

## **O COMÉRCIO PORTUGUES NO RIO DA PRATA: AS RELAÇÕES COMERCIAIS NO PORTO DE BUENOS AIRES NAS MALHAS DO CABILDO**

Vivianne Pereira Lopes<sup>1</sup>

A Espanha, como toda a Europa, passou por diversas transformações sociais e econômicas a partir do século XIV. No século XV tem-se uma recuperação da economia europeia com o comércio no Oriente, mas devido à tomada da região pelos Turcos Otomanos essa rota foi fechada e fez com que surgisse a necessidade de investir nas navegações para garantir o desenvolvimento e expansão comercial e territorial. Os portugueses se destacaram primeiramente devido à estabilidade interna conquistada ao expulsar os mouros, desenvolver técnicas de navegação, interesse de negociantes e promover o fortalecimento do Estado. A Espanha nesse mesmo período segue também em busca de crescimento territorial e passa a incentivar os que tinham interesse em desenvolver as terras descobertas em nome do rei de Espanha, no caso o reino de Castela que consegue se sobressair aos conflitos internos e ao domínio muçulmano, através da promessa de riqueza e principalmente a concessão de títulos de nobreza.

À medida que novas terras eram descobertas e submetidas ao império de Carlos V, elas eram consideradas parte de um império com proporções globais. O rei Filipe II (Felipe I de Portugal) manteve o título de rei da Espanha e das Índias. A bula inter Caetera emitida em 1493 confere o governo e a jurisdição das terras recém descobertas aos reis de Castela e Aragão e devem ser governadas segundo a sua jurisdição. Essa aproximação entre as Índias e Castela fez com que a coroa se preocupasse em desenvolver um sistema de administração para reger suas conquistas. Nomeia Juan Rodrigues da Fonseca, do Conselho de Castela, para tomar conta dos negócios da colônia, cria-se a casa de Contratação em Sevilha com o intuito de facilitar e fiscalizar o envio de frotas à América, um escritório comercial que logo se tornou responsável pelo controle do tráfego de homens, navios e mercadorias entre Espanha e a América. O que para a metrópole resolvia os problemas de fisco, na verdade pode-se dizer que de certa forma isso contribuiu para um comércio extra legalizado. A Espanha queria manter longe os comerciantes de outros Estados absolutistas, atribuindo poderes a um determinado grupo de funcionários. (GARCIA, 1982)

---

<sup>1</sup> Graduanda pela Universidade Federal de Campina Grande, CFP – Campus de Cajazeiras. Pesquisadora Voluntária PIVIC/CNPq/UFCG, Esta pesquisa faz parte do projeto intitulado “Nas Sendas do Atlântico Sul: tratos e contratos lusitanos nas malhas do Cabildo (Buenos Aires, século XVII) Sob orientação do prof. Dr., Rodrigo Ceballos.

Com o rápido desenvolvimento comercial da América é criada em 1523 um conselho independente de Castela: o Conselho das Índias. As várias regiões que se formavam e desenvolviam seu comércio tinham seus representantes perante o Conselho. Esse processo substituiu a informalidade criando um aparelho burocrático local responsável pelas decisões tomadas, várias câmaras responsáveis por diferentes cidades que forneciam informações ao rei para que ele tomasse conhecimento dos negócios e garantisse a aplicação de suas leis através de decretos e suas instituições por toda a América. As decisões do monarca eram tomadas com base nas informações enviadas pelo Conselho das Índias, apresentadas a ele por atas escritas nas discussões do Conselho pelos funcionários da coroa que tinham teoricamente certa liberdade nas novas terras, representavam a pessoa do rei, mas estavam presos aos papéis que circulavam entre a América e o governo central da Espanha.

