



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ  
CENTRO DE HUMANIDADES  
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA**

**QUEILA GUEDES FELICIANO BARROS**

**FAZER-SE MERCADOR NA COLÔNIA:  
TRAJETÓRIA MERCANTIL E ABASTECIMENTO ENTRE O ESTADO DO  
BRASIL E O RIO DA PRATA (1602 a 1624)**

**FORTALEZA**

**2021**

QUEILA GUEDES FELICIANO BARROS

**FAZER-SE MERCADOR NA COLÔNIA:  
TRAJETÓRIA MERCANTIL E ABASTECIMENTO ENTRE O ESTADO DO  
BRASIL E O RIO DA PRATA (1602 a 1624)**

Tese apresentada como requisito parcial para obtenção do grau de Doutora no Curso de Pós-Graduação em História, Área de Concentração em História Social, Linha de Pesquisa Cultura e Poder, da Universidade Federal do Ceará.

Orientador: Prof. Dr. Almir Leal de Oliveira

FORTALEZA

2021

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação

Universidade Federal do Ceará  
Biblioteca Universitária

Gerada automaticamente pelo módulo Catalog, mediante os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

---

- B281f Barros, Queila Guedes Feliciano.  
Fazer-se Mercador na Colônia : Trajetória Mercantil e Abastecimento entre o Estado do Brasil e o Rio da Prata (1602 a 1624) / Queila Guedes Feliciano Barros. – 2021.  
236 f. : il. color.
- Tese (doutorado) – Universidade Federal do Ceará, Centro de Humanidades, Programa de Pós-Graduação em História, Fortaleza, 2021.  
Orientação: Profa. Dra. Almir Leal de Oliveira .
1. União Dinástica. 2. Rota Solta. 3. Rede mercantil luso-hispânica. 4. Jogo social. 5. Abastecimento. I. Título.

CDD 900

---

QUEILA GUEDES FELICIANO BARROS

FAZER-SE MERCADOR NA COLÔNIA:  
TRAJETÓRIA MERCANTIL E ABASTECIMENTO ENTRE O ESTADO DO  
BRASIL E O RIO DA PRATA (1602 a 1624)

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Ceará, como requisito para obtenção do título de Doutora em História. Área de Concentração: História Social.

Aprovada em: 22 / 01/ 2021.

BANCA EXAMINADORA

---

Prof. Dr. Almir Leal de Oliveira (Orientador)  
Universidade Federal do Ceará (UFC)

---

Prof. Dr. Rodrigo Ceballos  
Universidade Federal de Campina Grande (UFCG)

---

Prof. Dra. Carmen Margarida Oliveira Alveal  
Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN)

---

Francisco Pinheiro  
Universidade Federal do Ceará (UFC)

---

Universidade Estadual do Rio Grande do Norte  
Leonardo Cândido Rolim (UERN)

*Ao Pedro Lucas, meu mar de felicidade  
&  
Ao Euclides, meu porto seguro*

## 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 eu seria capaz mesmo quando eu não acreditava mais.

A concretização desse sonho deve-se em parte ao Prof. Dr. Almir Leal de Oliveira que me orientou 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 pessoal. Encontrei em você - Almir - muito mais do que um orientador acadêmico, você foi uma rocha firme em meio as muitas tempestades da minha vida, sem a sua paciência e valiosos ensinamentos, conselhos e orientações eu jamais estaria agora a escrever estas linhas.

Agradeço também ao Professor Dr. Rodrigo Ceballos meu primeiro e eterno orientador, sou grata pelas fontes, livros e tema de pesquisa. Obrigado Rodrigo por tudo que você enquanto profissional e ser humano representou em minha jornada acadêmica e fez por mim.

Agradeço ainda a possibilidade de ter tido como orientador, durante a construção da minha dissertação de mestrado, o Prof. Dr. Mozart Vergetti de Menezes. Obrigado Mozart por acreditar neste trabalho, mesmo nos momentos em que as pesadas portas da intolerância fechavam-se sobre mim, por compreender as minhas limitações e com paciência, serenidade e discernimento me orientar.

Agora, recorro aos saudosos mestres que passaram na minha vida, agradeço a todos pelo incentivo a mim dado. Agradeço em especial a professora Rosilene da UFCG/Campus Cajazeiras que no meu primeiro dia de aula na universidade, encantou-me de tal forma, que eu cheguei em casa eufórica dizendo aos meus pais: “É isso, eu quero ser professora universitária”. A Rosilene, Rozenval Estrela, Dionísio, Osmar e Viviane Ceballos o meu muito obrigado.

Durante doutorado em Fortaleza, período no qual tive a honra de ter como mestre o Prof. Dr. Clóvis Ramiro Jucá Neto, que me ofereceu a maioria dos mapas que utilizo nesta Tese, gostaria de agradecer o apoio e a credibilidade dada a mim e ao meu trabalho. Obrigado Clóvis por todos os 20 a 15 min perdidos por mim na sua última aula, porque precisava sair para trabalhar e dos quais nunca somaram uma falta. A sua compreensão Clóvis me permitiu seguir, como também e especialmente, aprender que os títulos e os

holofotes do mundo acadêmico não representam nada, diante do caráter e da grandeza de espírito dos seres que sabem ser humanos.

Agradeço ao Leonardo Rolim pôr na época do mestrado ter me emprestado tantos livros e apostilas, pela força a mim transmitidos e por estar na minha banca de defesa da Tese de doutorado. Em Fortaleza, agradeço ao Gabriel Parente a quem acredito não haver melhor categoria de gente, sempre tão erudito, alegre e culto, menino de sorriso fácil e coração largo, a quem muitas vezes recorri a WhatsApp desesperados para saber de algum processo quanto aos nossos compromissos de pós-graduação e de quem sempre obtive as melhores soluções.

Agradeço ainda a Gabriela, Antônia, Elane, Gil e Robson, pelos “chás da tarde” (tapioca com café), que fizeram dos intervalos das aulas do programa de pós-graduação um momento memorável, sempre acompanhado de muitas risadas e ideias, às vezes livros e diversos materiais partilhados, vocês fizeram da minha experiência de doutorado, uma saudosa recordação e por mim serão sempre lembrados.

Algumas amigades ultrapassarão este título e conquistam no meu coração um lugar cativo. Aquelas que cito agora são minhas “agregadas ou família de fora” e a elas: Crisleide, Priscila, Natália, Érica e Fran, devo a certeza de saber que nunca estarei só. Minhas amigas são as pessoas que mais me ajudaram, fazendo o possível e o impossível por mim. Que na tese, me faziam ter de desligar o wifi, porque todo santo dia me surpreendiam com a frase: “E ai, já terminou?”, ou, “Aff mulher, acaba mais não?”. Frases que além da pressão psicológica a mim dada, transmitiu o zelo e torcida destas minhas parceiras de vida. A vocês meninas, minhas irmãs do coração, agradeço pelo ontem, hoje e por ter comigo a certeza de que posso contar com vocês no meu amanhã.

É com lágrimas nos olhos que agradeço aos meus pais, dois sertanejos, retirantes, pobres e de poucos estudos, pessoas que na vida, me deram algo tão valioso, que nenhum conhecimento intelectual ou status financeiro poderia se comparar. Com vocês, meus pais, aprendi que os obstáculos aparecem na nossa vida para serem superados. Meus pais são a 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 inteira em escola pública e que teve de começar a trabalhar ainda muito cedo para ajudar à família, poderia sim, tornar-se um dia, uma “pessoa formada”.

Agradeço também aos meus irmãos Kléber e Fábio, que com carinho e outras vezes com um certo desalinho, sempre estiveram ao meu lado, sonhando comigo os meus sonhos e me incentivando a superar os meus medos. E em especial agradeço a você Kléber, minha âncora, que foi um pai para o meu filho e um esposo para mim quando por

motivos de saúde o Euclides me faltou. Sem a força e a ajuda que você me deu Kléber eu certamente teria perdido o meu doutorado e sem a vossa ajuda, meus irmãos, eu não estaria cruzando esta linha de chegada.

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 financiado por muitas vezes algo relacionado aos meus estudos. Principalmente a minha estadia em João Pessoa durante o meu mestrado e por virem passar semanas na minha cuidando do meu filho para eu poder estudar.

Por último quero agradecer ao Euclides, meu legítimo esposo, grande amigo, amante e sempre companheiro. Alguém que desde o dia em que me conheceu torce pelo meu sucesso, principalmente o acadêmico. Obrigado por na época da graduação, deixar pago (contra a minha vontade é claro) as minhas apostilas na xerox e na época do meu mestrado, no qual fatidicamente ficamos os dois desempregados, ter vendido até trufas nas portas do bairro para completar o valor do meu aluguel em João Pessoa.

Obrigado Euclides por todos os livros para mim comprados e por todos os: “Você vai conseguir meu amor!” que você me disse, obrigado pelo filho lindo a mim dado e por todas as madrugadas que agora no final da escrita da Tese, você passou ao meu lado me ajudando no possível. Obrigado Euclides por ter os meus mapas desenhado, tabelas organizado, anexos e sumário para mim revisado. Obrigado por ter um grave colapso de saúde que embora tenha nos abalado, fortaleceu a minha vontade de deixar para posteriores o nosso legado, hoje concluo uma fase da minha vida que muito foi escrito por você.

Agradeço ao meu inesperado, porém tão sonhado filho, Pedro Lucas, meu pacotinho de amor, motivo da minha determinação em concluir este trabalho, sonho em lhe proporcionar um futuro mais seguro e feliz, principalmente desejo ter mais tempo para nós e nossas brincadeiras. Obrigado Pedro Lucas pelo sorriso mais lindo, por diariamente correr para o meu escritório, subir no meu colo e dizer que vai “tapaia com a mamãe!”, bom, você trabalhando comigo me trouxe um certo prejuízo em livros e apostilas rabiscados, enquanto me dava um gás extra para finalizar o meu trabalho em meio aos muitos risos que me arrancava nos dias de stress.

Por fim, agradeço a Funcap órgão financiador de grande parte da minha pesquisa de doutorado e à quem compõe o Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Ceará (UFC) pelo zeloso serviço prestado.



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 [...] (NOVAIS, 2001, p. 17).

