

## O CIRCUITO MERCANTIL ENTRE O RIO DA PRATA E AS CAPITANIAS DO NORTE NA PRIMEIRA METADE DO SÉCULO XVII

Queila Guedes Feliciano<sup>1</sup>

Esta pesquisa consiste em analisar as redes comerciais que foram mantidas através de rotas marítimas entre o Rio da Prata e as Capitanias do Norte do Brasil colônia entre as cidades do Brasil colonial com, principalmente, a cidade de Buenos Aires em um período marcado pela união ibérica (1580-1640). Através do trabalho com fontes manuscritas do século XVII podemos esgarçar um complexo tecido de relações internas e externas, propiciadas em grande medida pela Coroa, capazes de criar e manter complexas redes clientelares que atingiam estas localidades.

Estamos descobrindo através das fontes pesquisadas o grau de participação das Capitanias do Norte em redes de interesses comerciantes no muno atlântico, envolvendo Potosí- Buenos Aires, afim de compreender como por intermédio do Brasil colônia se alcançava o comércio com Lisboa, Angola, Guinéa, dentre outros mercados da Europa.

Segundo Moutoukias (1988<sup>a</sup>) se os navios chegavam ao Rio da Prata, atraídos pela oferta de metais preciosos e pela possibilidade de possuí-los e comercializar com os mesmos, essa possibilidade se fazia através da integração de Buenos Aires com um conjunto de intercâmbios regionais. Sendo assim, o comércio atlântico não dependia do nível de produção somente dos centros mineiros mais da capacidade dessas regiões de absorver uma parte desta produção. Tentamos aplicar esta perspectiva para o Brasil colônia, a fim de sabermos como as regiões, ou seja, as capitanias do Norte do Brasil absorveram os produtos advindos do Rio da Prata, Angola, Lisboa, assim como, assumiram um papel de destaque na economia destas regiões interconectadas pelo Atlântico.

De Buenos Aires só podiam ser exportado anualmente, produtos agrícolas e em quantidades restritas, 2000 fanegas de farinha, 500 quintais de sesina (carne seca), 500 arrobas de sebo, o que nos impressiona é a frequência com que as *Costas do Brasil*<sup>2</sup>, principalmente o porto de São Salvador-Bahia, recebiam e revendia a residentes comerciantes do dito porto estes gêneros agrícolas. Sendo o porto da Bahia, principal receptor de navios que vinham da Carreira da Índia, e que faziam parte dos navios soltos<sup>3</sup>, principalmente de Lisboa

---

<sup>1</sup> Aluna de Pós-Graduação, mestrado em história / UFPB.

E-mail: [queilahistoriadora@yahoo.com.br](mailto:queilahistoriadora@yahoo.com.br).

<sup>2</sup> Nomeação dada nas fontes para as Capitanias do Norte do Brasil colônia.

<sup>3</sup> Navios que não faziam parte de uma rota específica, e circulavam soltos pelo Atlântico.

que vinha às costas brasileiras comercializar açúcar e precisavam ser abastecidos de mantimentos dos quais a farinha, carne seca e sebo estavam em prioridade alimentícia (LAPA, 2000)

Compreendemos então que Buenos Aires supria as Capitanias do Norte, em especial o porto de São Salvador na Bahia de mantimentos para os navios que aportavam para descarregar suas mercadorias. Em troca, o porto de São Salvador, abastecia o porto de Buenos Aires principalmente de manufaturas européias e escravos que através de Buenos Aires alcançavam as minas de Potosí e o comércio de Tucumã e região. Produtos que no Brasil Colonial eram deixados pelos navios soltos, e que no seu retorno, levavam principalmente açúcar, sem falar que essas transações comerciais eram feitas principalmente com moeda espanhola, ou seja, reales de prata.

