

PELOS MARES DO SUL: AS CARREGAÇÕES MARÍTIMAS ENTRE O BRASIL COLONIAL E O RIO DA PRATA (SÉCULO XVII)

Rodrigo Ceballos¹

Após dois meses de viagem, o navio negreiro Nossa Senhora da Graça alcançou o Rio da Prata e jogou âncora na conhecida região do *pozo*, o rio Riachuelo, mais seguro pelo maior calado e distante poucos quilômetros do porto e cidade de Buenos Aires.

Era o início do ano de 1614. O governador do Rio da Prata e Paraguai, Diego Marín Negrón, falecera no final do ano anterior e o cargo passara interinamente para o *teniente general de gobernador* capitão Matheo Leal de Ayala. Desde o ano de 1594 os seus governadores deveriam fazer cumprir as ordens régias que proibiam o comércio de ferro, escravos ou outras mercadorias vindas do Brasil, África, Índias Orientais ou outras partes pertencentes à Coroa portuguesa. Apenas era permitido aos *vecinos* do porto (cidadãos, com direito de participação no Cabildo – o Senado da Câmara) o comércio por intermédio de navios vindos de Sevilha, despachados pela Casa de Contratação.²

Como de praxe, o governador interino, em companhia do tesoureiro oficial régio Simon de Valdes, realizaram a visita ao navio recém chegado. Entre os passageiros estavam quatro traficantes de escravos. O oficial régio contabilizou 37 peças de escravos e escravas africanas e 34 “moleques” e “molecas”. Em despacho emitido em São Paulo de Luanda e anexado ao processo da *visita* sabemos que foram embarcados 148 africanos. Os direitos reais, que somavam 507 mil e 600 réis, deveriam ser pagos ao seu contratador de Angola. Um dos comerciantes, inclusive, prometera pagar a dívida contraída diretamente na casa dos escravos de Lisboa.

Por ser comércio proibido e sem autorização da Coroa ou do *asientista* detentor das licenças de comércio de escravos, as peças foram proibidas de desembarcar. O capitão e mestre do navio, Gonzalo Rodrigues Minaya, explicou que o destino do comércio de escravos era, na realidade, o Rio de Janeiro, mas fortes tormentas avariaram a embarcação durante a viagem e seus tripulantes, sem água e mantimentos,

¹ Professor de História da Universidade Federal de Campina Grande, Centro de Formação de Professores (Campus de Cajazeiras). Trabalho desenvolvido em conjunto com a bolsista Queila Guedes Feliciano e financiado pelo Programa PIBIC/CNPq/UFCG.

² Carta de Julio de 1596, del contador Hernando de Vargas al rey. In LEVILLIER, Roberto (coord.). In: *Correspondencia de los Oficiales Reales del Río de la Plata con los Reyes de España* (1540-1596). Tomo 1. Madrid: Sucesores de Rivadeneyra, 1910. p. 508.

viram-se obrigados a buscar um porto seguro em Buenos Aires. Durante a travessia muitos escravos faleceram e outros estavam doentes devido às condições de insalubridade no navio, o que justificava o pequeno número de peças transportado.

Mediante averiguação dos oficiais constatou-se que a arribada não foi maliciosa e que o navio sofrera danos no casco e no mastro. A justiça real permitia abrigo legal aos navios de *arribada forzosa*, isto é, a embarcações danificadas com risco de naufrágio. Mediante súplica à justiça maior da cidade, Minaya pôde desembarcar os escravos na praia do Riachuelo, mas não obteve permissão para deslocá-los para a cidade, provavelmente por temer-se uma epidemia na localidade.

Curiosamente, neste registro de navio há, ao menos, uma “voz” dissonante ao testemunho do mestre Minaya. No processo de *visita*, o Defensor da Real Fazenda da cidade denunciou a entrada maliciosa do navio e a tentativa ilegal de venda dos escravos por Minaya e os demais traficantes. Uma reação isolada que foi rapidamente silenciada. Ao que parece, o governador interino e oficiais régios não deram ouvidos às denúncias e, estranhamente, permitiram que 12 escravos e escravas mortos fossem enterrados no cemitério da igreja matriz. Entre as testemunhas que registraram a entrada dos escravos mortos na cidade estava, inclusive, um dos traficantes vindos no navio. Por mais seis dias entraram outros escravos e escravas falecidos, fazendo-se questão de registrar o número de escravos trazidos à cidade.

