde 1650 hasta 1680, la entrada de embarcaciones europeas de gran calado –em particular holandesas – dio la coloración dominante a la atividade portuária de Buenos Aires, aunque no desplazó completamente al tráfico intercolonial (MOUTOUKIAS, 1988, p. 214).

Com isso, houve apenas alterações nos modos de comercialização, que passaram a acontecer por meio das arribadas forçadas e dos leilões públicos, já que as invasões holandesas não estagnaram o comércio entre o Brasil Colônia e Buenos Aires, ao contrário, aumentou a necessidade de abastecimento, devido aos saques e investidas contra as costas do Brasil e o estuário da prata, onde os navios aportavam em Buenos Aires⁴⁴.

⁴⁴ Referencias obtidas nos registros de navios do Archivo General de la Nación, Argentina.

4.4. Farinha de Trigo, Sebo e Carne Seca: Frutos da Terra rio-platenses e a questão do abastecimento no Brasil Colônia.

Em primeiro lugar, a ausência de estudos sobre o mercado interno e a agricultura de subsistência, vista esta como a produção voltada para o consumo local, com base no trabalho familiar é raro. Em segundo lugar, a precariedade dos conhecimentos atuais sobre a evolução das cidades brasileiras e seu crescimento, incluindo-se aí o trabalho urbano, as estruturas sócio urbanas, o comércio e os comerciantes ainda são obscuros em nossa historiografia.

Maria Yedda Linhares (1979, p. 24).

Maria Yedda Linhares (1979), em sua obra sobre a história do abastecimento no Brasil, chamou atenção para um dos aspectos mais importantes e menos estudados da formação histórica de nossa sociedade colonial: a situação de crise do abastecimento, um problema crônico já no século XVI, e agravado na medida em que se consolidava o povoamento e interiorizava-se a colonização. Neste sentido, consideramos ser o abastecimento, o elemento, a peça chave no processo de montagem desse quebra cabeça, que tem como cerne as relações comerciais e sociais estabelecidas no Brasil colônia com outros mercados para além da metrópole portuguesa.

Linhares (1979) enfatizou que a história do abastecimento não deveria levar em conta apenas fatos que se inscreviam na agricultura. A mesma chama a atenção para aspectos como, a agricultura voltada ao mercado interno (local, regional, inter-regional e colonial), as vias de transportes, a renda gerada, o consumo urbano, bem como suas particularidades. Ressalta ainda que os historiadores deveriam, também, analisar outros fenômenos ainda mais complexos, como, por exemplo, os hábitos alimentares, os hábitos arraigados de cultivo, as técnicas, as mentalidades, sem esquecer o sistema político e econômico em que se efetuavam a questão do abastecimento (LINHARES, 1979, p. 24).

São inúmeras as evidências documentais que atestam a necessidade de um comércio de gêneros alimentícios com outras colônias. Sendo que as reclamações contra a carestia e a falta de alimentos avolumavam-se em momentos considerados críticos pela historiografia brasileira, como no período da União Ibérica e das lutas contra as invasões holandesas. O problema da escassez e da carestia de gêneros alimentícios

apresentou-se como uma constante a partir do século XVI, vivendo, assim, todo ele em estado de carência (LINHARES, 1979, p. 31).

Nas cidades mais importantes, portos e centros administrativos, ativos e populosos, como Olinda e Bahia, mais tarde Recife, São Luís e Rio de Janeiro, apesar de possuírem os ricos seus serviços próprios de abastecimento (...) não tardam os reclamos contra a carestia e a falta de alimentos. Será sob o signo da agricultura e do comércio que se instalará a colônia. Ela viverá para produzir – espécie de destino – mas jamais produzirá o suficiente para saciar a sua própria fome. Ela conhecerá crises sucessivas de falta e escassez de gêneros de subsistência e sofrerá também as crises que afligirão a metrópole (LINHARES, 1979, p. 31).