Os membros do Conselho das Índias eram letrados e a grande maioria não tinha experiência na América (apenas sete já tinham ocupado cargos por lá antes de fazerem parte do Conselho). No início da conquista, os principais representantes do governo local eram os próprios conquistadores. Esse cargo foi dado aos vários dos primeiros conquistadores, o que consentiu a eles o direito de dispor de índios e terras. As elites coloniais seriam os que mais acumularam riquezas, garantia de status e de poder na sociedade colonial. As formações das elites na América passaram pelo serviço ao rei, assim como na Europa, ganhando territórios em nome do rei de Espanha e os mantendo segundo as suas leis para em troca receber terras, cargos e títulos de nobreza. Os governadores eram nomeados de três a oito anos devido à coroa querer restringir o poder adquirido pelo mesmo durante o exercício do cargo, sendo que muitos passavam a interagir junto ao comércio ao observar a intensa quantidade de riquezas que circulava nas transações realizadas com as regiões além-mar. O vice rei tinha atributos de governador, capitão-mor e presidente da Audiência considerado o principal representante judicial da coroa responsável por garantir a aplicação das ordens reais vindas de Espanha, sendo muitas delas contestadas por representantes locais devido a não se aplicarem à realidade das províncias. Estes ainda estavam sujeitos à fiscalização dos ouvidores ou juízes da audiência. Eles tinham a responsabilidade de assegurar o cumprimento das leis com comunicação direta com o Conselho das Índias. A coroa também controlava os ouvidores, os juízes independentes que eram enviados para investigar os demais funcionários reais. Estes cargos formavam o nível mais alto da administração das Índias.

Foram realizadas divisões nas áreas de jurisdição: os corregimentos, sendo seus principais representantes escolhidos pela coroa, os corregedores não poderiam ser proprietários de terras, nem encomendeiros, caçadores de índios e traficantes de escravos.

Nas cidades ou vilas existiam seus próprios conselhos: o Cabildo (Senado da Câmara), responsável pela regulação da vida dos *vecinos* (cidadãos) e fiscalização das propriedades públicas. Era a cidade que definia sua relação com o Estado. As decisões que chegavam da Coroa passavam pelo julgo dos membros do Cabildo. Era esse poder local que julgava as aplicações das leis enviadas. Segundo eles os representantes do conselho das índias não conheciam as verdadeiras necessidades pelas quais as províncias passavam devido a muitos nunca terem estado na América, assim expunham as cédulas reais perante o cabildo e decidiam sua aplicação ou não de acordo com as necessidades locais. Os Cabildos eram constituídos por funcionários judiciais, *alcaldes* maiores (prefeitos) e juízes leigos detentores de recursos financeiros e poder local, que muitas vezes ministravam as reuniões do Cabildo, quando o corregedor ou governador não estava presente, e regedores ou conselheiros que eram responsáveis pelo abastecimento e administração da cidade. Eram proprietários de fazendas da região que se dispunha a ceder suas terras para organizar os recursos da cidade e representantes do comércio. No caso do Rio da Prata, muitas vezes os portugueses que conseguiam seus cargos através da compra ou do matrimônio com filhas dos principais representantes da cidade. As decisões tomadas no Cabildo também faziam parte da estrutura de poder e se estendia até o Conselho das Índias em Madri. Era de extrema importância que as decisões tomadas na localidade fossem ouvidas pelos representantes do rei, para garantir o funcionamento das relações comerciais e institucionais da região do Prata e demais províncias, sendo do mesmo modo apresentadas as decisões reais vindas da Espanha ao Cabildo.

A pesquisa desenvolvida traz como principal fonte as atas do Cabildo do século XVII da cidade de Buenos Aires propondo a análise tanto das fontes publicadas, quanto da documentação manuscrita presentes no *Archivo General de la Nación* (Argentina). Este estudo propõe analisar as relações comerciais e sociais dos portugueses e dos *vecinos* (cidadãos) e sua importância para a dinâmica comercial com o Brasil colônia. Mercadores portugueses, envolvidos nas redes de interesse locais da cidade-porto de Buenos Aires, ganharam destaque na economia local. A importância dessas fontes consiste no estudo da composição social de uma elite local e seus interesses econômicos

com os portugueses, moradores e comerciantes do porto da cidade através do comércio ultramarino e pela costa do Brasil.