Como o livre tráfico de escravos era proibido na região, a documentação analisada dos *registros de navios* não deixa transparecer se os escravos “mortos” foram, na realidade, vendidos e repassados por meio de procurações a outros comerciantes com ligações no interior da região. As testemunhas que dia a dia se amontoavam perante o tabelião para declararem a morte e o enterro de africanos não deixa de causar suspeita. A mão de obra escrava era imprescindível para as minas de prata de Potosi. Como porto estratégico do Atlântico, Buenos Aires era facilmente alcançada por embarcações interessadas em tratos e contratos de vidas ou manufaturas vindas de Angola ou do Brasil colônia.

As atividades comerciais de Gonzalo Rodrigues Minaya não eram desconhecidas no porto de Buenos Aires. Dois anos antes, em 1612, trouxera a Buenos Aires, junto com o governador do Rio de Janeiro, Martim de Sá, 44 escravos sem licença. O então

governador Diego Marin Negrón permitiu que doze deles fossem vendidos livremente e declarou os demais por “perdidos” para serem leiloados em *publica almoneda*.³

Nesse período havia uma sensível diferença entre os direitos de entrada de escravos cobrados no Brasil e aqueles existentes na América espanhola, onde o imposto de *almojarifazgo* chegou à razão de 7,5%. Um valor mais oneroso que o tributo vigente nos domínios portugueses. Para comercializar no Rio da Prata e escapar das taxas alfandegárias traficantes alegavam que a entrega de escravos ocorreria no Brasil quando, na realidade, realizavam-na ilegalmente em Buenos Aires mediante *arribadas maliciosas*.

No ano de 1615, já no quarto governo de Hernan Arias de Saavedra, o mestre Rodrigues Minaya retornou ao porto de Buenos Aires trazendo mais 50 peças de escravos sem licença. Recebido pelo governador, os escravos foram dados por *perdidos* e levados a *publica almoneda*. Mediante legalização da compra em leilão público, realizado em praça central da cidade, os africanos terminaram caindo nas mãos do *alguacil mayor* (membro oficial do Cabildo), Luis de Navarrete. O próprio Navarrete comercializara 160 peças de escravos na Bahia no mesmo ano de 1615 e, certamente, em passagem pelo Rio de Janeiro entrou em contato com o conhecido Minaya.⁴

Segundo Zacarias Moutoukias, já no final do século XVI – entre os anos de 1586 a 1595 – entraram pelo porto de Buenos Aires aproximadamente 380 escravos. Mas devido à proibição deste comércio sem a devida licença real e a existência de um tráfico que legalizava o contrabando através de interesses locais, provavelmente aquele número foi bem maior. Apesar de alegar o mesmo problema em relação às fontes de pesquisa, Liliana Crespi conseguiu identificar, para este mesmo período, 564 entradas de escravos na cidade porto do Rio da Prata. Apenas em 1593, no primeiro ano do governo de Fernando de Zárate, teriam entrado 334 escravos.⁵

A apreensão de mercadorias e escravos africanos em *visitas* de oficiais régios a navios que chegavam a Buenos Aires era comum e praticada constantemente pelos governadores. O direito da *publica almoneda* tornou-se uma estratégia comercial de

³ TRELLES, Manuel Ricardo (org.). *Registro Estadístico de Buenos Aires* (1863), p. 24.

⁴ Archivo General de las Índias – Escribanía de Cámara y Justicia del Consejo de Indias, Residencias de la Audiencia de Buenos Aires, “Buenos Aires, año de 1618 [tachado] 1624. Traslado de la causa de capitulos que Simón de Valdez siguió=contra el gobernador Hernandarias de Saavedra en su residencia”, Escribanía 892A, fls. 13 e 13v.