Discutimos as relações do público e do privado no século XVII, como o caso do navio San Pedro (1608-1609). No dia 20 de dezembro de 1608 o navio aportou em Buenos Aires. O mestre do navio, Francisco Dias, trouxe madeira do Rio de Janeiro para o convento San Francisco. Dias mantém contatos com Antonio Fernandez Barrios, provavelmente um parente seu, *vecino*<sup>4</sup> do porto de Buenos Aires, e mantém relações comerciais com Francisco de Barrios, morador da Bahia e ex-morador do porto rio-platense. Francisco de Barrios mantinha em sua casa, próxima ao porto de Salvador, um armazém para estocar as mercadorias trazidas de Buenos Aires. Por volta de 1609, Dias trouxe Fernandez Barrios e um frei do convento de São Francisco (chamado padre Graviel ou Gabriel) para Buenos Aires. Trouxeram madeira desde o Rio de Janeiro. Para o carregamento da madeira, Fernandez Barrios levou licença de Hernandarias de Saavedra (governador de Buenos Aires na época). A licença permitia trazer um navio e mais dois carregados de madeira.

Entendemos aqui o papel do Estado, não apenas como um extrator das riquezas de suas províncias, mas como um “redistribuidor social”, mesmo que de maneira simbólica realizada por meio das mercês<sup>5</sup>. Ações que permitiram as elites locais manterem uma “poupança social” por meio do controle dos pesos e medidas, de saídas de mercadorias, cargos administrativos, etc. O que percebemos é que entre o poder central da Coroa e os poderes locais mantidos pelos grupos locais, havia uma densa rede de relações de interesses que caracterizam o domínio espanhol e português muito mais como participativo do que absolutista e centralizador (PUJOL, 1991)

---

<sup>4</sup> Denominação espanhola para os residentes do porto de Buenos Aires que eram estrangeiros, principalmente portugueses.

<sup>5</sup> Permissões reais distribuídas aos seus súditos.

No navio San Antonio (1612), cujo mestre era Pedrianes Pablo, podemos perceber como era realizado o câmbio comercial que devido à distância dos compradores e credores era efetuado pela mediação do mestre do navio. Além de transportar as mercadorias de Buenos Aires para o Brasil, o mestre do navio era responsável quase sempre pela venda das mercadorias. O lucro da venda das mercadorias, que nas fontes recebe o nome de retorno, era convertido em manufaturas européias e escravos, adquiridos nos portos das costas do Brasil.

Observamos então a dinâmica dos portos do Brasil colonial, entendendo-os como grandes centros de troca e encontro de diversas rotas comerciais do Atlântico. Depois das negociações, novas mercadorias eram devolvidas ao seu interessado em Buenos Aires, que às vezes voltavam no mesmo navio e muitas outras vezes em outros navios cujos mestres estavam envolvidos nestas redes comerciais. Ou seja, o mestre que trazia, vendia e comprava novas mercadorias não tinha a obrigação de navegá-las de volta em seu navio. Os procuradores do porto se encarregavam deste retorno e nem sempre o pagamento da compra era efetuado no seu ato, o que ressalta a confiança que os envolvidos nestas redes comerciais obtinham e a solidez das mesmas.

Voltando ao caso do navio San Antonio (1612) quando o mestre descarregou as mercadorias que levou a Buenos Aires, apresenta uma certidão (comprovante) do tabelião do porto de São Salvador - Bahia, chamado Antonio Guedes. No documento elaborado fica claro o caminho da farinha vinda de Buenos Aires, pois o *vecino* Sebastián Ramos entregou este “fruto da terra” aos cuidados de Pedrianes Pablo, o mestre do navio San Antonio. Pablo trouxe por conta e risco de Ramos, no navio de partida de Buenos Aires, a farinha. Confiado pelo *vecino* Ramos, Pedrianes vendeu as farinhas para ao mercador Manoel Dias, residente em Salvador. Pedrianes pediu ao tabelião comprovação (testemunho) da realização da venda (certidão elaborada em 26 de agosto de 1608). As farinhas pesavam 320 arrobas portuguesas (que montam 688.000 reis, que são 2.125 patacas). O pagamento ficou prometido por Manoel Dias para janeiro de 1610. A certidão confirma que no dia 08 de junho de 1610 Pedrianes Pablo retornou ao tabelião para confirmar que Manoel Dias pagou totalmente a dívida.