As províncias do Rio da Prata seguiam a mesma estrutura administrativa das demais províncias da América espanhola, mantendo relações comerciais apenas com a metrópole e seguindo a rota comercial espanhola, onde o vice-reino do Peru recebia as mercadorias vindas primeiramente da Casa de Contratação em Sevilha (Espanha) passando pelo istmo do Panamá, por Lima, para enfim chegar às principais cidades do Rio da Prata. Isso ocasionava certa demora nas relações comerciais de algumas cidades como, por exemplo, Buenos Aires que tinha acesso privilegiado ao Atlântico Sul e não podia usufruir de tal privilégio. Assim surgem as relações comerciais que se deram durante o século XVII entre os portugueses que residiam no Brasil colonial e a província espanhola do Rio da Prata que foram propiciadas pela demora e a falta de recursos para a manutenção e administração da cidade. Segundo os membros do Cabildo que viam na abertura do porto de Buenos Aires e no comércio com os portugueses uma forma de valorizar suas mercadorias e reduzir seu tempo de envio e recebimento, mesmo com as proibições existentes por parte do governo espanhol.

A Espanha não estava disposta a modificar o esquema estabelecido de início. O regime de porto único para a Espanha e para os vice reinos; criação de uma única via de comunicação para o comércio colonial ;o sistema de frotas, tudo isso para proteger a navegação mercante dos piratas estabelecendo a Casa de Contratação em Sevilha, como órgão de fiscalização geral. A região do istmo do Panamá depois da descoberta das minas do Peru passou a ter grande importância para o sistema de transportes entre o vice – reino do Peru e a Espanha, devido ao volume de mercadorias e metais que transitavam entre colônia e metrópole. No istmo eram realizadas as trocas das mercadorias européias pelos metais preciosos e matérias primas vindas das demais províncias do vice reino do Peru de Nombre de Dios e depois de 1594 de Porto Belo. As mercadorias saíam do istmo até a cidade do Panamá porto do pacífico, onde eram embarcados para Callao Porto de Lima no Peru e chegavam a Buenos Aires pela via terrestre onde muitas vezes devido ao longo percurso percorrido as mercadorias chegavam extraviadas e com preços exorbitantes pelos impostos cobrados e perdas. Segundo CANABRAVA (1984) e GARCIA (1982), Buenos Aires não tinha nada a oferecer a não ser o fato de estar ligado ao Atlântico Sul. A cidade de Buenos Aires é estruturada em uma região de condições ambientais desfavoráveis à produção de determinados produtos. Havia também outros fatores que desfavoreciam sua estruturação como, por exemplo, a presença de tribos

indígenas rebeldes. A primeira tentativa de povoamento se deu em 1536 a 1541. A região do estuário foi povoada sob a organização do *adelantado* Dom Pedro Mendoza, fundador de uma cidade que não resistiu às precárias condições e às invasões indígenas. Houve uma nova tentativa vitoriosa de repovoamento com Juan de Garay, o seu segundo fundador, em 1580.

Após a primeira tentativa de povoamento, a pequena população sentia o efeito da real cédula de Ampudia que proibia as atividades portuárias na região do Rio da Prata. Os dirigentes temiam a criação de um escoadouro dos recursos vindos do Alto Peru e da região virar entreposto de produtos estrangeiros. As principais questões abordadas para a liberação do porto foram: os fatores econômicos, a solicitação de segurança que muitas vezes não eram atendidas e os próprios conquistadores tinham que arcar com as despesas e proteger a terra em nome da coroa, a falta de recursos para exercer as funções políticas alegadas pelos representantes do Cabildo trazendo-se a importância das relações comerciais com as regiões além-mar

Miguel Navarro como procurador que soy desta çiudad ant. e vuestras Merçedes parezco em La mejor via y forma qual derrecho aello me da lugar y digo quel depositário del trigo del posito<sup>1</sup> desta çiudad es pobre y agora tiene de que pagar por tanto pido a vuestras merçdes Le manden tomar quenta dello y mover El deposito em outra persona llana y abonada y se caso fuere que los vizinos estuvyeren tan pobres quel año de ogaño no puedan pagar El dicho trigo que se La dexen com tal que se de AL posito uma mederada ganancia para que posito de esta çiudad vaya adelante y no venga a menos.

Otro se pido y suplico a vuestras Merçedes se de orden em que aya guarda em los cavallos por que es grande El daño que hacen em lãs chácaras y los señores alcaides de quyenes pende El executar las penas y vandos se descuydan y no lo quyeren azer y asi mysmo tiene falta de papel El procurador de Cabildo y por no tenello NY de donde comprallo no hace lo que debe y es obligado por tanto vuestras Merçedes la remedien para lo qual pido –Miguel de Navarro. (BIEDMA, 1589-1591, p.12)

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

maiores rendimentos do que as relações comerciais mantidas com as províncias hispano-americanas, eles representavam mais um elemento no desenvolvimento das províncias próximas a região do porto que fazia parte de uma rota segura que dificultava a ação dos corsários.