⁵ MOUTOUKIAS, Zacarias. *Contrabando y control colonial en el siglo XVII*. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina, 1988. pp.57-62; CRESPI, Liliana. La complicidad de los funcionarios reales en el contrabando de esclavos en el puerto de Buenos Aires, durante el siglo XVII. Artigo disponibilizado para leitura no site: <http://www.clacso.ar/~libros/aladaaa/crespi.rtf>.

legalização de mercadorias e escravos africanos vindos do Brasil colônia ou Angola. Este triângulo comercial no Atlântico Sul manteve-se vivo durante a primeira metade do século XVII graças às redes comerciais mantidas, em grande medida, por lusitanos. Mediante o leilão oficial a mercadoria era legalmente comprada por um *vecino* comerciante que, na realidade, já aguardava a vinda da embarcação da mercadoria a ser legalizada. Um recurso vantajoso para todos os envolvidos nesta rede, pois o comerciante era obrigado a pagar o direito real de venda e repassar a terça parte do valor da compra ao denunciante.

O lucrativo comércio no Rio da Prata atraía desde governadores e oficiais régios do Brasil colônia até negociantes que ligavam Buenos Aires com o interior da região, a Vila Real de Potosi e até mesmo Lima, capital do Vice-Reino do Peru. Por meio das redes comerciais voltadas para Buenos Aires e a legalização das mercadorias e africanos transportados criou-se na cidade uma complexa política de privilégios mantida num tenso jogo de interdependências entre o governador, os oficiais régios e os *regidores* –, membros do Cabildo. Segundo o historiador Jorge Gelman, dos 300 *vecinos* que existiram na cidade de Buenos Aires durante a primeira metade do século XVII, 200 participaram de alguma forma no comércio de escravos. Desse total, apenas 26 *vecinos* concentravam 76% dos negócios em suas mãos.⁶ Um trato que alcançava lucros de até 100% das inversões feitas em Angola e 200% quando os escravos eram finalmente vendidos para o trabalho das minas de prata de Potosi.

Eram comuns as reclamações de ouvidores da Audiência de Charcas (tribunal de justiça da região austral do continente sul-americano) de que os negociantes traziam do Alto Peru, em seu retorno a Buenos Aires, *plata sin quintar*. Denunciava-se que no transporte de couros do Rio da Prata rumo ao Brasil ou ao Velho Mundo, costumava-se esconder *currões* de prata entre eles. Apesar da proibição do comércio de couros, muitas vezes os próprios governadores da província o permitiam para o bom sustento da *respublica*. O mesmo Rodrigues Minaya, mediante permissão do governador Hernan Arias de Saavedra, transportou para Pernambuco em 1615, aproximadamente 1.700 couros.

Gonzalo Rodrigues Minaya era um piloto português, possuía residência em frente ao convento de São Francisco, no Rio de Janeiro, e mantinha constantes contatos com a Bahia e Pernambuco. Sua prática comercial no Rio da Prata respaldava-se

⁶ GELMAN, Jorge Daniel. Cabildo y Elite Local: el caso de Buenos Aires en el siglo XVII. *Revista Latinoamericana de Historia Económica y Social*, n. 6, pp. 3-20, segundo semestre de 1985, p. 5.

especialmente nas próprias Cédulas Reais que restringiam o comércio livre no porto e ligações de compadrio que mantinha na cidade de Buenos Aires.

Em 1602, em consulta com o Conselho das Índias, o monarca espanhol emitiu uma série de Cédulas Reais que proibiam o desembarque em Buenos Aires de portugueses (e demais estrangeiros) sem licenças e o livre comércio, mas que em compensação restringiam envios constantes de juízes de comissão da Audiência de Charcas para fiscalizar as práticas comerciais no porto e davam uma liberdade, mesmo que limitada, de comércio dos *vecinos* com o Brasil através de licenças. Estas Cédulas continuavam a proibir o comércio de escravos, mas permitiam que em navios particulares de *vecinos* fossem transportados anualmente ao Brasil e à África, assim como a outras terras vizinhas de domínio espanhol os chamados *frutos de la tierra*: até 2.000 *fanegas* de farinha, 500 quintais de carne seca e 50 arrobas de sebo por ano. Em seu retorno, as embarcações poderiam trazer roupas, lenços, calçados, ferro, aço e outros produtos para serem consumidos unicamente em Buenos Aires.⁷ Esta Cédula seria renovada – inclusive provisoriamente por *ordenanzas* de funcionários da Audiência de Charcas e do governador da província do Rio da Prata – ao longo da primeira metade do século XVII.