Segundo Celso Furtado (1998), foi com o mecanismo de produção agrícola do comércio português, que a colônia se limitou a produzir as mercadorias de imediato interesse para a metrópole, formando, desse modo, um império da monocultura, cujas principais consequências foram para a carência no abastecimento da colônia, pois a mão-de-obra (escravos) não podia desviar-se da produção monocultora principal. Com isso, Celso Furtado (1998) conclui que:

A alta rentabilidade do negócio induzia à especialização, sendo perfeitamente explicável – do ponto de vista econômico – que os empresários açucareiros não quisessem desviar seus fatores de produção para atividades secundárias, pelo menos quando eram favoráveis as perspectivas do mercado de açúcar. A própria produção de alimentos para os escravos, nas terras do engenho, tornava-se antieconômica nessas épocas (FURTADO, 1998, p. 54).

Roberto Simonsen (1969) declarou que a relação comercial de gêneros alimentícios dava-se na forma de trocas a partir do açúcar, que era remetido para além-mar em busca de dinheiro ou de objetos de luxo, pois estes funcionavam como moeda de troca no Brasil colônia, à aquisição de alimentos. Como exemplo disso, temos o comércio estabelecido entre São Salvador Bahia e o porto de Buenos Aires, pelo qual, de São Salvador eram exportados os mais variados produtos europeus, conforme apresentados na tabela 1, da página 102.

[...] o produto era diretamente remetido para além-mar; de além-mar vinha o pagamento em dinheiro ou em objetos dados em troca e não eram muitos: fazendas finas, bebidas, farinha de trigo, em suma, antes

objetos de luxo. Por luxo podiam comprar os mantimentos [...] (SIMONSEN, 1969, p. 101).

Segundo Simonsen (1969), o engenho representava uma verdadeira povoação, o que trazia a necessidade não só de muitos braços para os seus serviços, mas também de pasto e de mantimentos. O referido autor ressalta que o uso da farinha de trigo e da carne seca importada era comum e que apenas após os agravos com as invasões holandesas foi que se viram obrigados, especialmente em Pernambuco, a produzir o seu próprio alimento, “plantando obrigados por lei, covas de mandioca” (SIMONSEN, 1969, p. 101).

Caio Prado Junior (2008) destaca que a produção de gêneros alimentícios de consumo interno da colônia, era subsidiária a economia colonial, sendo o seu baixo nível econômico, quase sempre, vegetativo, de existência precária, de produtividade escassa e sem vitalidade apreciável. Por esse motivo, as culturas alimentares estavam localizadas, em grande parte, longe das cidades, apesar de serem seus únicos mercados, permanecendo, desse modo, Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco necessitados de abastecedores em gêneros de subsistência (PRADO JUNIOR, 2008, p. 158-159).

[...] Refiro-me ao abastecimento dos núcleos de povoamento mais denso, onde a insuficiência alimentar se tornou quase sempre a regra [...] na Bahia e em Pernambuco, há um verdadeiro estado crônico de carestia e crise alimentar que frequentemente se tornam em fome declarada e generalizada. Isto ocorre sobretudo nos momentos de alta de preços dos produtos da grande lavoura, quando as atividades e atenções se voltam inteiramente para ela e as culturas alimentares são desleixadas e abandonadas (PRADO JUNIOR, 2008, p. 161).

Luís Felipe de Alencastro (2000) ao discutir sobre, diz que a exportação de gêneros alimentícios do Brasil colônia ganhou as feitorias africanas. O mesmo autor afirma que, desde 1592, os jesuítas da Bahia exportavam mandioca para os missionários de Angola em troca de escravos e que, em Luanda, a penúria alimentar era tão grande que o colégio de Luanda socorria a tropa ao servir 150 soldados, por dia, com farinha importada do Brasil (ALENCASTRO, 2000, p. 91). Com isso, declara que houve uma aculturação dos gêneros alimentares indígenas por toda parte da América portuguesa logo no início da colonização:

[...] a mandioca, batata-doce e milho sul-americanos haviam entrado na alimentação dos moradores do Brasil de maneira gradual e quase compulsória. Armazéns régios incluíam, desde os anos 1550, a mandioca e o “milho da terra”, o *abati* dos tupis, entre os mantimentos fornecidos a funcionários e religiosos (ALENCASTRO, 2000, p. 91).