## RESUMO

Este trabalho visa investigar a rede mercantil luso-hispânica que se formou através da navegação solta entre o Estado do Brasil e o porto de Buenos Aires durante a União Dinástica. A circulação de mercadores através da rota solta de navegação atlântica, criou uma cultura mercantil própria da América Ibérica, ao desenvolver um comércio de abastecimento entre o Estado do Brasil, Rio da Prata e Angola. Os meios de pagamento pautados nas relações particulares de reciprocidade através de letras de câmbio, fiadores e descaminhos de prata, colaborou para que funcionários régios, conquistadores e clérigos das Ordens religiosas participassem e compusessem esta rede mercantil através de um intrínseco jogo social. Os principais itens da manutenção desta rede mercantil luso-hispânica no Atlântico Sul foram: os moleques (escravos africanos) para trabalhar nas embarcações, gêneros alimentícios como a farinha de trigo, cecina (carne desidratada) e sebo para sustentação dos navios mercantes. Assumiram as exportações também os produtos de primeira necessidade como temperos, tecidos, papéis e manufaturas europeias para o comércio local. Assim, sujeitos que faziam parte da rede mercantil luso-hispânica adquiriram permissão de comércio tanto na América espanhola como na América portuguesa e África. Assim, as permissões particulares de comércio e a circulação dos mercadores nas Costas Ibéricas vem comprovar a Tese de que o comércio atlântico solto entre o Rio da Prata, o Estado do Brasil e Angola, proporcionou a autotransformação social dos sujeitos que dele participaram através do jogo social de abastecimento e controle dos navios soltos da Carreira do Brasil, que reelaboraram as relações administrativas e mercantis no Atlântico Sul ao longo do século XVII. Foram utilizadas como fontes para esta pesquisa: manuscritos avulsos do Arquivo Histórico Ultramarino referentes às Capitânicas do Rio de Janeiro, Pernambuco e Bahia, Correspondências do Senado e Alvarás de Licença para embarcar e navegar do Arquivo Público do Estado da Bahia, Registros de Navios e Atas do Cabildo do Arquivo Geral da Nação Argentina, Cartas e expedientes dos Cabildos seculares Asunción del Paraguay y Buenos Aires, referentes a Audiência de Charcas - Arquivo Geral de Índias. Dentre periódicos, dicionários, livros de memórias e Anais de bibliotecas.

**Palavras-chave:** União Dinástica. Rota Solta. Rede mercantil luso-hispânica. Jogo social. Abastecimento.

## ABSTRACT

This work aims to investigate the Portuguese-Hispanic mercantile network that was formed through loose navigation between the State of Brazil and the port of Buenos Aires during the Dynastic Union. The circulation of merchants through the loose Atlantic navigation route, created a mercantile culture typical of Iberian America by developing a supply trade between the State of Brazil, Rio da Prata and Angola. The means of payment based on private reciprocity relationships through bills of exchange, guarantors and silver diversions, collaborated so that royal officials, conquerors and clerics of the religious Orders participated and composed this mercantile network through an intrinsic social game. Thus, trade relations in the Iberian Overseas were originated and maintained by the Portuguese-Hispanic mercantile social game. The main items for the maintenance of this Portuguese-Hispanic mercantile network in the South Atlantic were: the kids (African slaves) to work on the boats, foodstuffs such as wheat flour, cecina (dehydrated meat) and tallow to support the merchant ships and products of first need such as spices, fabrics, papers and European manufactures for local trade. The subjects that were part of the Luso-Hispanic merchant network acquired permission to trade both in Spanish America and in Portuguese America and Africa. What comes to prove the Thesis that the Atlantic trade loose between Rio da Prata, the State of Brazil and Angola, provided the social self-transformation of the subjects who participated in it through the social supply game by necessity. What re-elaborated the administrative and commercial relations in the South Atlantic. The following sources were used: separate manuscripts from the Overseas Historical Archive referring to the Captaincies of Rio de Janeiro, Pernambuco and Bahia, Senate Correspondence and License Permits to embark and sail from Public Archives of the State of Bahia, Ship Records and Minutes of the Cabildo of the General Archives of the Argentine Nation, Letters and files of the secular Cabildos Asunción del Paraguay y Buenos Aires, referring to the Charcas Hearing - General Archive of Indies. Among journals, dictionaries, memoirs and annals of libraries.

**Keywords:** Dynastic Union. Route Loose. Portuguese-Hispanic merchant network. Social game. Supply.

## RÉSUMÉ

Ce travail vise à enquêter sur le réseau mercantile luso-hispanique qui s'est formé grâce à une navigation lâche entre l'État du Brésil et le port de Buenos Aires pendant l'Union dynastique. La circulation des marchands à travers la route de navigation lâche de l'Atlantique, a créé une culture marchande typique de l'Amérique ibérique en développant un commerce d'approvisionnement entre l'État du Brésil, Rio da Prata et l'Angola. Les moyens de paiement fondés sur des relations de réciprocité privées à travers des lettres de change, des garants et des détournements d'argent, ont collaboré pour que les fonctionnaires royaux, les conquérants et les clercs des Ordres religieux participent et composent ce réseau mercantile à travers un jeu social intrinsèque. Ainsi, les relations commerciales dans l'Outre-mer ibérique ont été créés et entretenues par le jeu social mercantile luso-hispanique. Les principaux éléments pour le maintien de ce réseau mercantile luso-hispanique dans l'Atlantique Sud étaient: les enfants (esclaves africains) pour travailler sur les bateaux, les denrées alimentaires telles que la farine de blé, la cecina (viande déshydratée) et le suif pour soutenir les navires marchands et les produits de premier besoin comme les épices, les tissus, les papiers et les produits manufacturés européens pour le commerce local. Les sujets qui faisaient partie du réseau de marchands luso-hispaniques ont obtenu l'autorisation de commercer à la fois en Amérique espagnole et en Amérique portugaise et en Afrique. Ce qui vient prouver la thèse que le commerce atlantique lâche entre Rio da Prata, l'Etat du Brésil et l'Angola, a fourni l'auto-transformation sociale des sujets qui y ont participé à travers le jeu de l'offre sociale par nécessité. Ce qui a réélaboré les relations administratives et commerciales dans l'Atlantique Sud. Les sources suivantes ont été utilisées: manuscrits séparés des archives historiques d'outre-mer faisant référence aux capitaineries de Rio de Janeiro, Pernambuco et Bahia, correspondance et permis du Sénat Permis d'embarquer et de naviguer à partir de Archives publiques de l'État de Bahia, registres des navires et procès-verbaux du cabildo des archives générales de la nation argentine, lettres et archives des cabildos laïques Asunción del Paraguay y Buenos Aires, se référant à l'audition de Charcas - Archives générales des Indes. Parmi les revues, les dictionnaires, les mémoires et les annales des bibliothèques.

**Mots-clés:** Union dynastique. Route lâche. Réseau de marchands luso-hispaniques. Jeu social. La fourniture.

## LISTA DE IMAGENS

Imagem 1 - Mapa da Península Ibérica nos dias atuais – Representação política .....	53
Imagem 2 - Mapa "Regnorum Hispaniae nova descriptio" .....	55
Imagem 3 - Mapa do Império Ibérico.....	57
Imagem 4 - Mapa da Carreira da Índia, navios soltos nos mares do Norte e do Sul.....	72
Imagem 5 - Esquadra holandesa de Jacob Willekens, Salvador 1624.....	80
Imagem 6 - Urca holandesa.....	83
Imagem 7 - Sumaca de pequeno porte.....	90
Imagem 8 - Mapa do Recôncavo Baiano com destaque para Boipeba e Cairu.....	95
Imagem 9 - Planta da cidade de Salvador, 1605.....	110
Imagem 10 - Baía de Todos os Santos 1640.....	111
Imagem 11 - Salvador 1625.....	113
Imagem 12 - Map of Dutch, Portuguese War 1588-1654.....	116
Imagem 13 - Rotas soltas de abastecimento.....	118
Imagem 14 - Carta geográfica de las provincias del Rio da Prata.....	121
Imagem 15 - Mapa Uruguay, estuário do Rio da Prata.....	124
Imagem 16 - Navio mercante.....	126
Imagem 17 - Mapa Rio da Prata e a sua região produtora.....	132
Imagem 18 - Buenos Aires pouco após sua fundação em 1536.....	134
Imagem 19 - Mapa Relação de interdependência mercantil.....	136
Imagem 20 - Mapa das transações mercantis Buenos Aires/Bahia 1602 a 1624.....	141
Imagem 21 - Nau mercante da Carreira da Índia.....	144
Imagem 22 - Mapa das rotas soltas em meio a navegação atlântica.....	146
Imagem 23 - Grumetes trabalhando em alto mar.....	156
Imagem 24 - Mapa transações mercantis Buenos Aires/Rio de Janeiro 1602 a 1624...171	

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Frutos da terra exportados de Buenos Aires para o Estado do Brasil.....	47
Tabela 2 - Criação de vilas e cidades no Estado do Brasil.....	60
Tabela 3 - Vecinos com permissão de comércio para o Estado do Brasil.....	64
Tabela 4 - Escravos traficados para a América Ibérica durante a União Dinástica.....	70
Tabela 5 - Engenhos no Estado do Brasil durante a União Dinástica.....	78
Tabela 6 - Mercadores de Salvador que compraram produtos de Buenos Aires.....	104
Tabela 7 - Total de frutos da terra importados pelos mercadores da Bahia entre.....	107
Tabela 8 - Escravos desembarcados no porto da Bahia.....	114
Tabela 9 - Produtos que foram exportados do porto da Bahia para Buenos Aires.....	138
Tabela 10 - Gêneros alimentícios exportados para o Rio da Prata através da Bahia.....	142
Tabela 11 - Tabela gente do mar dos navios soltos entre 1602 a 1624 – Capitães.....	149
Tabela 12 - Gente do mar dos navios soltos entre 1602 a 1624 – Pilotos.....	149
Tabela 13 - Gente do mar dos navios soltos entre 1602 a 1624 – Mestres de Navio.....	150
Tabela 14 - Gente do mar dos navios soltos entre 1602 a 1624 – Marinheiros.....	152
Tabela 15 - Gente do mar dos navios soltos entre 1602 a 1624 – Grumetes.....	157
Tabela 16 - Tabela marcas da margem mercadores da rede mercantil luso-hispânica..	162
Tabela 17 - Mercadores de Recife e Olinda que compraram frutos da terra rio-platense através da rede mercantil luso-hispânica.....	163
Tabela 18 - Embarcações que tiveram como fiador Antônio Fernandez Barrios.....	165
Tabela 19 - Lista de mercadores da Cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro que compraram produtos do porto de Buenos Aires .....	169
Tabela 20 - Transações mercantis efetuadas no porto do Rio de Janeiro que tiveram por fiador Antônio Fernandez Barrios.....	172