Como a grande maioria dos *vecinos* do porto não possuía embarcações e dependia do comércio lusitano pelos mares do Sul, criou-se, assim, uma complexa teia comercial e social, dinâmica e fluida, entre o Brasil colônia, o Rio da Prata e feitorias africanas. Rodrigues Minaya foi um dos tantos comerciantes que fizeram parte destas redes ao longo do seiscentos. Para tecê-la, os comerciantes lusitanos precisavam criar vínculos de dependência com os moradores locais. Em 1617, por exemplo, os pilotos Minaya e Agustín Pérez – experientes negociantes na região – possuíam fiadores em Buenos Aires, da mesma forma que alguns de seus *padrinos* eram *vecinos* lusitanos como o português Mathias Machado.⁸ A entrada de portugueses no porto, mesmo que proibida, esteve envolta num emaranhado de relações sociais que os ligavam tanto aos chamados *beneméritos* – os descendentes dos primeiros conquistadores da região –, como aos segundos, terceiros ou últimos *pobladores*.

⁷ Real Cédula de 20 de agosto de 1602, permitiendo la exportación de frutos al Brasil y Guinea. In Archivo de la Nación Argentina. *Reales Cédulas y Provisiones* (1517-1662). Tomo 1. Buenos Aires, 1911. pp. 52-53. Ver também: CANABRAVA, Alice P. *O comércio português no Rio da Prata* (1580-1640). Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1984. pp. 71-78.

⁸ SAGUIER, Eduardo R. The social impact of a middleman minority in a divided host society: the case of the portuguese in early Seventeenth-Century Buenos Aires. *Hispanic American Historical Review*, v. 65, n. 3, p. 467-491, 1985.

O lusitano Mathias Machado e seu irmão, Thomás Machado, fizeram parte de uma respeitada rede de comerciantes que adquiriram *vecindad* na cidade de Buenos Aires. Eles foram casados com as filhas do também lusitano Gil González, concunhado do *vecino* e também português Amador Báez de Alpoim (“o velho”). Alpoim chegou ao porto de Buenos Aires em 1598 na fragata que trouxe o governador Dom Diego Rodrigues de Váldez y de la Banda e sua comitiva. Através das permissões concedidas pelo governador comercializou no Brasil os produtos da terra dos *vecinos* da região e introduziu escravos de Angola. Fechando este breve exemplo de um espiral de relações familiares com várias outras ramificações, Báez de Alpoim era o irmão de Juan Cabral de Melo, genro do *teniente de gobernador* Matheo Leal de Ayala.⁹ Estas alianças familiares mantiveram ao longo do século XVII uma poupança social capaz de controlar, mesmo que muitas vezes mediante fortes disputas, o comércio no porto rio-platense.

Apesar da historiografia sobre o tema insistir na dicotomia existente entre lusitanos e espanhóis no porto de Buenos Aires ao longo do século XVII – conhecidos como *confederados* e *beneméritos* – é difícil discernir grupos endógenos de portugueses na cidade voltados unicamente para o comércio. Pela proximidade com o Brasil e a forte presença de comerciantes lusitanos na região rio-platense, os portugueses fizeram parte de suas imbricações sociais, participando como contrabandista, *vecino* e obtendo, até mesmo, cargos administrativos no Cabildo. Moutoukias chama atenção que apesar da existência de uma disputa por interesses tão diversos entre os *beneméritos* e *confederados*, em 1640 estes dois grupos não passavam de duas redes de notáveis que apresentavam características similares e profundamente interconectadas.¹⁰