Em torno dessa contradição, os estudos de Alencastro (2000) permitem-nos perceber que o consumo e a preferência alimentar estavam, intimamente, ligados à condição social dos sujeitos históricos no Brasil colônia. O referido autor ressalta que em Lisboa era preferível à farinha de trigo, sendo a farinha de mandioca rejeitada pelos nobres europeus por ter sido desenvolvida na colônia, com base nos cultivos regionais e métodos próprios indígenas (ALENCASTRO, 2000, p. 91). A repulsa pela origem da farinha de mandioca era tanta que os missionários reinventaram a origem da mandioca, atribuindo-a as mitológicas benfeitorias do apóstolo São Tomé – o suposto Sumé, durante sua pretensa passagem pela América pré-colombiana (ALENCASTRO, 2000, p. 91).

Evaldo Cabral de Mello (1998, p. 266) também demonstrou em seu livro, “Olinda restaurada: guerra e açúcar no nordeste 1630 a 1654”, que a utilização da farinha de mandioca era feita apenas na falta da farinha de trigo, que era “mais nobre”. Contudo, a alimentação, privilegiando a farinha de trigo, nem sempre foi possível no Brasil colônia e no ultramar, daí a importância da exportação dessa farinha, do sebo e da carne seca do porto de Buenos Aires para São Salvador da Bahia, sobretudo, em tempos de guerra, como com a invasão holandesa, durante a União Ibérica, e, principalmente, porque Portugal, cuja estrutura agrária não respondeu às oportunidades criadas pelo mercado ultramarino em expansão, já era, no início da União Ibérica, totalmente dependente dos frutos da terra da região platina.

A mudança que se processou nos hábitos alimentares do português colonizador do Brasil ou do português colonizador de outras regiões tropicais, foi menos o resultado de uma capacidade nacional de amoldar-se a novas circunstâncias ecológicas do que da impossibilidade de obter um suprimento regular e abundante de trigo e de outros víveres de procedência europeia. Na medida do possível, o colono do primeiro século procurou permanecer fiel aos hábitos alimentares do Reino (MELLO, 1998, p. 269).

Sem a mútua correspondência do porto de Buenos Aires para com as regiões do interior do Rio da Prata, a exportação de gêneros alimentícios, às costas do Brasil, seria

inviável. A farinha de trigo só se fazia abundante em Buenos Aires através do intercâmbio mantido com as cidades de Córdoba, produtora de farinha de trigo em excesso, e de Assunção, que mantinha plantações de trigo e criação de gado, contribuindo, assim, para o aumento da capacidade de exportação do porto de Buenos Aires, uma vez que o “gado vacun, trazido de Assunção por Juan de Garay, ao fundar a cidade se multiplicava rapidamente” (CANABRAVA, 1984, p. 65).

Apesar de as exportações de frutos da terra, no porto de Buenos Aires, serem controladas pelas permissões reais temporárias, observa-se que as cifras de exportação, do porto de Buenos Aires às costas do Brasil, foram regulares entre os anos de 1608 a 1619, como podemos observar na tabela abaixo⁴⁵.

TABELA 2: Quantidade de frutos da terra exportados do porto de Buenos Aires para São Salvador Bahia (1608 - 1619)

ANOS	FANEGAS DE FARINHA DE TRIGO	QUINTAIS DE SESINA (CARNE SECA)	ARROBAS DE SEBO
1608	645	49	49
1612	268	48	48
1613	160	46	37
1615	36	06	06
1618	86	28	28
1619	412	78	86
Total	1607 Fanegas	255 Quintais	254 Arrobas

Fonte: Archivo General de la Nación (Argentina). Registros de Navíos (siglo XVII) (código 9, 45 5 2) Legajo 1, 2, 3.

Como verificamos, os portugueses que vieram colonizar o Brasil trouxeram consigo suas práticas alimentares calcadas numa tradição que refletia, em sua maior parte, a condição de um país campesino. A falta da produção de alimentos de subsistência, a exemplo, da farinha de trigo em solo tropical, não causou a total falta deste alimento, devido ao comércio mantido com o Rio da Prata (SILVA, 2005, p. 31).

O feijão foi um fator adicional vindo da cultura alimentar africana. Já no que diz respeito à farinha de trigo, na sua falta, a farinha de mandioca indígena era sempre bem recebida, não havendo, portanto, uma distinção muito grande entre as três matrizes culturais e alimentares do Brasil colônia: Portugal, África e o indígena ameríndio. Esse aspecto pode ser constatado nos registros de muitos cronistas que viajavam pelo Brasil colônia, estes afirmavam que o mesmo homem de alguma posse, proprietário de

⁴⁵ Referências obtidas nos registros de navios do Archivo General de la Nación Argentina.

escravos, comia como o homem comum, pobre e sem recursos. “[...] tantos os fazendeiros como seus escravos comiam a mesma comida, da mesma maneira: o feijão cozido e servido com seu caldo ralo, umedecendo a farinha de mandioca e amolecendo a carne-seca” (SILVA, 2005, p. 32).