Apesar de servir como elo entre o interior e as rotas marítimas pelo Atlântico, o porto em seu início se manteve fechado e seus habitantes apenas podiam comercializar com as províncias da região. O interior da região (província de Tucumán) se mantinha economicamente bem, devido a sua produção de algodão, carne, trigo, arroz, legumes dentre outros e forneciam mantimentos para as regiões das minas. O comércio entre essa região e interior das províncias do Rio da Prata proporcionou a elas a possibilidade de adquirir recursos para comercializar produtos europeus. No século XVII esse comércio ganha mais importância devido à irregularidade do tráfego espanhol sobre o regime de *flotas y galeones*. Buenos Aires cria possibilidades de se estabelecer a partir do surgimento de cidades vizinhas. Assim sua posição geográfica passou a influenciar a entrada e saída de mercadorias nas províncias do Vice Reino do Peru.

A proibição da coroa consistiu em restringir o comércio de Buenos Aires de artigos essenciais. A intenção do rei foi proteger os interesses econômicos já criados no Peru – a *Carrera de Índias* –, adaptando Buenos Aires ao sistema vigente e reduzindo-a a simples mercado consumidor, abastecido por Tucumán (atual noroeste argentino, próximo ao Alto Peru). Buenos Aires deveria sobreviver com o comércio existente entre a planície de leste e a faixa oriental dos Andes, zona seca e território de transição entre o deserto quente do norte e os desertos frios da Patagônia, compostas por várias e pequenas cidades que representavam um ciclo vantajoso de comércio com as demais cidades provincianas.

Devido à precariedade da região do Rio da Prata e a escassez de produtos a elite local, com o intuito de preservar seus interesses econômicos, passou a exigir a realização do comércio com os lusitanos. Mesmo com a união das coroas ibéricas (1580-1640), os portugueses estavam proibidos de desembarcar e não passavam de visitantes temporários e com difícil interação com a sociedade local. O porto passou à condição de semi-abertura mediante permissões reais, em que os *vecinos* recebiam concessões para realizar o comércio.

O comércio entre o interior, da região do Prata e a região do Alto Peru abriu espaço pra novas relações comerciais que foram estabelecidas com o Brasil a partir da intervenção do bispo de Tucumán, Don Francisco de Vitoria, português que se

preocupou em desenvolver esse comércio participando diretamente dessa prática que lhe parecia muito lucrativa. Segundo (GARCIA, 1982) há relatos de que ele tenha sido um cristão novo, tendo um irmão perseguido pela Inquisição. O clero secular ou regular não se limitava ao exercício da fé, participava também das atividades econômicas e políticas e eram os representantes letrados dos conselhos administrativos. A primeira tentativa de se estabelecer esse comércio é falha, mas posteriormente conseguem manter um comércio direto com o Rio de Janeiro através do porto de Buenos Aires.

A documentação manuscrita do Cabildo mostra o comércio de escravos traficados diretamente com o bispo de Tucumán. Em 24 de abril do ano de 1602 o comerciante Diego Felipe de Morales entrou no porto da cidade de Buenos Aires vindo do Brasil, com registro e informações para entregar a Diego Nunes Santarém, contratador de escravos da cidade. Este solicitou permissão para entrar com escravos, os quais estavam vendidos ao bispo de Tucumán. O clero usava do pretexto de obter religiosos nas regiões costeiras do Brasil (Rio de Janeiro, Salvador e Recife) para na volta carregar seus navios de produtos manufaturados do Velho Mundo e escravos africanos. Segundo GARCIA (1982), há relatos estatísticos que demonstram o desenvolvimento comercial entre o Brasil e a região do Rio da Prata, com um valor de importação maior o que mostra o comércio de artigos manufaturados.