## **LISTA DE ABREVIATURAS**

- AGI Arquivo Geral de Índias  
AGN Arquivo Geral da Nação  
VOC Companhia Holandesa das Índias Ocidentais  
WIC Companhia Holandesa das Índias Orientais

## **LISTA DE GRÁFICOS**

Gráfico 1 - Reales de prata descaminhados de Potosí para Salvador 1602 a 1624.....	81
Gráfico 2 - Tipos de embarcações que atracaram nas Costas do Brasil 1602 a 1624...	125
Gráfico 3 - Gente do Mar navios soltos da Carreira do Brasil 1602 a 1624.....	147
Gráfico 4 - Total de escravos embarcados do Estado do Brasil para Buenos Aires.....	155



## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO.....</b>	<b>19</b>
<b>2 ESTADO DO BRASIL: ENCONTRO DE VÁRIOS MUNDOS.....</b>	<b>38</b>
2.1 - Abastecimento, estado da arte.....	39
2.2 - Historiografia em desconstrução.....	51
2.3 - Dinâmica mercantil dos Impérios Ultramarinos no Atlântico Sul.....	68
2.4 - Mais do que “guerra pelo açúcar” era por prata esta disputa.....	76
2.5 - A pirataria ao abastecimento também recorria.....	87
<b>3 FAZER-SE MERCADOR NA COLÔNIA.....</b>	<b>93</b>
3.1 - Do litoral aos engenhos existem vilas para passar por dentro.....	94
3.2 - Mercador Residente & Mercador Estante.....	106
3.3 - Bahia – “porto do Brasil”.....	118
3.4 - As margens da ilegalidade.....	119
<b>4 RIO DA PRATA - REGIÃO MERCANTIL DESENVOLVIDA AS MARGENS DO ESTADO DO BRASIL.....</b>	<b>130</b>
4.1 - Rotas soltas, Carreira das Índias e Carreira do Brasil foi o porto de Buenos Aires que as uniu.....	131
4.2 - Gente do Mar, rota solta e o tráfico infantil para ser grumete de navio.....	145
4.3 - Abastecer para adquirir mercê.....	157
4.4 - Jogo social mercantil e a administração alfandegária no Estado do Brasil..	167
<b>5 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>174</b>
<b>FONTES E REFERÊNCIAS.....</b>	<b>183</b>
<b>APÊNDICE A - NAVIO SAN PEDRO 1608-1609 (LEGAJO 1) CÓDICE: SALA 9, 45 5 2.....</b>	<b>196</b>
<b>APÊNDICE B - NAVIO NUESTRA SEÑORA DE GRACIA (LEGAJO 1) CÓDICE: SALA 9, 45 5.....</b>	<b>200</b>
<b>APÊNDICE C - NAVIO LA CONCEPCIÓN (LEGAJO 1) CÓDICE: SALA 9, 45 5.....</b>	<b>204</b>
<b>APÊNDICE D - NUESTRA SEÑORA DE LÁ AYUDA (1623) LEGAJO 3 CÓDICE: SALA 9, 45 5.....</b>	<b>206</b>
<b>APÊNDICE E - NAVIO LÁ BENDICIÓN DE DIOS (LEGAJO 3) CÓDICE: SALA 9, 45 5 4.....</b>	<b>214</b>

<b>APÊNDICE F - DADOS DO TRÁFICO DE ESCRAVADOS ENTRE O BRASIL E BUENOS AIRES.....</b>	<b>216</b>
<b>ANEXO A – FONTE COM MARCA DA MARGEM I.....</b>	<b>225</b>
<b>ANEXO B – FONTE MARCA DA MARGEM II.....</b>	<b>226</b>
<b>ANEXO C - FONTE COM MARCA DA MARGEM III.....</b>	<b>227</b>
<b>ANEXO D – CAIXA MEDIDORA DE FANEGAS.....</b>	<b>228</b>
<b>ANEXO E – EMBOCADURA DO RIO DA PRATA.....</b>	<b>229</b>
<b>ANEXO F – MAPA DA ROTA DOS PERULEIROS EM BUSCA DE POTOSÍ.....</b>	<b>230</b>
<b>ANEXO G - HEREDOGRAMA FAMÍLIA DE ANTÔNIO FERNANDEZ BARRIOS.....</b>	<b>231</b>
<b>GLOSSÁRIO A - GLOSSÁRIO DE MERCADORIAS.....</b>	<b>232</b>
<b>GLOSSÁRIO B - GLOSSÁRIO DE PESOS E MEDIDAS.....</b>	<b>233</b>
<b>GLOSSÁRIO C – GLOSSÁRIO DE TERMOS NÁUTICOS.....</b>	<b>235</b>
<b>GLOSSÁRIO D – GLOSSÁRIO DE CARGOS RÉGIOS.....</b>	<b>236</b>

## INTRODUÇÃO

### Traçando rotas num imenso oceano

No dia 17 de janeiro de 1608, após 21 dias de viagem do Rio de Janeiro para o porto de Buenos Aires, o mestre de navio Francisco Dias foi levado aos oficiais reais<sup>1</sup> para averiguação das suas licenças. Os oficiais reais alegaram que a permissão do mestre era duvidosa e pediram para que ele apresentasse testemunhas que justificassem a sua viagem. No dia 18 de janeiro de 1608, 30 dias após sua entrada no porto de Buenos Aires, o mestre Francisco Dias apresentou como testemunha Antônio Fernandez Barrios, que em depoimento afirmou ser português, ter 56 anos, possuir vencidad<sup>2</sup> no porto de Buenos Aires, ser mercador no Rio de Janeiro, síndico da Ordem de São Francisco e fiador do mestre Francisco Dias. Antônio Fernandez Barrios confirmou que não tinha como provar as licenças navegadas por Francisco Dias, mas trouxe consigo como testemunha Antônio Francisco Teixeira, oficial mecânico do porto de Buenos Aires para testemunhar em seu favor. O oficial mecânico afirmou ser natural do porto de Buenos Aires, ter 20 anos e trabalhar nos fornos de telha, relatou ainda que estando na rua São Francisco, próximo ao convento São Francisco, viu quando o tesoureiro Simon de Valdez foi até o governador Hernandarias, afirmando que o navio San Pedro havia chegado a Buenos Aires trazendo madeira sem licença do Rio de Janeiro e escudou quando Valdez pediu ao governador que emitisse cédula permitindo a entrada da madeira, materiais de construção e frutos da terra transportados no dito navio. Hernandarias, por sua vez, teria afirmado que não era necessário a emissão da cédula de permissão, uma vez que ele mesmo, já a teria emitido para o padre Gabriel de la Anunciación permitindo o frete de navios soltos para o transporte da madeira e este frei já se encontrava no Rio de Janeiro. Por sorte, a experiência de Antonio Fernandez Barrios deu certo e, após o relato do oficial mecânico, Hernandarias não teve outra saída a não ser permitir o descarregamento das mercadorias, inclusive, os retornos da venda dos frutos da terra dos vecinos de Buenos Aires que estavam no Rio de Janeiro, sem permissão específica para desembarcar. Foi concedida a entrada e permanência de Ana Pereira no porto de Buenos Aires, o moleque foi entregue a Antonio Fernandez Barrios e por mais que a dita madeira tenha sido constantemente citada nos depoimentos, (motivo da viagem), não foi registrado na aduada nenhum descarregamento de madeira. Constam nos registros apenas os

<sup>1</sup> Compunham o júri de Buenos Aires neste período: Hernandarias (governador), Simon de Valdez (Tesoureiro) e Antônio de Sousa (Alguacil maior da governança).

<sup>2</sup> “Por vecino (vizinho) entendia-se o chefe de uma família de colonos”. Ver: 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. p. 88. A vencidad é um título de pertencimento. Ser vecino, significa ser reconhecido como súdito na América espanhola, mesmo que a sua origem não fosse castelhana. O título de vencidad era requisitado no Cabildo (Senado da Câmara) e para recebê-lo era necessário ter casa provada, possuir casa e cavalos, ser morador da cidade há alguns anos e oferecer-se para sustentar a cidade caso fosse solicitado. Na sua ausência, o vecino deveria deixar um substituto armado e com montaria para representar a sua vencidad e “hacer acudir a todas las cosas y casos que como tales vecinos se le mandaren y fueren obligados”. Após ter o título de vencidad, poderia participar das questões políticas e comerciais da cidade, assim como, pleitear um dos títulos de regidor do Cabildo. Os regidores por sua vez, ficavam a cargo da boa administração local, aconselhavam e representavam os interesses da cidade e reagiam contra decisões compreendidas como prejudiciais. Ver: MACHAIN, Ricardo de Lafuente. *Los portugueses en Buenos Aires (siglo XVII)*. Madrid: Ologáza, 1931. p. 74.

manufaturados, mantimentos para a gente do mar e os frutos da terra. Ainda no dia 22 de janeiro de 1608, os juízes apresentaram o valor dos autos somados em: 11 pesos e 4 reales para o tesoureiro, 2 pesos para o governador, 12 pesos pagos ao alguacil por duas vistorias feitas no navio, 27 pesos pagos a Real Contadoria pelos despachos, testemunhas e outros gastos. Tudo foi pago por Antonio Fernandez Barrios e o julgamento foi dado por encerrado<sup>3</sup>.

O trecho transcrito faz parte dos registros do Navio San Pedro que atracou no porto de Buenos Aires em janeiro de 1608. Nesta fonte é possível perceber algumas experiências mercantis praticadas pela real administração do porto de Buenos Aires para permitir, ou não, a entrada de navios sem licença específica para navegar no Rio da Prata. A administração do porto de Buenos Aires deveria fiscalizar e impedir o não cumprimento das permissões reais, contudo conforme é possível observar na fonte apresentada acima os administradores foram coniventes com as práticas mercantis locais.