É obvio que, nesse encontro de culturas, a troca de influência nos hábitos alimentares sempre se deu numa via de mão dupla, ocasionando uma mistura de costumes alimentares no Brasil.

Considerações Finais

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

Michel de Certeau (1982, p. 37).

Após quatro anos de contato com o tema desta pesquisa, é com um estranho sentimento de vazio que encerro este texto. Sentimento que transborda a realidade de um pesquisador, que se põe diante do difícil momento de decidir que é o fim, já que as fontes, as leituras e o tema, jamais serão esgotados em sua imensidão de significados e sentidos. Esperamos que outras pesquisas possam vingar a partir desta, pois a compreensão do Brasil colônia, no contexto da União Ibérica e sua relação comercial com Buenos Aires, ainda está longe de ser satisfatória para a historiografia brasileira.

Todas as questões que entendemos como fundamentais e determinantes para as relações sociais e comerciais estabelecidas entre São Salvador da Bahia e o Porto de Buenos Aires foram analisadas. Sendo assim, detivemo-nos a refletir desde a política Ibérica, diretamente destinada ao Brasil e ao Rio da Prata. Uma política que na tentativa de evitar o alargamento das fronteiras, as nações inimigas e a obtenção de estrangeiros em suas possessões ultramarinas intencionados em monopolizar o escoamento de prata do Vice Reino do Peru, acabou por lançar e efetivar uma proposta inversa. Isso porque passou a gerar nas colônias o necessário interesse de formação de alianças, como também o sábio modo em interpretar e adaptar as leis de acordo com os seus interesses e necessidades.

Avaliamos também o surgimento da política da “legalização do ilegal”, um ponto de discussão no qual observamos o processo das Arribadas forçosas, atentando-nos para o fato de que deixaram de ser uma exceção para tornarem-se regra e, assim, fazerem com que os leilões e as apreensões de mercadorias ilegais acabassem legalizando-as. Como vimos, com o estabelecimento desse tipo de política, passou a ser comum, por exemplo, a utilização do denominado “respaldo da Lei” para com aquele comerciante que não fizesse parte das redes de cumplicidade, e/ou ainda para algum juiz de fiscalização real que se intrometesse a entrar no porto de Buenos Aires, sem que isso fizesse parte de seu cotidiano.

Neste sentido, refletimos sobre como as mercadorias comercializadas, entre São Salvador da Bahia e o porto de Buenos Aires, poderiam ajudar-nos a entender tais

regiões. Nesse ínterim, destacamos que grande parte das justificativas de aquisição e de prorrogação das permissões reais de comércio concedidas aos vecinos de Buenos Aires correspondia ao discurso “de hambres desnudences” (CEBALLOS, 2007). Nesse processo, discutimos sobre as mercadorias compradas por intermédio de São Salvador da Bahia, as quais eram os mais variados artigos manufaturados, considerados de luxo para a época, bem como a grande quantidade de exportação de farinha de trigo, sebo e carne seca para São Salvador da Bahia. Essa pobreza e penúria, tão ressaltada pelos vecinos de Buenos Aires, foram devidamente tratadas neste trabalho.

Dessa forma, verificamos que o porto de Buenos Aires tornou-se um importante porto do Atlântico Sul. Um lugar de arranjos e vivências entre portugueses e espanhóis que passou, com a União Ibérica, a abrigar, também, comerciantes luso-brasileiros, que através das ordens religiosas e das redes de poder souberam inserirem-se e ascenderem-se no porto. Assim, o comércio com Buenos Aires propiciou a São Salvador da Bahia a expansão, cada vez mais, na dinâmica colonial do Império Ultramarino e, com isso, os descaminhos promovidos em prol do comércio com Buenos Aires favoreceram o abastecimento, principalmente, em momentos de guerra, como quando no período da guerra pelo açúcar, da invasão holandesa e francesa, bem como na defesa contra os ataques dos piratas ingleses. Sendo assim, a certeza de que seria encontrado, em São Salvador da Bahia o abastecimento necessário, acabou atraindo ao porto, a maioria dos navios que, tanto na Carreira das Índias, como em “Carreiras Soltas” circulavam pelo Atlântico, aumentando a zona de influência e a oportunidade de comerciantes luso-brasileiros.