Acredito que logo após a fundação de Buenos Aires, em 1580, estes grupos aparentemente dicotômicos não são tão fáceis de discernir entre os que estavam a favor da presença portuguesa e os que lutaram contra ela pelo controle comercial do porto. As redes de interesses formadas pelas relações luso-espanholas em Buenos Aires permitiram um grau de controle maior das rotas comerciais com o Alto-Peru e o Oceano Atlântico e das formas de negociação com a capital do Vice-Reino do Peru e a Coroa espanhola. É por meio destas relações sociais e econômicas, muitas vezes em

⁹ GAMMALSSON, Hjalmar Edmundo. *Los pobladores de Buenos Aires y su descendencia*. Buenos Aires: Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, 1980. pp. 187-189, 303-304, 331-322 e 357-358. Cabildo del 31 de enero de 1622. *Acuerdos*, III-IV, p. 166.

¹⁰ MOUTOUKIAS, Zacarias. *Contrabando y control colonial en el siglo XVII*. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina, 1988.

conformação com as diretrizes metropolitanas, que a presença lusitana em Buenos Aires e seu comércio com o Brasil colônia pode ser compreendido.

Os portugueses, portanto, não foram elementos externos ou complementares à dinâmica comercial no Rio da Prata, mas parte estrutural e instituinte destas relações. Os recursos econômicos por si só não explicam a autonomia e a hegemonia de uma elite local em relação ao comércio em Buenos Aires e o Atlântico Sul. Faz-se necessário entender as imbricações políticas e sociais de lusitanos na região rio-platense.

No terceiro governo de Hernan Arias de Saavedra, em 1602, um sevilhano homem de letras chamado Juan de Vergara ganhou notoriedade na cidade de Buenos Aires. Seu conhecimento das leis e capacidade de defesa dos direitos locais sobre as diretrizes reais tornou-o assessor, conselheiro e escrivão do governador. Em 1609, ano de saída de Hernan Arias do governo, sob os auspícios do Cabildo ganhou o cargo de *teniente general de gobernador*, autoridade maior da província depois da de governador. Adquiriria (ou compraria) ainda cargos simbólicos e políticos ao longo da primeira metade do século XVII: tabelião do Santo Ofício, tesoureiro da Santa Cruzada, *alcaide* de primeiro voto e *regidor* perpétuo do Cabildo de Buenos Aires. Seu sogro, Diego Trigueros, foi *regidor* do Cabildo, *procurador general* e *vecino* comerciante da cidade; e seu cunhado, António Gutierrez Barragán, era negociante de escravos e parente de portugueses. O tio de Barragán, Bernardo Sánchez, manteve por anos sociedade comercial com o lusitano Diego de Vega.

Este português chegou ao porto de Buenos Aires por volta de 1601 e nove anos depois requisitou ao Cabildo, com sucesso, seu pedido de *vecindad*, obtendo terras próximas ao rio Riachuelo – sítio estratégico para o comércio. Membro de uma família formada por banqueiros cristãos-novos portugueses na corte de Madri, Vega costumou transitar principalmente no circuito comercial de tráfico de escravos: Lisboa – Luanda – Rio de Janeiro – Buenos Aires, mantendo constantes contatos com governadores e contratadores de Angola.¹¹ Foi sogro de Gonzalo Vaz Coutinho (“o moço”), neto do *asientista* de mesmo nome que atuou no comércio de escravos até 1619; procurador do contratador de Angola, Duarte Dias Henriques – também descendente de cristãos-novos e, no final da década de 1620, banqueiro da Coroa madrilena –; e assumiu o posto de feitor do *asientista* António Fernandes d’Elvas.

¹¹ ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes*. Formação do Brasil no Atlântico Sul. São Paulo: Companhia das Letras, 2000. pp. 81-89, 110, 201.