No início do século XVII, o Antigo Sistema Colonial estava em formação e a administração colonial passou a ganhar maior complexidade<sup>4</sup> com o advento da União Dinástica<sup>5</sup>. Segundo Geoffrey Parker o período dinástico marca também um momento de crise na Europa, causada por fatores que iam desde uma mudança significativa no clima; com baixas temperaturas que sugeriam uma “pequena era glacial”, pondo em dificuldade muitos canais de navegação, há uma súbita crise na balança comercial a partir de 1619. Os pontos citados contribuíram para uma redefinição na balança mercantil europeia, onde

---

<sup>3</sup> AGN - ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN ARGENTINA. Sala IX, 45-5-2, Division Colônia, Seccion Gobierno, Registro de Navios, Siglo XVII, *Navio San Pedro 1608 – 1609* (Legajo 1).

<sup>4</sup> “Após 1580, já sob a União Dinástica a administração colonial ganhou maior complexidade, fruto principalmente do desenvolvimento das capitânicas existentes, inclusive populacional, da ampliação do território e da crescente ameaça bélica das potências rivais, com holandeses e ingleses juntando-se aos franceses, até então os maiores inimigos externos ao domínio português das partes do Brasil”. Ver: RICUPERO, Rodrigo. *A formação da elite colonial: Brasil, c. 1530 – c. 1630*. São Paulo: Alameda, 2009. p. 140.

<sup>5</sup> O início do Império Ibérico se fez após o trágico desaparecimento de Dom Sebastião de Portugal, na batalha de Alcácer-Quibir, fazendo com que Felipe de Habsburgo, Rei de Espanha e neto de Manuel I de Portugal, passasse a ser, por via feminina, o parente legítimo mais próximo na linha de sucessão. Foi através de negociação com a corte portuguesa que Felipe II de Espanha foi aclamado em 1581. Ver: OLIVAL, Fernanda. *D. Felipe II: de cognome “o Pio”*. Lisboa: Círculo de Leitores, 2006, *passim*. O Uso do termo *Império* baseia-se na compreensão de que o mesmo reúne diversas etnias e comunidades que mesmo separados e distintas, fazem parte de um todo plurinacional. A discussão do espaço colonial e ultramarino como Império tem sido desenvolvida a partir do trabalho de Charles Boxer – “*O império colonial português (1414-1825)*” (1969) que favorece a compreensão da dominação portuguesa sobre espaços diferentes e distantes como prelúdio para a formação de um Império português. No entanto, para Jorge Miguel Pedreira (1991, p. 26) “[...] a ideia de um império português é demasiado restrita e demasiado ampla. Restrita, porque apesar da extraordinária aventura dos descobrimentos, da espantosa diáspora que empreenderam os portugueses, estes nunca encontraram em si todas as forças para edificarem um autêntico Império, unificado e sob o seu controle ou sob o seu poder [...]”. Ver: PEDREIRA, Jorge Miguel. Verbete. “Comércio Imperial”. In: *Dicionário Enciclopédico da História de Portugal*. S. L. Publicações Alfa, 1991. Se por um lado, a ideia de Império parece ser exagerada porque os portugueses nunca imprimiram uma unidade sobre as suas conquistas, por outro, as técnicas de conquista pelo comércio, praticadas pelos portugueses, foram decisivas para a construção do novo mundo.

conforme Wolfgang Lenk “[...] a decadência do poder castelhano teria sido causada pelas recorrentes perdas militares no seu espaço imperial o que deu margem para que as potências rivais disputassem os seus domínios ultramarinos em proveito desta crise [...]”<sup>6</sup>.

Esse leque de acontecimentos impulsionou uma disputa colonialista no Atlântico Sul que “[...] resultou na passagem definitiva do centro dinâmico do crescimento mercantil do Mediterrâneo para o Atlântico”<sup>7</sup>. Foi neste contexto de disputa colonial, que foi formada a rede mercantil luso-hispânica no Atlântico Sul. Esta rede mercantil atuava nos principais portos do Estado do Brasil<sup>8</sup>, Buenos Aires e África; conectando através do comércio os espaços recém-conquistados da América portuguesa para com a América espanhola, ao mesmo tempo que, construía o seu próprio espaço de navegação no Oceano Atlântico através das rotas soltas. Desta forma, assim como afirma Bicalho: “[...] já em meados do século XVII o eixo dinâmico do Império colonial português havia se afirmado definitivamente no Atlântico, ficando as possessões orientais num plano secundário. Redefiniam-se igualmente o poderio e as hegemonias dos países europeus no âmbito continental e colonial”<sup>9</sup>.

Assim, para compreender a atuação da rede mercantil luso-hispânica<sup>10</sup> e a sua prática de navegação solta no Atlântico Sul, é preciso contextualizar a fundação de Buenos Aires dentro da transição econômica do Mediterrâneo para o Oceano Atlântico; e como esta transição possibilitou a criação de novas companhias de comércio. A transição atlântica viabilizou a participação de novos sujeitos na corrida atlântica e mesmo os que não faziam parte de uma companhia de comércio em específico, (como foi o caso dos mercadores luso-hispânicos apresentados na citação de abertura desta Tese), conseguiam se inserir nas redes de comércio e nas novas companhias através do jogo

---

<sup>6</sup> Cf. LENK, Wolfgang. *Guerra e pacto colonial: a Bahia contra o Brasil Holandês (1624-1654)*. São Paulo: Alameda, 2013. p. 13.

<sup>7</sup> Ibidem, p. 13.

<sup>8</sup> Compreendemos nesta pesquisa como principais portos do Estado do Brasil durante a primeira metade do século XVII, os portos de São Salvador Bahia, São Sebastião do Rio de Janeiro e Pernambuco. Eleição feita devido à grande transação mercantil que foi efetuada por navios soltos entre estes portos e o porto de Buenos Aires aqui em questão. Ver: AGN. Registro de Navios, *Legajo 1: Navio San Pedro (1608 – 1609)*. Passim.

<sup>9</sup> Cf. BICALHO, Maria Fernanda. *A cidade e o império: o Rio de Janeiro no século XVIII*. – Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.p. 51.

<sup>10</sup> Um bom exemplo de construção de hipóteses para análise da sociedade da América lusa Seiscentista, com base nos valores e recursos do próprio Antigo Regime católico, é o conceito de rede governativa iniciado por Maria de Fátima Gouvêa. Através desse conceito, a autora procurou demonstrar que a ação e a gestão na alta política do Império luso podiam se basear em redes constituídas por altos oficiais régios situados em diferentes pontos do Império, mas unidos por laços de amizade, clientela e/ou de parentesco. Ver: FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *La guerre est finie: notas para investigação em História Social na América lusa entre os séculos XVI e XVIII*. Org. João Luís Ribeiro Fragoso; Maria de Fátima Gouvêa. – 2ª ed. – Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2015. (O Brasil Colonial; v. 1) 2015, p. 14.

social mercantil local de Buenos Aires<sup>11</sup>. De acordo com Pedro Puntoni “[...] as companhias de comércio respondiam, à necessidade de obtenção de uma rentabilidade certa para um comércio que se fazia aleatório. Sua eficiência se apoiava no volume das reservas financeiras mobilizadas e numa organização naval e comercial aperfeiçoada”<sup>12</sup>.

Fundado em 1580, durante a União Dinástica, o porto de Buenos Aires teve uma posição comercial privilegiada devido ao seu largo acesso através da embocadura do Prata para o Oceano Atlântico. Assim, abertura ao livre comércio para Buenos Aires foi um projeto alentado não só pelos vecinos locais, mas pelos que habitavam a região do Rio da Prata; principalmente os que residiam em Tucumán e Alto Peru. As sociedades do Rio da Prata e do Paraguai viram na fundação de Buenos Aires a solução para não mais depender do abastecimento através do Vice-Reino do Peru, rota que privilegiava o abastecimento da Praça de Potosí, através da qual as mercadorias chegavam aos menores povoados da região platina com preços exorbitantes<sup>13</sup>.

A proximidade do porto de Buenos Aires com o Estado do Brasil favoreceu o aumento de mercadores portugueses circulando no Prata, impulsionando o monarca espanhol a restringir Buenos Aires a porto fechado para o livre comércio no ano de 1594. Em consequência, o grupo mercantil dos confederados<sup>14</sup>, apoiados pelo Cabildo, suplicaram a abertura do porto de Buenos Aires por completo, incluindo a sua participação nas rotas mercantis com o Estado do Brasil. Esta solicitação pode ser observada no compêndio “Correspondência de la Ciudad de Buenos Aires com los reyes de España (1588-1615)”, publicado em 1915 por Levillier:

“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 darmos licencias para que los frutos de nuestras cosechas los podamos enviar a la costa de Brasil y el retorno de ellos meterlos em está ciudad libremente para el dicho efecto com lo

<sup>11</sup> Segundo Pierre Bourdieu o jogo social consiste numa prática partilhada por indivíduos que compartilham de um mesmo *habitus*. Ver: Pierre Bourdieu. *Razões práticas sobre a teoria da ação*. São Paulo: Papirus, 1996. p. 139.

<sup>12</sup> Cf. PUNTONI, Pedro. *A mísera sorte: a escravidão africana no Brasil holândes e as guerras do tráfico no Atlântico Sul, 1621-1648*. Puntoni. – São Paulo: Hucitec, 1999. p. 35.

<sup>13</sup> Os produtos importados na Praça de Potosí chegaram a valer até 800 ou 1000 por cento a mais do que o valor dos mesmos produtos adquiridos na Espanha. Ver: CANABRAVA, Alice P. *O comércio português no Rio da Prata (1580-1640)*. Belo Horizonte/São Paulo: Itatiaia/Edusp, 1984. p. 49.

<sup>14</sup> Fernando Ribeiro ao estudar a trajetória dos personagens envolvidos na atividade mercantil do porto de Buenos Aires, indica que ao longo do século XVII, haviam dois bandos disputando o controle do comércio no porto de Buenos Aires, classificados como confederados e beneméritos. Os beneméritos, representados por Hernandarias, buscavam manter a legalidade em Buenos Aires para evitar que os vecinos portugueses (confederados), através da prática das arribadas maliciosas, adquirissem cabedal para comprar cargos no Cabildo e assim, obter o controle do comércio local. Ver: RIBEIRO, Fernando Victor Aguiar. “Arribadas maliciosas”: redes comerciais no comércio de contrabando no porto de Buenos Aires, inícios do séc. XVII. *Antíteses*. Londrina, v. 11, n. 22, pp. 749-772, jul/dez. 2018.

cual nos podamos sustentar y acudir a Vuestro real servicio como somos obligados”<sup>15</sup>.