Finalmente, podemos, com esta pesquisa, apresentar algumas facetas da colonização Ibérica na América e, dessa forma, observar a atividade econômica de uma região que soube aproveitar-se da sua localização geográfica, bem como das proibições a ela impostas. Desse modo, verificamos a astúcia de sujeitos que souberam construir a sua história ao deixarem “marcas” na história de suas regiões, e que tiveram contornos sociais e econômicos situados no Império Ibérico, no qual “O sol nunca se punha”, como bem declarou Boxer (1969, p. 118).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

6. Fontes Manuscritas

Legajo 1: Navío San Pedro (1608). Registro de Navíos (siglo XVII). Códice: Sala 9, 45 5 2.

Legajo 1: Navío San Antonio (1608). Registro de Navíos (siglo XVII). Códice: Sala 9, 45 5 2.

Legajo 1: Navío Nuestra Señora de la Ayuda (1610). Registro de Navíos (siglo XVII) código: sala 9, 45 5 2

Legajo 1: Caravela San Francisco (1611). Registro de Navíos (siglo XVII) código: sala 9, 45 5 2

Legajo 1: Navío Nuestra Señora de Nazaren (1611). Registro de Navíos (siglo XVII) código: sala 9, 45 5 2

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

Legajo 1: Navío Nuestra Señora de Gracia (1614). Registro de Navíos (siglo XVII) código: sala 9, 45 5 2

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

Legajo 1: Barca San Francisco (1615). Registro de Navíos (siglo XVII). Códice: Sala 9, 45 5 2.

Legajo 1: Navío San Antonio (1617). Registro de Navíos (siglo XVII). Códice: Sala 9, 45 5 2.

Legajo 1: Navío San Antonio (1618). Registro de Navíos (siglo XVII). Códice: Sala 9, 45 5 2.

Legajo 2: Navío Nuestra Señora de La Concepción (1619). Registro de Navíos (siglo XVII). Códice: Sala 9, 45 5 3.

Legajo 3: Navio San João Bautista (1619). Registro de Navíos (siglo XVII). Códice: Sala 9, 45 5 4.

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. Archivo general de la Nación Argentina.

Legajo 3: Navío La Concepción (1629). Registro de Navíos (siglo XVII): 1623-1635. Códice: Sala 9, 45 5 4. Archivo general de la Nación Argentina.

Legajo 3: Patache San Francisco (1633). Registro de Navíos (siglo XVII). Códice: Sala 9, 45 5 4.

8. Livros, Capítulos de Livros, Artigos, Dissertações e Teses

ABREU, C. de. *Capítulos de história colonial* (1907). 6ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1976.

ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *Trato dos Viventes. Formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

ANTONIL, André João. *Cultura e opulência do Brasil*. São Paulo: 3. ed. Itatiaia, 1982.

AZEVEDO, Thales de. *Povoamento da cidade do Salvador*. Salvador: Fundação Pedro Calmon, 2009.

BARROS, Queila Guedes Feliciano & CEBALLOS, Rodrigo. As margens da ilegalidade: relações mercantis e sociais entre as Capitanias 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. CD-ROM.

BOXER, Charles Ralph. *O império colonial português (1414-1825)*. Tradução Inês Silva Duarte. Lisboa: Edições 70, Lda. 1969.

BOXER, Charles Ralph. *Os Holandeses no Brasil: 1624 - 1654*. Tradução: Olivério M. de Oliveira Pinto; apresentação de Dorany Sampaio. Recife: CEPE, 2004.

BOXER, Charles Ralph. *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola*. Tradução de Olivério de Oliveira Pinto. São Paulo: v. 353. Editora Nacional, 1973.

BRAUDEL, Fernand. *Civilização material, economia e capitalismo século XV-XVIII*. Tradução Telma Costa. São Paulo: v. 3. Martins Fontes, 1996.