Estruturava-se um comércio de escravos fora da rota oficial de Sevilha – Porto Belo – Lima. Com isso, o governo espanhol proibiu as importações e exportações através de Buenos Aires. Segundo a historiografia a proibição desse comércio que teria criado ares de ilegalidade causou o seu fortalecimento. Os relatos de ilegalidade chegavam ao rei, o qual buscava regulamentar a situação através de concessões especiais concedidas a Don Pedro Gómez Reynel, asientista, comerciante de escravos, o qual permitiu a entrada de 600 peças anuais pelo porto de Buenos Aires, pois o Alto Peru reclamava da falta da mão de obra escrava vinda de Angola. Os comerciantes viam no contrabando a oportunidade de desenvolver a região devido às suas condições ambientais.

A princípio, só os *vecinos* podiam receber permissões comerciais como forma de controlar a entrada e saída de mercadorias que eram cedidas pelo governador, a Audiência de Charcas (tribunal da região) ou o Vice-Rei, mas que na prática eram controladas por uma elite local pertencente ao Cabildo que visavam seus interesses locais e pessoais visando à aquisição de títulos de nobreza. Os portugueses, por sua vez, tiveram papel fundamental para o controle do comércio marítimo com o Rio da Prata,

propiciando a construção de laços comerciais e parentais. O Cabildo de Buenos Aires fazia pressão junto ao governo espanhol no intuito de preservar o comércio com a costa do Brasil. O comércio com os portugueses abriu de certa forma, a possibilidade de crescimento da região do Estuário apesar de ter se dado de forma ilegal buscando brechas para poder burlar as leis vigentes. Eles foram parte estruturante, essencial no desenvolvimento dessa localidade, tendo em vista que os mesmos queriam aumentar seus lucros vendendo escravos acima do preço que vendiam no Brasil e seus domínios comerciais.

Mas até que ponto pode - se considerar essa relação comercial estabelecida no fim do século XV início do XVII como sendo contrabando, quando na verdade existiam formas de “legalizar” esse comercio através das permissões e leis locais para comercializar com o Brasil, mesmo sem uma solução aparente. Tendo na maioria dos casos a participação das autoridades nomeadas com o intuito de combater essa prática. Os principais representantes legais da coroa apesar de todas as restrições e formas de fiscalização faziam acordos entre si e os comerciantes, proporcionando possibilidades de comércio lucrativo.

A pesquisa consiste em buscar indícios dessas redes que interligavam a America espanhola e a portuguesa através das relações de comércio, tendo como base as atas manuscritas e publicadas do Cabildo de Buenos Aires. Marcada por vários conflitos pelo controle do porto, formou-se uma sociedade diversificada, pois novos moradores buscavam integrar-se a essa nova sociedades visando à busca por seus títulos e direitos para manter as relações comerciais. O conhecimento dessas relações só se faz possível se nos debruçarmos sobre as fontes que nos mostre no decorrer do cotidiano como se davam os acordos políticos e econômicos no Cabildo, de que forma eles influenciavam na vida da população do porto, como eram escolhidos os seus líderes, quem eram os principais comerciantes que faziam a rota com as cidades do Recife, Rio de Janeiro e Salvador ao longo do primeiro período do século XVII. Mestres de navios portugueses responsáveis por um comércio independente com o Brasil e o Rio da Prata e que mantinham intensas relações em várias cidades hispano-americanas.

## **Referências bibliográficas**



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

CEBALLOS, Rodrigo. **Arribadas Portuguesas: a participação luso-brasileira na Constituição Social de Buenos Aires (c. 1580-c.1650)**. 2007. Tese de doutorado defendida em março de 2009 pela Universidade Federal Fluminense.

FRAGOSO, João, BICALHO Maria Fernanda Baptista, GOUVÊA, Maria de Fátima Silva (org.). **O Antigo Regime nos Trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (século XVI-XVII)**, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

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

XAVIER, Ângela Barreto; HESPANHA, António Manuel. As redes clientelares. In MATTOSO, José (dir.). **História de Portugal**. O Antigo Regime (1620-1807). Vol 4. Lisboa: Estampa 1993.

FRAGOSO, João. ALMEIDA, Carla Maria Carvalho. SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá. (org.). **Conquistadores e negociantes: histórias de elites no antigo regime dos trópicos**. América lusa, séculos XVI a XVIII. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

GARCIA, Emanuel Soares da Veiga. **O Comércio Ultramarino Espanhol no Prata**. São Paulo: Perspectiva . 1982

### **Fontes**

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

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

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

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

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