A citação revela a construção do processo de experiência<sup>16</sup>, vivido pelos confederados de Buenos Aires, pois, ao se manifestarem contra a cobrança de impostos, utilizaram a precariedade do comércio local (por estar Buenos Aires fechado ao livre comércio), como um discurso coletivo para conseguir os objetivos mercantis em questão. Ao afirmarem que o livre comércio com o Estado do Brasil garantirá não só o sustento no Rio da Prata, como a possibilidade de “servir ao Rei” através do pagamento de impostos, os confederados estão conscientemente utilizando o pagamento de impostos que era uma obrigação, como um meio de barganha para adquirir a abertura do porto de Buenos Aires ao livre comércio com o Estado do Brasil.

A União Dinástica promoveu a integração mercantil de diversos sujeitos que circulavam pelos sistemas ultramarinos atlânticos, abrindo o caminho para possibilidades muito maiores e necessárias tanto aos portugueses, quanto aos espanhóis, para manter o Império Ibérico que acabava de se formar. Assim, Wolfgang Lenk afirma “[...] que a América lusa foi forjada pela União Dinástica e o seu sistema atlântico, resultou da ação de homens e mulheres das diferentes sociedades presentes no sul da Europa, África e América”<sup>17</sup>.

A complementação mercantil que a União Dinástica representou no início do século XVII, para as possessões portuguesas e espanholas foi pautada na concessão de permissões temporárias de comércio. As permissões temporárias de comércio foram concedidas em Buenos Aires nos anos 1602, 1618 e 1622, renovando a possibilidade de comércio com o Estado do Brasil desde que continuassem a seguir as restrições reais<sup>18</sup>.

---

<sup>15</sup> Carta do Cabildo informando ao rei, o estado de pobreza da cidade de Trinidad, porto de Buenos Aires e solicitando que o mesmo atendesse ao seu procurador especial, o arcebispo Martin Barco de Centenera para avaliar propostas da abertura comercial, solicitada pelo Cabildo de Buenos Aires. Ver: LEVILLIER, Roberto (coord.). *Correspondencia de la Ciudad de Buenos Aires con los reyes de España* (1588-1615). Tomo 1. Buenos Aires: Municipalidade de Buenos Aires, 1915. p. 29-30.

<sup>16</sup> O conceito de experiência serviu como modelo unificador das ações dos sujeitos estudados já que cada qual pertence a um fragmento social específico. Sendo assim, utilizando o conceito de experiência histórica e cultural apresentado por Thompson em a “Miséria da Teoria (1981)”, podemos perceber as ações dos sujeitos de maneira interligada. Desta forma, percebemos os mecanismos que levaram a um jogo social mercantil, onde um sujeito visitante e de permanência proibida em Buenos Aires por ser português, veio a ser vecino, mercador e negociante de grosso trato; como foi o caso de Antônio Fernandez Barrios, apresentado na fonte de abertura desta Tese. Ver: THOMPSON, E. P. *A Miséria da Teoria ou Um Planetário de Erros: Uma crítica ao pensamento de Althusser*. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1981.

<sup>17</sup> Cf. FRAGOSO, João; GUEDES, Roberto; KRAUSE, Thiago. *A América portuguesa e os sistemas atlânticos na época moderna: monarquia pluricontinental e antigo regime*. Rio de Janeiro: Editora FVG, 2013. (Coleção FVG de bolso: Série História). p. 01.

<sup>18</sup> Navegar em navios próprios, apenas com o Estado do Brasil e Guiné, proibir a compra de escravos africanos e a entrada e permanência de estrangeiros. A exportação de frutos da terra não poderia exceder o

Ao contrário do que esperava Felipe II, as restrições não barraram a inserção de comerciantes portugueses no Prata, pelo contrário, favoreceu a associação entre os vecinos do Rio da Prata com mercadores portugueses.

Nas primeiras décadas do século XVII, vários mestres portugueses de navios soltos<sup>19</sup> foram incorporados à sociedade rio-platense através do título de vencidad em prol de participarem das permissões reais de comércio. A iniciativa de permitir aos mercadores portugueses, donos de navios, a possibilidade de virem a ser vecinos em Buenos Aires, foi uma ação do grupo mercantil dos confederados para articular o jogo social local; assim, aceitar os portugueses significava poder utilizar os seus navios e para fazer cumprir a cláusula que restringia a navegação do porto de Buenos Aires a navios próprios. A exigência da navegação em navios próprios era praticamente impossível de ser cumprida pelos vecinos por causa da situação econômica de Buenos Aires; sempre colocado em segundo plano pela Coroa, e devido ao alto custo para a manutenção de um navio e o sustento da sua gente do mar.

A concessão de vencidad aos comerciantes portugueses e a compra de venalidades<sup>20</sup> pelos mesmos, além de ajudar a compor o grupo mercantil dos confederados no porto de Buenos Aires, confrontava o direcionamento real de restrição aos estrangeiros e resultava numa manobra arriscada para os portugueses, pois, quando a administração de Buenos Aires mudava os direitos e privilégios por eles adquiridos poderiam ser contestados. Para driblar a rejeição que vez ou outra rondava os mercadores portugueses no Prata, uma prática comum além da tentativa de casamento foi a inserção nas ordens religiosas, como fez o mercador Antônio Fernandez Barrios apresentado na citação de início deste texto<sup>21</sup>. Conforme os registros do navio San Pedro:

---

total de 2000 fanegas de farinha de trigo, 500 quintais de cecina e 50 arrobas de sebo anuais. Cf.: AGN. *Navio San Pedro 1608-1609* (Legajo 1). *Passim*.

<sup>19</sup> Os Navios Soltos não integravam os comboios da zona antilhana que faziam parte da navegação da Carreira das Índias, pelo contrário, transitavam apenas no Oceano Atlântico. Outra diferença dos navios soltos em comparação com os navios da Carreira das Índias se dava em relação a sua estrutura e as licenças reais às quais estavam submetidos; pois as embarcações soltas consistiam em embarcações portuguesas de 40 a 50 toneladas e a denominação solta atribuía-se ao fato de efetuarem fretes particulares, sem obedecer a uma frota específica. As licenças dos navios soltos se distinguiam das demais, porque além de constituírem privilégios individuais, eram destinados exclusivamente ao transporte de mercadorias. Ver: BARROS, Queila Guedes Feliciano. *“As margens da ilegalidade”: relações mercantis e sociais entre São Salvador da Bahia e Buenos Aires (c. 1580 – c. 1640)*. 2013. 124p. Dissertação (Mestrado em História e Cultura Histórica) – Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2013.

<sup>20</sup> A venalidade consistia na compra de cargos no Império espanhol, consolidada no século XVII, permitia aos comerciantes ligados ao bando dos confederados a compra de cargos na municipalidade. Ver: RIBEIRO, Fernando Víctor Aguiar. “Arribadas maliciosas”: redes comerciais no comércio de contrabando no porto de Buenos Aires, inícios do séc. XVII. Op. cit. p. 850.

<sup>21</sup> *Ibidem*, p. 19.



O escrivão de registros do porto de Buenos Aires - Juan de Calate confirmou a existência de uma licença assinada pelo governador Hernandarias e referendada por ele próprio para o padre Gabriel da Ordem de São Francisco. O escrivão disse ainda que Antônio Fernandez Barrios, por ser síndico da ordem de São Francisco, foi ao Rio de Janeiro acompanhando o padre Gabriel, por mandato do governador Hernandarias e que o navio fretado para o seu retorno à Buenos Aires foi o San Pedro, mestre Francisco Dias. No final do seu depoimento, o escrivão complementou que, embora o mestre Francisco Dias não fosse vecino, era um português há tempos conhecido no porto de Buenos Aires e por isso teve o seu navio fretado. No dia seguinte, Antônio Fernandez Barrios apresentou por testemunha o frei Bartolomeu de la Anunciación. O frei afirmou ter 38 anos (mais ou menos) e repetiu em seu relato a mesma história contada pelo escrivão de registros de Buenos Aires – que ao saber que o governador Hernandarias havia emitido permissão de comércio ao convento São Francisco para trazer madeira do Rio de Janeiro/Costas do Brasil, Antônio Fernandez Barrios por ser vecino em Buenos Aires, membro da Ordem de São Francisco e fiador do navio San Pedro, aproveitou a viagem para navegar os retornos das colheitas dos vecinos. O Frei reiterou que passados mais de dois anos da venda das fanegas de farinha de trigo, quintais de cecina e arrobas de sebo no Rio de Janeiro, seus retornos já estavam sendo dados como perdidos<sup>22</sup>.

Como foi citado neste trecho acima, a grande justificativa para o comerciante português Antônio Fernandez Barrios conseguir aprovar o desembarque de seus passageiros e mercadorias na aduana de Buenos Aires, foi o fato dele pertencer a uma ordem religiosa e ter utilizado a permissão de comércio do convento São Francisco de Buenos Aires para validar suas transações mercantis. As ordens religiosas eram tidas como local sagrado ao qual não caberia aos administradores reais intervir. “[...] Nesse sentido, as ordens religiosas e irmandades<sup>23</sup> vieram a auxiliar na organização do espaço e da sociedade através de sua obra de caridade e por identificar com maior clareza os segmentos sociais [...]”<sup>24</sup>.

Assim, mesmo fazendo parte de uma ou mais irmandades, quando caminhavam para o final da vida e era chegada a hora de fazer o testamento, aqueles que tinham posses se associavam na capela de uma Ordem Terceira. Segundo Russell-Wood “[...] na medida em que o ingresso em uma determinada associação local de irmão terceiros franqueava a

<sup>22</sup> AGN - ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN ARGENTINA. Sala IX, 45-5-2, Division Colônia, Seccion Gobierno, Registro de Navios, Siglo XVII, *Navio San Pedro 1608 – 1609* (Legajo 1).