Os navios não transportavam apenas mercadorias. Tendo acesso ao porto de Buenos Aires, junto com os produtos transportados os mestres desembarcavam desde simples passageiros a pessoas com cargos importantes. Todos dependiam da disponibilidade dos mestres e seus navios para se locomover. O mesmo navio San Juan transportou em 1613 o novo governador do Rio da Prata nomeado pelo rei. Ao aportar foi apresentada uma “declaración” de Diego Marin Negrón, seguida de uma lista com “roupas de vestir” e “plata”,

que são registrados como utensílios domésticos no levantamento dos bens trazidos pelo novo governador. Podemos perceber através desses dados a situação material e costumes da elite e, também, de pessoas comuns do século XVII.

Também nos é possível visualizar as estratégias para legalizar um comércio Atlântico que não era permitido em aberto por dar-se real preferência à Carreira das Índias, sendo cuidadosamente controlado por reais cédulas de permissões. No caso do mesmo navio San Juan, é apresentada junto à documentação do navio uma cédula real de Felipe III em que está nomeado o capitão e sargento *mayor* Diego Marin Negrón como governador do Rio da Prata. A data da cédula real é de 16 de agosto de 1608, firmada em Valladolid (Negrón assumiu o cargo em 1609 e faleceu em 1613). O documento está deteriorado, mas percebe-se que o rei dá licença ao governador para descer em terra produtos de interesse e de necessidade, sob pagamento de direitos reais. O novo governador Negrón, o tesoureiro real do porto de Buenos Aires, Simon de Valdes e o contador real, Ferrufino, se apóiam na Cédula Real emitida pelo rei e procuram legalizar as mercadorias que se encontravam na aduana.

Estudar as relações centro-periferia (RUSSEL-WOOD, 1998) no Antigo Regime a partir dos “registros de navios” significa, também, compreender as redes clientelares entre os administradores e moradores das conquistas e a Coroa espanhola e portuguesa. Nesta dinâmica, as elites locais organizavam-se em bandos, criando facções capazes de determinar o resultado final das intervenções reais. Com estas relações de interdependência entre centro e periferias, tanto os súditos como a Coroa mantiveram-se ligados por meio de sistemas de favores e compromissos.

Um exemplo nesta proporção foi o do navio “Nuestra Señora de la Concepción” (1619-1620), cujo mestre Bartolomeu Fernandes teve sua embarcação fretada para trazer Matias Delgado Flores, juiz licenciado do Real Conselho da Índias. Aproveitando a viagem, o mestre trouxe algumas mercadorias pagas em Salvador-Bahia (mesmo sem ser navio credenciado), e dois africanos: um deles do próprio Bartolomeu, utilizado para seus serviços no navio, e uma negra ladina (falava o português) pertencente ao licenciado Mathias Delgado Flores. Ainda foram despachados os seguintes pertences: dois cofres encourados com vestidos, roupa branca, vidros, alguns objetos de cedro, papéis e sapatos, uma cama de madeira do Brasil e um bufete do mesmo. O juiz ainda trouxe uma mesa de “pés ordinários”, uma mesa dourada da Índia (provavelmente Oriental), frisqueiras, bacias, lâminas pequenas, escopetas, sombreros (chapéus) e alguns selos.

Ao chegar ao porto este mestre foi preso sob a acusação de não ser um navio credenciado para vir ao porto de Buenos Aires e conseqüentemente não ter permissão para entrar. Deduzimos que a verdadeira causa da prisão deste mestre e apreensão das mercadorias foi o detalhe de que o licenciado Mathias Delgado Flores ia a Buenos Aires fiscalizar denúncias de contrabando no porto por parte dos seus administradores e, em especial, do tesoureiro de Buenos Aires, Simon de Valdes. Este fugiu antes da chegada do licenciado, deixando seu filho em seu cargo. Portanto, mesmo reconhecido por comerciantes locais, portugueses moradores do porto e até mesmo pelo novo governador que acabara de chegar, Diego de Góngora, o mestre foi levado à prisão do forte. Foi obrigado a pagar uma fiança e jurar não mais voltar ao porto para conseguir sua liberdade. Este caso ressalta, mais uma vez, a organização das redes sociais estabelecidas no porto, à dimensão de seus poderes locais e as estratégias que utilizavam para manter suas dominações desarticulando as “ameaças centrais” que pudessem por em risco seus costumes comerciais.