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

CARDOSO, Ciro Flamarion Santana. Sobre os modos de produção coloniais na América. O modo de produção escravista colonial na América. In: SANTIAGO, Théo (org). *A América Latina Colonial: ensaios*. Rio de Janeiro: Pallas, 1975.

CEBALLOS, Rodrigo. *À margem do Império: autoridades, negociações e conflitos – modos de governar na América espanhola (séculos XVI e XVII)*. In. Saeculum – Revista de História, ano, 15, n. 21 (2009). João Pessoa: Departamento de História/Programa de Pós-Graduação em História/UFPB, jul/dez. 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.

CERTEAU, Michel de. *A escrita da história*. Tradução de Maria de Lourdes Menezes; revisão técnica [de] Arno Vogel. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1982.

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

DIAS, Maria Odila Leite da Silva. A interiorização da metrópole: 1808-1853. In. Carlos Guilherme Mota (org). *1822*. Dimensões. 2. ed. São Paulo: Perspectiva, 1986.

ELLIS, Myriam. *Contribuição ao Estado do Abastecimento das Áreas Mineradoras no Século XVIII*. Rio de Janeiro: MEC, 1961.

FLAVIAN, Eugenia; FERNÁNDEZ, Gretel Eres. *Dicionário espanhol português*. São Paulo: Ática, 2005.

FRAGOSO, João Luiz Ribeiro. *Homens de Grossa Aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1992.

FURTADO, Celso. *Economia colonial no Brasil nos séculos XVI e XVII*. São Paulo: Hucitec, 2001.

FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. São Paulo: 27. ed. Companhia Editora Nacional, 1998.

GONÇALVES, Regina Célia. *Guerras e açúcares: política e economia na Capitania da Parayba, 1585-1630*. Bauru: Edusc, 2007.

GONÇANVES. Regina Célia. *Fim do domínio holandês – 25 de janeiro de 1654*. In. Dicionário de datas da história do Brasil/Circe Bittencourt (organizadora). São Paulo: Contexto, 2007.

GOUVÊA, Maria de Fátima Silva. *Diálogos historiográficos e cultura política na formação da América Ibérica*. In. Culturas Políticas: ensaios de história cultural, história política e ensino de história. (Org.) SOIHET, Rachel; BICALHO, Maria Fernanda Baptista Bicalho & GOUVÊA, Maria de Fátima Silva. Rio de Janeiro: Mauad, 2005.

HERRERRO, Pedro Peres. *Comercio y mercados en América Latina Colonial*. Madrid: MAPFRE, 1992.

HOLANDA, Sergio Buarque de. Sobre uma doença infantil na historiografia. In: *O Estado de São Paulo*. N. 829. São Paulo: 1973.

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

KLEIN, Herbert S. *O tráfico de escravos no Atlântico*. Tradução e revisão Francisco A. Moura Duarte. São Paulo: FUNPEC Editora, 2000.

LAPA, José Roberto do Amaral (org). *Modos de Produção e Realidade Brasileira*. Petrópolis: Vozes, 1980.

LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a Carreira da Índia*. São Paulo: Hucitec, Unicamp, 2000.

LENHARO, Alcyr. *As tropas de Moderação: o abastecimento da Corte na formação política do Brasil*. 2. ed. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura do Rio de Janeiro (Biblioteca Carioca), 1993.

LINHARES, Maria Yedda. *História do abastecimento: uma problemática em questão (1530-1918)*. Brasília: Binagri, 1979.

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

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

MELLO, Evaldo Cabral de. *O Brasil Holandês (1630-1654)*. São Paulo: Penguin Classic, 2010.

MELLO, Evaldo Cabral de. *Olinda Restaurada: guerra e açúcar no Nordeste, 1630-1654*. 2ª ed. rev. e aumentada. Rio de Janeiro: Topbooks, 1998.

MOLINA, Raul A. *Hernandarias el hijo de la tierra (1560-1631)*. Buenos Aires: 1948.

MONTEIRO, Bentes Rodrigo; VAINFAS, Ronaldo. *Império de Várias faces: relações de poder no mundo ibérico da Época Moderna*. São Paulo: Alameda, 2009.

MOUTOUKIAS, Zacarías. *Burocracia, contrabando y autotransformacion de las elites Buenos Aires em el siglo XVII*. Anuario del IEHS, III, Tandil, 1988.