<sup>23</sup> As irmandades foram associações formadas por pessoas comuns, que se dedicavam a promover a devoção e festejo dos santos da igreja católica. De acordo com as Ordenações e Leis do Reino de Portugal (1833, p. 238) “As irmandades não estavam subordinadas a uma ordem religiosa como as ordens terceiras e se distinguem das confrarias medievais por estarem vinculadas a uma paróquia”. Ver: ORDENAÇÕES E LEIS DO REINO DE PORTUGAL. Coimbra: Real Imprensa da Universidade, 1833, 10ª edição, parágrafo 42. In: Site do Arquivo Nacional/*História Luso-Brasileira*. <[www.historialuso.an.gov.br](http://www.historialuso.an.gov.br)>. Acesso em: 21 nov. 2020.

<sup>24</sup> Cf. OLIVEIRA, M. P. Associações religiosas de leigos no período colonial: hierarquização, distinção e ascensão social. *Rev. His. UEG – Morrinhos*, v. 8. n. 2. e – 821924, jul./dez. 2019. p. 04.

estes a participação em uma fraternidade existente em diversas partes da Cristandade – a Ordem Terceira de São Francisco, do Carmo, e outras congêneres – este fator garantia ao fiel a pronta obtenção de um lugar onde existisse a rede de sua Ordem”<sup>25</sup>.

Antônio Fernandez Barrios, adquirido permissão para desembarcar mercadorias no governo de Hernandarias, conhecido pela historiografia como o mais repressivo aos mercadores portugueses que o porto de Buenos Aires conheceu; por fazer parte das ordenações religiosas. Já que as ordenações eram as únicas instâncias de poder na qual o governador Hernandarias não poderia intervir. Logo, as Ordens Religiosas encabeçaram em Buenos Aires uma frente de oposição a Hernandarias, e no primeiro decênio do século XVII, resistiram aos mandatos de perseguição e expulsão dos portugueses no Rio da Prata.

Fernando Ribeiro seguindo as reflexões de Zacarias Moutoukias quanto as relações comerciais ilícitas no porto de Buenos Aires, empreendeu uma interpretação a respeito das redes mercantis focada nas relações familiares e comerciais. Assim, segundo Fernando Ribeiro o governador Hernandarias não empreendeu uma ação de reparação contra o contrabando no porto de Buenos Aires e sim, ele próprio, na pessoa do governador, estabeleceu uma rede relacional com diversos agentes ligados a Buenos Aires que se auto reconheciam como “os principais da terra, os tradicionais do Cabildo”, formando o grupo dos beneméritos aos quais Hernandarias foi protetor, contra o grupo dos confederados<sup>26</sup>.

Os confederados contaram com o apoio do bispo Loyola, que foi capaz de conter em 1605 os planos do governador Hernandarias de expulsar, massivamente, os portugueses do porto de Buenos Aires. Relações de poder que podem ser evidenciadas pelo depoimento de Antônio Fernandez Barrios nos autos do navio San Pedro que abre esta Tese. Antônio Fernandez Barrios na condição de ter o navio e as mercadorias apreendidas por não ter permissão específica para desembarcar em Buenos Aires, declarou fazer parte da ordem de São Francisco e assim, obteve permissão de entrada para o navio, sua gente, e a abstenção dos impostos sobre as mercadorias por ele afiançadas; mesmo que o governador Hernandarias fizesse a ele e ao seu grupo oposição. Os privilégios adquiridos por Antônio Fernandez Barrios, como o título de *vencidad* e a participação do grupo mercantil dos confederados confirmam, segundo Boxer que “[...]”

---

<sup>25</sup> Cf. RUSSELL-WOOD, A. J. R. *Governantes e agentes*. In: BETHENCOURT, F; CHAUDHURI, K. História da expansão portuguesa. Lisboa: Círculo de Leitores, 1998. 3v. p. 13.

<sup>26</sup> : RIBEIRO, Fernando Victor Aguiar. “Arribadas maliciosas”: redes comerciais no comércio de contrabando no porto de Buenos Aires, inícios do séc. XVII. Op. cit. p. 865.

as ordens religiosas, foram a mais influente e a mais respeitada instituição de poder na colônia”<sup>27</sup>.

### **Caminhos da pesquisa: historiografia, fontes e estrutura da tese**

Diante de uma permissão de comércio com o Estado do Brasil e Guiné que permitia a venda de frutos da terra, mas negava o direito de embarque e desembarque de pessoas, permitia o tráfico de escravos, mas não livremente e exigia que a navegação local fosse feita em navios próprios, mesmo que os vecinos não tivessem cabedal para isso e revela uma cultura mercantil marcada por permissões reais que dificultavam o comércio local. Por consequência, na impossibilidade de comprar um navio, os vecinos passaram a fretar e na dificuldade de viajar para efetuar seus negócios, confiaram suas colheitas aos mestres dos navios soltos por eles fretados. No tráfico de escravos, diante da dificuldade de adquiri-los diretamente da Guiné (área de livre comércio para os vecinos do Rio da Prata), foi através do Estado do Brasil que foram comprados e por intermédio dos fiadores e mestres dos navios soltos associados aos vecinos locais<sup>28</sup>.

Logo, veremos que essa relação entre vecinos, portugueses e luso-brasileiros, foram além do interesse econômico e muitos dos mercadores portugueses e mestres dos navios soltos associados aos vecinos conseguiram mercê de vencidad no Rio da Prata, alcançando benefícios locais, como Antônio Fernandez Barrios um mercador que chegou a possuir casa no Rio de Janeiro e em Buenos Aires, foi cavaleiro da Ordem de São Francisco no Rio da Prata e fiador da navegação solta no porto de Buenos Aires. Ações facilitadas pelo domínio que Antônio Fernandez Barrios teve sobre o jogo social rio-platense e a forma como ele se fez necessário para o comércio de abastecimento da região<sup>29</sup>.

O comércio com o Estado do Brasil através do Atlântico Sul passou a abastecer o Rio da Prata de temperos, mantimentos, artigos europeus e escravos africanos. Já no Estado do Brasil, as Capitanias de São Sebastião do Rio de Janeiro, São Salvador Bahia e Pernambuco foram abastecidas de farinha de trigo, sebo e cecina produzidas no Rio da Prata, além dos desvios de prata que circundava essas relações.

---

<sup>27</sup> Cf. BOXER, Charles Ralph. *Os Holandeses no Brasil: 1624 – 1654*. Tradução: Olivério M. de Oliveira Pinto; apresentação de Dorany Sampaio. Recife: CEPE, 2004. p. 27.

<sup>28</sup> Cf. AGN. *Navio San Pedro 1608 – 1609* (Legajo 1). *Passim*.

<sup>29</sup> *Ibidem*, AGN. Legajo 1.

Segundo Canabrava a exportação de produtos alimentícios de Buenos Aires para Salvador, Rio de Janeiro e Pernambuco revelam a dependência alimentar em que se encontravam as Capitanias do Brasil durante a União Dinástica. Embora Canabrava tenha demonstrado indícios da importância das relações mercantis entre o Estado do Brasil e o Rio da Prata, este tema pouco tem sido discutido pela historiografia brasileira<sup>30</sup>.

Entre os trabalhos que trataram de forma mais direta da relação mercantil entre o Estado do Brasil e o Rio da Prata, tem destaque a obra de Alice Piffer Canabrava (1984) “*O comércio português no Rio da Prata (1580-1640)*”. E a tese de Rodrigo Ceballos (2007) “*Arribadas Portuguesas: a participação luso-brasileira na constituição social de Buenos Aires (c. 1580-c. 1650)*”. Discutindo o comércio de forma mais indireta entre o Estado do Brasil e o Rio da Prata, destaca-se também os trabalhos de José Gonçalves Salvador (1978/1981) “*Os cristãos-novos e o comércio no Atlântico meridional*” ou “*Os magnatas do tráfico negreiro*”.

Recentemente os trabalhos de José Carlos Vilaradaga (2010) “*São Paulo na órbita do império dos Felipes: conexões castelhanas de uma vila da América portuguesa durante a União Ibérica (1580-1640)*”. Rodrigo F. Bonciani (2010) “*O domínio sobre os indígenas e africanos e a especificidade da soberania régia no Atlântico: da colonização das ilhas à política ultramarina de Felipe III (1493-1615)*” e Wolfgang Lenk (2013) “*Guerra e pacto colonial: a Bahia contra o Brasil Holandês (1624-1654)*”. Trouxeram novas perspectivas para a compreensão do comércio e administração do Estado do Brasil no período da União Dinástica, colaborando para a construção de interpretações que analisam a união das duas Coroas em um contexto “[...] aberto, dinâmico e atravessado por suas próprias contradições, oscilações, ambiguidades e clivagens<sup>31</sup>”.

Quanto as Capitanias do Estado do Brasil que tiveram um destaque mercantil no período colonial, destacamos o trabalho de José Roberto Amaral Lapa (2000) “*A Bahia e a Carreira das Índias*”, que abordou a importância do comércio do porto de São Salvador Bahia com outras localidades para o além-mar e ressaltou a grandeza e diversidade das exportações do porto de Salvador para com o ultramar ibérico. Amaral Lapa<sup>32</sup> demonstrou que o açúcar poderia ser sim o principal produto comercializado no

---

<sup>30</sup> Ver: CANABRAVA, Alice P. *O comércio português no Rio da Prata (1580-1640)*. Passim.

<sup>31</sup> Cf. VILARGADA, José Carlos. *São Paulo na órbita do Império dos Filipes: conexões castelhanas de uma vila na América portuguesa durante a União Ibérica (1580-1640)*. Tese (Doutorado em História) Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2010. Passim.

<sup>32</sup> Cf. LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a Carreira da Índia*. São Paulo: Hucitec, Unicamp, 2000. Passim.

período colonial, porém, não foi o único. Sabemos hoje que o porto de Salvador foi um grande centro de importação e exportação de frutos da terra rio-platenses, artigos europeus e escravos africanos para Lisboa, Angola e demais Costas visitadas pelos navios da Carreira das Índias. Contudo, nada foi dito por Amaral Lapa sobre as relações de exportação do porto de Salvador para com o Rio da Prata e porto de Buenos Aires.

Ainda sobre o desenvolvimento mercantil de Salvador gostaria de destacar o diálogo estabelecido com o trabalho de Alexandre V. Ribeiro (2005) *“A cidade de Salvador: estrutura econômica, comércio de escravos e grupo mercantil (c. 1750 – c. 1800)”*. Rodrigo Ricupero (2009) *A formação da elite colonial: Brasil, c. 1530 – c. 1630*. E Thiago Krause (2015) *A Formação de uma Nobreza Ultramarina: Coroa e elites locais na Bahia seiscentista*.