Como porto aberto ao comércio através de Cédulas Reais permissionárias distribuídas aos moradores da cidade, estes registros dos navios eram freqüentemente realizados para evitar “arribadas forçosas”<sup>6</sup> no porto. O que não impedia que estes navios aportassem e desembarcassem as suas “mercadorias” e que estas fossem leiloadas em praça publica e, assim, chegassem igualmente às mãos de seus interessados

Um caso interessante envolvendo uma arribada forçosa encontrada na documentação é o do navio Nuestra Señora de Gracia (1613). Este navio já havia vindo da cidade de São Paulo de Luanda, em Angola, para o Brasil com 30 peças de escravos e escravas ao preço de 4000 reis cada peça. As peças seriam pagas na cidade de Lisboa, na casa de escravos. O documento afirma que ficavam por responsabilidade do capitão Peres de Arce, conhecido mestre e comerciante envolvido nesta rota, para pagar o valor no local acordado.

Este navio aportaria novamente em Buenos Aires no dia 17 de março de 1614 e o então governador interino Matheo Leal de Ayala e o tesoureiro Simon de Valdes requisitaram uma *visita*. O mestre do navio, Gonzalo Minaya, afirmou ter partido da cidade de Luanda, reino de Angola, e pediu permissão para que os escravos pudessem desembarcar imediatamente. Afirmou que devido a danos quando estava seguindo em direção ao Rio de Janeiro com 148 peças de escravos viu-se obrigado a aproximar-se do porto de Buenos Aires. Disse que depois de quatro ou cinco dias de viagem, quando se encontravam na altura dos 25

---

<sup>6</sup> Estratégias utilizadas pelos mestres de navios para entrar no porto de Buenos Aires principalmente com escravos. Pedia-se permissão para entrada do navio alegando necessidade de concertos ou abastecimento alimentícios.

graus, faltou água e “bastimientos” e “El árbol Del trinquete” (o mastro do navio) ameaçou rachar. A saída foi buscar o porto mais próximo para conserto. Este procedimento de arribada por “necessidade” dava-lhe licença para entrar no porto sem autorização real. Minaya afirmou ainda não saber ao certo quantos escravos vivos possuía no navio, pois alguns adoeceram e faleceram na viagem que já durava mais de 62 dias.

Foi dada, então, permissão para que da outra margem do rio Riachuelo, conhecido como “El Pozo” (atual bairro do Boca, em Bueno Aires), fosse armada uma barraca para os cuidados dos escravos doentes. Mas não poderiam deslocar-se para a cidade, sob ameaça de uma potencial epidemia alastrar-se. Em 19 de março de 1614, o mestre Minaya suplicou à justiça maior e funcionários régios para que permitissem o deslocamento dos escravos sãos para a cidade e que os doentes fossem deslocados da banda sul do rio para a outra margem. O mestre afirmou que os escravos se encontravam em lugar inapropriado e antes que sofresse uma perda total de sua mercadoria seria ideal que pudessem se deslocar para um lugar menos inóspito.

Leal de Ayala e Valdes não permitiram a ida de escravos, mesmo os sãos, para a cidade. Porém, puderam ser deslocados para a outra banda do rio, mais próxima da cidade e que fossem montadas barracas separando os escravos doentes dos sãos. Entretanto, no mesmo dia em que Minaya suplicava o deslocamento dos seus escravos para o outro lado do rio, há na documentação uma permissão redigida pelo escrivão Gaspar de Acevedo certificando e dando fé de que sob anuência da *justicia mayor*, Mateo Leal de Ayala, o capitão do navio podia entrar na cidade levando numa carreta para o cemitério da igreja *mayor* seis escravos e escravas mortos. A testemunha foi Martin de Marichaga (padre da igreja), Juan Gomes e Juan Peres de Arce, todos moradores de Buenos Aires e, sabemos, este último um conhecido comerciante da rota de escravos. Ao longo do mês de março são apresentadas na documentação novas permissões para entrar escravos “mortos” na cidade. Difícil afirmar se todos os escravos que passaram pelas ruas de Buenos Aires, com perigo de provocar um alastramento de epidemias, tivessem realmente falecido. Mas o que interessa aqui é ressaltar como este navio conseguiu aportar, sem permissões ou suas respectivas licenças, desembarcar escravos. Certamente isto só foi possível devido às redes de cumplicidade desenvolvidas no porto envolvendo clérigos, comerciantes e oficiais régios.