Certamente os interesses comerciais entre Diego de Vega e Juan de Vergara aproximaram-nos definitivamente em 1619, quando selaram a sociedade mediante o casamento da filha de Vega com Vergara. Além de Vergara, Diego de Vega também manteve como parente e sócio o lusitano Diego Lopes de Lisboa, um importante comerciante da rota Potosí- Buenos Aires. Este português chegou ao Rio da Prata por volta de 1600 e cinco anos depois era *encomendero* na cidade de Córdoba, província de Tucumán. Era o pai de António de León Pinelo, futuro jurista, organizador da *Recopilación de Leyes de las Índias* e defensor do comércio de Buenos Aires com Brasil, Angola e Sevilha.

Diego da Vega adquiriu por anos a confiança dos *vecinos* e certo controle comercial do porto (chegou a ser preso, junto com Vergara, pelo governador Hernan Arias). Em 1619, com a entrada do novo governador Diego de Góngora, os moradores confiaram a Vega as licenças comerciais de seus frutos da terra. As permissões repassadas ao lusitano foram encaminhadas a Francisco de Barros, negociante cujo nome aparece com freqüência na documentação dos *registros de navios* despachando mercadorias ao Rio da Prata junto aos oficiais régios da alfândega da Bahia.

Francisco de Barros provavelmente foi um dos principais atravessadores de Vega na rota Rio da Prata – Brasil – Portugal. Em um único auto do registro percebe-se que desde 1604 até 1615, de forma esporádica, os navios de saída para Buenos Aires tiveram como despachante o próprio Barros. As mercadorias transportadas (e legalmente registradas) foram principalmente produtos manufaturados, obtidos mediante transações comerciais coordenadas por procuradores de confiança dos *vecinos* e dos atravessadores e legitimadas em procurações assinadas por tabelião de Salvador.¹² Provavelmente muitas das mercadorias, junto com a prata contrabandeada, seguiam para Angola, onde eram trocadas por escravos.

O *asientista* Duarte Dias Henriques, ligado a Diego da Vega, por exemplo, foi dono de engenhos em Pernambuco e residiu em Olinda na década de 1590. Como contratador costumou passar amplos poderes ao comerciante chamado Manuel Drago. Este feitor mantinha ligações de cumplicidade com o governador de Angola, tecendo rotas com a Bahia e Pernambuco no Brasil, e Cartagena de las Indias e o Rio da Prata na

¹² Archivo General de la Nación, Argentina. Registro de Navíos (siglo XVII): 1608-1615. Legajo 1, Navío La Concepción (1615), Sala 9, 45 5 2.

América espanhola. O próprio Francisco de Barros costumava transportar mercadorias e escravos de Pernambuco para Buenos Aires.¹³

Outro vestígio destas sendas comerciais pelo Atlântico está na tentativa do governador-geral de Pernambuco, Gaspar de Sousa, dar permissão aos espanhóis Jacome D'Aroso e Pero de Baldes (ou Valdes) para partirem de Olinda ao porto de Buenos Aires em 1616. Não era a primeira vez que Baldes tratava naquele porto: no ano anterior transportou para o Brasil frutos da terra e couros de *vecinos* de Buenos Aires. Na cidade, os mestres de navios Gonzalo Rodrigues Minaya e Agustín Peres passaram procuração a Baldes, em nome do governador Hernan Arias, para que vendesse couros em Sevilha. Com a justificativa de que haviam enfrentado forte tormenta na saída do Rio da Prata, Baldes e D'Aroso atracaram no Rio de Janeiro sem saldar as dívidas deixadas em Pernambuco (apenas em frete, os comerciantes teriam recebido mais de mil patacas). Em terras fluminenses comercializaram os couros por farinhas e fazendas. Provavelmente ainda com alguma prata contrabandeada em Buenos Aires não quiseram retornar às graças de Gaspar de Sousa, e seguiram diretamente para Angola. Sabemos que Minaya possuía contatos comerciais em São Paulo de Luanda, tendo já transportado escravos a Buenos Aires no período do governo de Marin Negrón e Matheo Leal de Ayala. Não seria exagero supor que Baldes e seu sócio seguissem, então, orientações deste traficante de escravos.