Quanto ao Rio de Janeiro os trabalhos de Helena de Cassia Trindade de Sá, em especial a sua dissertação de mestrado intitulada: *“A alfândega do Rio de Janeiro: da União Ibérica ao fim da Guerra da Restauração (ca. 1580 - ca. 1668)”*, estudou os registros mercantis da alfândega do Rio de Janeiro durante o período da União Dinástica. Helena trouxe dados dos registros de comércio entre o porto do Rio de Janeiro com Buenos Aires, embora o propósito do trabalho de Helena de Sá seja construir a centralidade do porto do Rio de Janeiro nos negócios atlânticos do Estado do Brasil durante a União Dinástica, esta Tese estabelece um profícuo diálogo com o seu trabalho.

Acrescentamos ainda aos trabalhos que tratam as relações mercantis entre o Estado do Brasil e as demais possessões atlânticas ao longo do século XVII, os clássicos de Roberto Simonsen *“História Econômica do Brasil”*. Alfredo Ellis Junior (1950) *“O Ciclo do Muar”*. Mafalda Zemella (1990) *“O abastecimento da Capitania das Minas Gerais no século XVIII”*. Guilhermino Cesar (1978) *“O contrabando no sul do Brasil”*. Helen Osório (1999) *“Estancieiros, Lavradores e Comerciantes na Constituição da Estremadura Portuguesa na América. Rio Grande de São Pedro, 1737-1822”*. Augusto da Silva (1999) *“Rafael Pinto Bandeira: De bandoleiro a governador. Relações entre os poderes privado e público no Rio Grande de São Pedro”*. Marta Hameister (2002) *“O continente do Rio Grande de São Pedro: os homens, suas redes de relações e suas mercadorias semoventes”* e Fabrício Prado (2002) *“Colônia do Sacramento: o extremo sul da América Portuguesa”*. Todos acrescentaram a questão nacionalista na relação de comércio entre o Estado do Brasil e o Rio da Prata, trazendo entre outras questões a discussão sobre fronteira, onde a margem geográfica do Prata contribuiu para o jogo social do lícito e ilícito na relação mercantil do Estado do Brasil com o Rio da Prata.

A dissertação de mestrado de Tiago Luís Gil, defendida no ano 2002, intitulada “*Infiéis transgressores: os contrabandistas da fronteira (1760-1810)*”. Embora aborde a importância do comércio de contrabando nas fronteiras do Rio Grande do Sul e do Rio Pardo<sup>33</sup> numa temporalidade distante desta Tese, merece destaque pela discussão desenvolvida a respeito do contrabando, espaço de fronteira e trajetória mercantil dos contrabandistas em questão, o que serviu de base para muitas discussões tecidas neste trabalho<sup>34</sup>.

A historiografia argentina trata da relação mercantil entre a América espanhola com a América portuguesa desde o século XIX, e foi pioneira na construção de uma imagem ilícita e de contrabando para o comércio dos portugueses no Rio da Prata.

Ressaltando a questão da nacionalidade argentina Bartolomé Mitre (1918) em “*Ensayos Historicos*”, defendeu que a inserção dos portugueses no Rio da Prata e o comércio por eles estabelecido não teria outra via se não a do contrabando. Os trabalhos de Mitre (1918) influenciaram por um longo tempo a historiografia argentina, que passou a ser reinterpretada a partir dos trabalhos de Carlos Sempat Assadourian (1982) *El Sistema de la economía colonial e Mercado Interno, regiones y espacio económico*, quando o mesmo desenvolveu uma perspectiva de análise onde destaca a interação das regiões. Assadourian deu visibilidade para o mercado interno e para os seus sujeitos como participantes e integrantes de um complexo fluxo de trocas regionais, rompendo com a visão de contrabando “forçado” em prol de uma interação social que sugere um contrabando concedido<sup>35</sup>.

No mesmo contexto da renovação da historiografia argentina, destacamos os trabalhos de Zacarias Moutoukias (1987) *Contrabando y control colonial en el siglo XVII - Buenos Aires, el Atlantico y el espacio peruano* e Moutoukias (1992) *Redes personales y autoridad colonial. Los comerciantes de Buenos Aires en el Siglo XVIII*. Nestes respectivos estudos, Zacarias Moutoukias demonstrou como a interação das elites espanholas com mercadores portugueses foge à regra do contrabando e que as interações mercantis entre portugueses e espanhóis é antes de mais nada, o resultado de uma rede de relacionamentos que perpassa todo o Império espanhol e seus espaços.

<sup>33</sup> Ponto de confluência entre os Impérios Luso e espanhol no sul da América.

<sup>34</sup> Gostaria de destacar também os trabalhos de Aurélio Porto: *Fronteira do Rio Pardo: penetração e fixação de povoadores (1929)*, *História das Missões Orientais do Uruguai (1943)*, *notícia sobre o Visconde de São Leopoldo (1978)*. Geraldo José Pawels: *Contribuição para o estudo dos conceitos de "limite" e "fronteira" (s/d)*. Emílio Coni: *História de las vaquerías de Rio de la Plata 1555-1750 (1956)*, *El Gaucho. Argentina, Brasil, Uruguai (1942)*.

<sup>35</sup> Cf. SEMPAT ASSADOURIAN, Carlos. *El Sistema de la economía colonial. Mercado Interno, regiones y espacio económico*. Lima: IEP, 1982. *Passim*.

O trabalho de Fernando Ribeiro “*Arribadas maliciosas*”: *redes comerciais no comércio de contrabando no porto de Buenos Aires*”. Desconstruiu a questão do comércio ilícito e de contrabando em Buenos Aires ao demonstrar que o comércio irregular fugiu às normas de monopólio defendidas pela legislação espanhola, porque foi estruturado por redes relacionais de relações familiares e comerciais em favor da consolidação da atividade econômica no porto platino à qual todos participando, mesmo que em lados opostos.

Esta renovação historiográfica quanto ao comércio em Buenos Aires, pode ser vista também nos trabalhos de Martín L. E. Wasserman, em especial “*Círculos Sociales, contextos normativos y crédito. Buenos Aires, siglo XVII*”. Através do qual Wasserman discutiu como os negócios de crédito, pilares do comércio e da circulação mercantil, contaram com redes de parentesco em um contexto como o de Buenos Aires no início do século XVII.

Assim, quando Alice Piffer Canabrava afirmou que “[...] A exportação de produtos alimentícios de São Paulo para a Baía e Rio de Janeiro revela quanto era precário o desenvolvimento agrícola daquelas capitânicas [...] do Rio da Prata eram exportadas carnes salgadas e trigo para o abastecimento da população das cidades brasileiras”<sup>36</sup>.

Canabrava chama atenção para uma questão que teve a sua discussão inicial com Rodrigo Ceballos, a respeito das relações mercantis entre o Rio da Prata e o Estado do Brasil. Logo, observamos a necessidade de uma discussão voltada para o comércio de gêneros alimentícios, artigos europeus e escravos africanos comercializados entre o Rio da Prata e o Estado do Brasil; onde os seus sujeitos, proporções, causas e efeitos para a formação social e mercantil da América Ibérica como um todo seja posta em questão<sup>37</sup>.

Desta forma, abordamos nesta Tese as práticas da venda dos frutos locais rio-platenses, como um jogo social enredado por funcionários reais e sujeitos comuns que se autotransformaram através do comércio, tornando-se donos de navios, fiadores da navegação atlântica solta e donos de asientos negreiros. Ao mesmo tempo que participaram do projeto colonizador ibérico, e dos bandos locais, como os confederados, mantendo uma rota alternativa de comércio que garantiu a fixação dos colonos nos espaços recém conquistados da América espanhola através do comércio de abastecimento.

Desta forma, a Tese proposta adéqua-se à linha de pesquisa Cultura e Poder do Programa de Pós-Graduação da Universidade Federal do Ceará, uma vez que compartilha

---

<sup>36</sup> Ver: CANABRAVA, Alice P. *O comércio português no Rio da Prata (1580-1640)*. Op. cit. p. 145.

<sup>37</sup> Ver: CEBALLOS, Rodrigo. *Arribadas portuguesas: a participação luso-brasileira na Constituição Social de Buenos Aires (c. 1580-1650)*. Passim.

a concepção de que a cultura se faz nos enfrentamentos cotidianos, nos conflitos, nas tensões, nas formas de apropriação das permissões de comércio, nas relações entre organizações familiares e religiosas, ou seja, nas diversas formas de jogar o jogo social mercantil local. Esta concepção cultural deu visibilidade aos vecinos, mercadores luso-espanhóis, funcionários reais, clérigos e mestres de navio sobre a perspectiva da Micro História italiana. Esta concepção teórico-metodológica nos permitiu visualizar acordos do comércio irregular, discursos intencionados, trocas simbólicas de mercadorias e a apropriação do espaço atlântico através da rota mercantil solta em meio a Carreira do Brasil e da Índia.

A motivação para estudarmos as rotas soltas luso-hispânicas e o jogo social mercantil, justifica-se pela relevância dessa relação para as temáticas básicas sobre o período colonial brasileiro, do qual destaco três pontos cruciais 1- o abastecimento, 2 - a escravidão, 3 – as relações mercantis atlânticas. Seja em níveis regionais ou interoceânicos, estas temáticas estão conectadas e necessitam de pesquisa que as desvele para uma ampla compreensão a respeito do projeto colonizador dinástico no Estado do Brasil.

A abundante documentação contribuiu para a escolha do tema, o porto de Buenos Aires era controlado por uma administração centralizadora e burocrática, as ações mercantis locais eram registradas nos mínimos detalhes e a partir dos registros dos navios e certidões das alfândegas visitadas era registrado o nome, origem e permissões dos mestres e tripulantes dos navios. Os registros de navio traziam ainda informações sobre as mercadorias e passageiros transportados, os autos de julgamento pelos quais passaram, quem eram seus fiadores, testemunhas, cônjuges, assim como cópias das permissões que adquiriram em todos os portos por onde passaram antes de atracar em Buenos Aires.