Muitos dos mestres e pilotos dos navios, para diminuir a barreira que lhes era imposta por serem portugueses, ou por propiciar a Buenos Aires uma possibilidade de destaque comercial que era combatido pelas cidades vizinhas ao porto como Córdoba e Tucumã. Inseriam-se na vivência do porto de Buenos Aires desenvolvendo laços marítimos, de

compadrio e chegando a ganhar o título de *vecindad* (morador cidadão) do porto e conseqüentemente facilitar suas tramias comerciais (CEBALLOS, 2007). Casos como o do mestre Julian Mixel, do navio Nuestra Señora de La Concepción (1615) que vindo do porto de São Salvador – Bahia se estabeleceu no porto de Buenos Aires por longo tempo por possuir<sup>7</sup>.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

### Fontes Manuscritas

- Archivo General de La Nación Argentina. Registros de Navios (siglo XVII). Legajo 1: Navio San Pedro (1608 - 1609), folha 3, (Códice: Sala 9, 45 5 2)
- Archivo General de La Nación Argentina. Registros de Navios (siglo XVII). Legajo 1: Navio San Antonio (1612), folhas 586 - 588, (Códice: Sala 9, 45 5 2)
- Archivo General de La Nación Argentina. Registros de Navios (siglo XVII). Legajo 1: Navio San Juan (1613), folhas 711/712, (Códice: Sala 9, 45 5 2)
- Archivo General de La Nación Argentina. Registros de Navios (siglo XVII). Legajo 1: Navio Nuestra Señora de Gracia (1613), folha 860, (Códice: Sala 9, 45 5 2)
- Archivo General de La Nación Argentina. Registros de Navios (siglo XVII). Legajo 1: Navio Nuestra Señora de La Concepción (1615), folha 869, (Códice: Sala 9, 45 5 2)
- Archivo General de La Nación Argentina. Registros de Navios (siglo XVII). Legajo 1: Navio Nuestra Señora de La Concepción (1619 - 1620), folha 360, (Códice: Sala 9, 45 5 2)

### Obras e Periódicos

- CANABRAVA, Alice P. **O comércio português no Rio da Prata (1580-1640)**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1984.
- MOUTOUKIAS, Zacarias. **Burocracia, contrabando y autotransformación de las elites. De Buenos Aires en el siglo XVII**. *AIEHS*, n.3, 213-248, 1988.
- PUJOL, Xavier Gil. **Centralismo e localismo? Sobre as relações políticas e culturais entre capital e territórios nas monarquias européias dos séculos XVI e XVII**. *Penélope*. Fazer e desfazer a história, n. 6, 119-144, 1991.
- 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. TRELLES, Manuel Ricardo (org.). **Registro Estadístico de Buenos Aires (1863)**. Tomo 2. Buenos Aires: Sociedad Tipográfica Bonaerense, 1865.
- 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.
- MOLINA, Raul A. Molina. **Hernandarias**. El hijo de la tierra. Buenos Aires, 1948.
- FRAGOSO, João, BICALHO Maria Fernanda Baptista, GOUVÊA, Maria de Fátima Silva. **O Antigo Regime nos Trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (século XVI-XVII)**, Organizadora - Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

---

<sup>7</sup> Todas estas informações a respeito das fontes já haviam sido apresentadas no relatório parcial da pesquisa PIBIC/CNPq da qual fui bolsista no projeto “Nas sendas do Atlântico Sul: Tratos e Contratos Lusitanos na Buenos Aires Seiscentista, sob a orientação do prof. Dr. Rodrigo Ceballos, atualmente professor adjunto da Unidade Acadêmica de Ciências Sociais no Centro de Formação de Professores da Universidade Federal de Campina Grande, campus de Cajazeiras.

LAPA, José do Roberto do Amaral. **A Bahia e a carreira da Índia**, Ed. Fac – similada, São Paulo: Hucitec, Unicamp, 2000.

CEBALLOS, Rodrigo, **Arribadas Portuguesas: a participação luso – brasileira na Constituição Social de Buenos Aires (c. 1580-1650)**, - 2007.