De qualquer forma, Baldes e D'Aroso não concluíram seus negócios. Em meados de fevereiro de 1617 foram surpreendidos com a visita do escrivão público e judicial e do ouvidor geral do reino de Angola. Presos, provavelmente retornaram a Pernambuco para sofrer as devidas punições do governador.¹⁴

Mas é na Bahia que os registros mostram uma maior frequência e valor das carregações marítimas vindas do Rio da Prata ou partindo para o porto de Buenos Aires. Em Salvador, em 1618, Francisco Barros recebeu do novo governador do Rio da Prata, Diego de Góngora, e do tesoureiro de Buenos Aires, Simon de Valdes, 300.000 ducados em mercadorias. Mediante assistência e influência de Diego da Vega, Valdes obteve crédito para a compra da grande quantidade de produtos em Lisboa. As mercadorias

¹³ KELLENBENZ, Herrmann. Mercaderes extranjeros en América del Sur a comienzos del siglo XVII. *Anuario de Estudios Americanos*, n. 28, p. 377-403, 1971, p. 392.

¹⁴ Contra Pero de Baldes. In SALVADO, João Paulo; MIRANDA, Susana Münch (ed.). *Livro Primeiro do Governo do Brasil (1607-1633)*. Brasília: Centro de História e Documentação Diplomática, MRE, 2001. pp. 170-179. TRELLES, Manuel Ricardo (org.). *Registro Estadístico de Buenos Aires (1864)*. Tomo 2. Buenos Aires: "El Nacional", 1866. p. 6. Archivo General de la Nación, Argentina – Registro de Navíos (siglo XVII): 1608-1615, Legajo 1, Navío Nuestra Señora de Gracia, 1613, Sala 9, 45 5 2.

foram trocadas por escravos africanos em Salvador e Olinda e as restantes seguiram para o Rio da Prata sob os auspícios do governador-geral do Brasil, Dom Luís de Sousa. Desde Buenos Aires, o tesoureiro – perseguido por juiz de comissão enviado pelo Conselho das Índias – encaminhou as mercadorias para o interior, obtendo com ajuda do contador de Potosí entre 20 e 30 *piñas* de prata, no valor aproximado de um marco.¹⁵

A quantidade de informações das rotas comerciais e suas carregações entre o Rio da Prata e as chamadas “costas do Brasil” na primeira metade do século XVII impressiona. Por meio dos *registros de navíos* e rica bibliografia sobre o tema é possível delinear as estratégias comerciais exercidas por lusitanos num porto semi-aberto e a constituição de suas relações sociais numa localidade ao extremo sul do Atlântico. Um estudo que ainda engatinha para dados mais precisos e capazes de mapear melhor estas redes comerciais luso-espanholas.

Os lugares de participação lusitana no Rio da Prata não cessaram no século XVII. Continuaram a existir dentro de novas mecânicas de relações sociais que permitiram sua presença e formações de redes comerciais. Emir Reitano, em sua obra, mostra como a presença lusitana manteve-se na Buenos Aires do século XVIII, mesmo após o fim da união das Coroas ibéricas e o início dos conflitos luso-espanhóis. Fosse através de pequenas corporações de ofícios manuais ou pelas redes parentais, novos imigrantes portugueses mantiveram-se no comércio, tiveram títulos militares, participaram da administração e da elite local, tiveram filhos e netos que, inclusive, chegaram a participar do processo da independência argentina iniciado em 1811.¹⁶

¹⁵ Archivo General de Indias, Escribanía de Cámara y Justicia del Consejo de Indias, Comisiones de la Audiencia de Buenos Aires, Escribanía 880B. Archivo General de la Nación, Argentina. Registro de Navíos (siglo XVII), Legajo 2, Autos sobre la arribada de un navío portugués (1619-1620), Sala 9, 45 5 3.

¹⁶ REITANO, Emir. *Los portugueses del Buenos Aires tardocolonial: inmigración, sociedad, familia, vida cotidiana y religión*. 2004. 254 fls. Tese (Doutorado em História). Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación de la Universidad Nacional de La Plata, 2004.