MOUTOUKIAS, Zacarias. *Contrabando y control colonial em el siglo XVII*. Buenos Aires: Centro editor da América Latina, 1988. (a)

NASCIMENTO, Anna Amélia Vieira. *“Letras de Risco” e “Carregações” no comércio colonial da Bahia (1660-1730)*. Salvador: Publicação da Universidade Federal da Bahia, Centro de Estudos Baianos, 1977.

NOVAIS, Fernando A. *Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial (1777 – 1808)*. 7º ed. São Paulo: Hucitec, 2001.

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. 2 v. il.

OLIVEIRA, A. *Poder e oposição política em Portugal e no Brasil no período filipino*. Lisboa, Difel, 1991.

PRADO JUNIOR, Caio. *Formação do Brasil Contemporâneo*. 23º ed. São Paulo: Brasiliense, 2008.

PRADO JUNIOR, Caio. *História Econômica do Brasil*. 43ª reimpr. Da 1ª ed. de 1945. São Paulo: Brasiliense, 2004.

PUNTONI, Pedro. *A mísera sorte: a escravidão africana no Brasil Holandês e as guerras do tráfico no Atlântico Sul, 1621-1648*. São Paulo: Hucitec, 1999.

RUSSEL-WOOD, A. J. R. *Centros e periferias no mundo luso-brasileiro, 1500-1808*. Revista Brasileira de História, v. 18, n. 36, p. 187-249, 1998.

SALVADOR, José Gonçalves. *Os cristãos-novos e o comércio no Atlântico meridional (com enfoque nas Capitanias do Sul 1530-1680)*. São Paulo: Editora São Paulo, 1978.

SCHUWARTZ, Stuart B. *Burocracia e sociedade no Brasil colonial: o Tribunal Superior da Bahia e seus desembargadores, 1609-1751*. Tradução Berilo Vargas. – São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

SCHUWARTZ, Stuart B. *Segredos Internos: engenhos e escravos na sociedade colonial, 1550-1835*. Tradução Laura Teixeira Motta. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

SERRÃO, J.V. *O tempo dos Felipes em Portugal e no Brasil*. Lisboa, Colibri, 1994.

SILVA, Paula Pinto e, *Farinha, feijão e carne-seca: um tripé culinário no Brasil colonial*. São Paulo: Editora Senac, 2005.

SIMONSEN, Roberto Cochrane. *História econômica do Brasil: 1500/1820*. São Paulo: 7. ed. Nacional, 1977.

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

SOUSA, Avanete Pereira. *Salvador, capital da colônia*. São Paulo: Atual, 1995. – (A vida no tempo)

SOUZA, Laura de Mello e. *O sol e a sombra: política e administração na América portuguesa do século XVIII*. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.

TAVARES, Luís Henrique Dias. *História da Bahia*. São Paulo: UNESP; Salvador: EDUFBA, 2001.

VAINFAS, Ronaldo. *Dicionário do Brasil colonial (1500 – 1808)*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2001.

WEHLING, Arno; & WEHLING, Maria José C. de M. *Formação do Brasil Colonial*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1994.

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.

ZEMELLA, Mafalda. *O abastecimento da Capitania de Minas Gerais no século XVIII*. 2°. ed. São Paulo: Hucitec, 1990.

GLOSSÁRIO

Audiência de Charcas - Jurisdição da audiência que cobria, inicialmente, uma área de 100 léguas (1.796 km) do território espanhol, incluindo Santa Cruz e territórios pertencentes atualmente ao Paraguai. O presidente da audiência tinha autoridade jurídica, poderes administrativos e executivos na região.

Cabildo – Câmara de Buenos Aires, órgão responsável pela jurisdição local, tendo os seus representantes relações diretas com os interesses comerciais do porto, pois para uma população que não atingiria ao longo do século XVII mais do que 2.000 habitantes, adquirir cargos e permissões reais significava pertencer a uma esfera de poder que se estendia para além do porto, conseguindo honrarias na Audiência de Charcas e, até mesmo, perante o Rei.

Sesina – Carne seca.

Vecinos - 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 de acordo com os preceitos do Cabildo, em caso de ausência deixar um representante armado e com montaria para que mantenha sua *vencidad* até seu retorno e acudir a todas as coisas e os casos, como tais vecinos, caso mandassem e fossem obrigados.