O recorte temporal inicial desta pesquisa foi fixado no ano de 1602, período em que os vecinos de Buenos Aires conseguiram a primeira permissão de comércio para com as Costas do Brasil e Guiné, e os navios soltos começaram a visitar periodicamente os portos de Salvador, Rio de Janeiro e Pernambuco. A data que marca o fim deste texto foi balizada em 1624, ano que representa uma queda significativa nas trocas mercantis entre Buenos Aires, Estado do Brasil e África devido à crise econômica na Europa que desde 1619 descontrolava a balança mercantil e o início das invasões holandesas no Estado do Brasil que impactou a livre a circulação dos navios soltos.

A partir de 1625 Alice Piffer Canabrava chegou a afirmar que as relações mercantis entre o Rio da Prata e o Estado do Brasil haviam diminuído, “[...] chegando a



serem interrompidas por completo em 1624 devido às invasões holandesas”<sup>38</sup>. Dentre os principais motivos elencados por Canabrava para a interrupção das relações mercantis entre o Estado do Brasil e Buenos Aires estavam a presença holandesa no Atlântico Sul, a decadência da produção dos centros mineiros (em especial Potosí) e a expansão bandeirante.

Em resposta Fernand Braudel publicou um texto<sup>39</sup> criticando a justaposição de explicações sem hierarquia para a interrupção da rota Potosí – Buenos Aires – Estado do Brasil feita por Canabrava. Segundo Braudel a questão deveria enveredar-se dentro do conjunto de problemas que pleiteavam as cifras de Hamilton sobre a chegada de metais preciosos na Espanha. Sendo assim, a atividade naval no Rio da Prata teria sofrido as consequências de uma contração global da economia atlântica. Como a rota Potosí – Buenos Aires – Brasil pertencia a uma via semiclandestina de escape de metais preciosos, que existiu no momento culminante da expansão econômica do século XVII, e que perdeu a sua força após esta fase<sup>40</sup>, os motivos elencados por Canabrava para o declínio mercantil no Prata não se justificam.

O fato é que após o fim da Trégua dos Doze Anos a Espanha tentou reverter a expansão comercial marítima das Províncias Unidas e em 1621 restituiu o embargo a navios, mercadorias e propriedades neerlandesas. Esta medida de embargo mercantil aos holandeses teve impacto não somente na economia da Europa como na economia-mundo em geral, pois colocou em risco as rotas do açúcar e do tráfico africano, colaborando para que a WIC<sup>41</sup> investisse contra o Estado do Brasil e não apenas atacasse sua Costa esporadicamente, como dominasse as rotas mercantis no Atlântico Sul<sup>42</sup>. Como apontou Zacarias Moutoukias:

“Entre 1590 y 1640, el tráfico intercolonial que unía el Rio de La Plata com las costas brasileñas y las colônias portuguesas de Africa acidental 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,

<sup>38</sup> Ver: CANABRAVA, Alice P. *O comércio português no Rio da Prata (1580-1640)*. Op. cit. p. 87.

<sup>39</sup> Cf. BRAUDEL, Fernand. *Civilização material, economia e capitalismo século XV-XVIII*. Tradução Telma Costa. São Paulo: v. 3. Martins Fontes, 1996.

<sup>40</sup> Ibidem, p. 193.

<sup>41</sup> A WIC 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. Ver: MELLO, Evaldo Cabral de. *O Brasil Holandês (1630-1654)*. Passim.

<sup>42</sup> Cf. LENK, Wolfgang. *Guerra e pacto colonial: a Bahia contra o Brasil Holandês (1624-1654)*. São Paulo: Alameda, 2013. p. 212.

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”<sup>43</sup>.

Moutoukias ressalta que após a inserção de navios holandeses no Rio da Prata, os navios soltos portugueses passaram a perder contratos e houve alterações nos modos de comércio até então estabelecidos. Esta alteração descaracteriza as relações mercantis efetuadas pelos navios soltos através das permissões de comércio particulares dadas aos mercadores portugueses. Como o objetivo principal desta pesquisa são as relações mercantis soltas controladas pelos portugueses que circulavam no Rio da Prata, o marco temporal final deste texto é o ano de 1624, quando de fato foi possível “se fazer mercador na colônia através do jogo social mercantil rio-platense sem a intervenção holandesa”<sup>44</sup>.

As fontes pertencentes aos arquivos argentinos<sup>45</sup> que foram por mim utilizadas nesta pesquisa, em especial, os registros de navio (livros manuscritos, escritos em letra cursiva e espanhol arcaico do início do século XVII), foram disponibilizadas a mim por meio de imagens fotográficas digitalizadas pelo professor Dr. Rodrigo Ceballos durante a minha graduação. Ao longo da graduação fui sua orientanda na Universidade Federal de Campina Grande, Campus Cajazeiras, quando tive a oportunidade de participar do seu projeto de PIBIC/CNPq intitulado – “*Nas sendas do Atlântico Sul: tratos e contratos lusitanos na Buenos Aires seiscentista*”<sup>46</sup>.

Ao longo deste período como pesquisadora Pibic, a preferência pelos vecinos de Buenos Aires em comercializar com o Estado do Brasil chamou a minha atenção e me

---

<sup>43</sup> Cf. MOUTOUKIAS, Zacarias. *Contrabando y control colonial en el siglo XVII*. Buenos Aires, el Atlántico y el espacio peruano. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina, 1988a. p. 214.

<sup>44</sup> Ressalto que tanto o trato com as fontes, como algumas discussões podem extrapolar esta temporalidade no texto, já que a história e seus acontecimentos não são lineares e a compreensão dos contextos históricos aqui apresentados são análogos a este marco temporal.

<sup>45</sup> Gostaria de ressaltar a sorte que tive em trabalhar com fontes tão ricas em detalhes como os Registros de Navios do Archivo Geral da Nação Argentina. Pois, como bem afirmou João Fragoso, Roberto Guedes e Thiago Krause (2013, p. 22-23) “Os investigadores da história social da América lusa dos séculos XVI ao XVIII – especialmente do Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco – deparam-se com diversos infortúnios relativos às fontes. Praticamente não há para estas antigas conquistas coleções cartorárias, fiscais e camarárias. “Desconheço a existência nos arquivos públicos daquelas três capitânias, para o século XVII, de coleções completas dos inventários *post-mortem*, de diversos livros de escrituras públicas (dotes, compras e vendas, dinheiro e ganho, hipotecas etc.) e de vários outros manuscritos”. Da mesma forma, para o Rio de Janeiro e Pernambuco, são escassos os documentos camarários para os séculos XVI e XVII; nesse caso, a exceção fica por conta de Salvador da Bahia. A falta de coleções produzidas pelas câmaras do Rio de Janeiro e de Olinda – como livros da almotaçaria e dos processos julgados por juízes ordinários – dificulta investigações rigorosas sobre a história social e econômica desta época”. Ver: FRAGOSO, João; GUEDES, Roberto; KRAUSE, Thiago. *A América portuguesa e os sistemas atlânticos na época moderna: monarquia pluricontinental e antigo regime*. Passim.

<sup>46</sup> Pesquisa que originou o trabalho “*As margens da ilegalidade: relações mercantis e sociais entre as Capitânias do Norte e o Rio da Prata (1580-1640)*”, premiada com o Título: Pesquisador Junior, no XVI Encontro Estadual de História – “História, Memória e Comemorações” (ANPUH – PB), UFPB, 2010.

motivou a participar do processo seletivo para o mestrado em História da Universidade Federal da Paraíba – UFPB, com o projeto “*Despachos e Mestres: as estratégias comerciais dos mestres de navios portugueses entre o Nordeste brasileiro e o Rio da Prata seiscentista*”, com o qual fui aprovada na linha de pesquisa História Regional. Na UFPB participei do grupo de pesquisa “Estado e Sociedade no Nordeste Colonial” coordenado pelo professor Dr. Mozart Vergetti de Menezes. Através da orientação do Mozart desenvolvi minha dissertação de mestrado intitulada: “*As margens da ilegalidade*”: *relações mercantis e sociais entre São Salvador da Bahia e Buenos Aires (c. 1580 – c. 1640)* defendida no ano de 2013 em João Pessoa.

Como o período de mestrado não foi suficiente para dar conta das discussões que eu gostaria de ter desenvolvido nesta pesquisa, participei da seleção de doutorado em história da Universidade Federal do Ceará e fui aprovada no programa de Pós-Graduação em História, área de concentração em História Social, orientada pelo professor Dr. Almir Leal de Oliveira, sob a coordenação do qual participo do grupo de pesquisa Ceará Colonial: economia, memória e sociedade.

Quanto a metodologia utilizada em relação as fontes manuscritas, resalto a dificultosa transcrição do espanhol arcaico e para melhor compreensão das fontes transcritas, foi criado um sistema de captação de dados onde numa espécie de tabela, as transcrições foram organizadas em nome da embarcação, data de saída e chegada aos portos navegados, rotas, nome dos responsáveis pela embarcação e suas biografias modais (através do cruzamento com outras fontes), permissões enviadas ao Estado do Brasil, permissões retornadas ao porto de Buenos Aires, transações mercantis efetuadas, oficiais reais no Rio da Prata e Estado do Brasil em cada período de navegação, nome e dados dos escrivães de registros e tabeliões tanto do Rio da Prata como no Estado do Brasil, passageiros, dados considerados interessantes e valor dos autos julgados.

Os dados quantitativos quanto as mercadorias e reales de prata foram agrupados em tabelas, gráficos e mapas que possibilitaram uma visão mais quantitativa das relações mercantis soltas. Quanto as imagens, não será feita uma discussão cartográfica e as mesmas foram utilizados na Tese com a finalidade de ilustrar os espaços e representar as questões textualmente discutidas. Os dados quanto ao tráfico negreiro foram compilados em quadros de gênero e filiação, através do qual foi possível perceber o grande número de crianças traficadas e o seu uso dentro da lógica mercantil solta como grumetes dos navios mercantes. Finalmente, a pesquisa teve uma maior amplitude de discussão devido à grande contribuição que as bases de dados Slavevoyagens e Brasilhis proporcionaram ao permitir a ampliação dos dados compilados nesta pesquisa.

Dado a dificuldade de compreensão do espanhol arcaico, decidi adotar a forma culta da língua portuguesa na citação dos documentos, primeiramente para tornar a leitura do trabalho mais agradável ao leitor e por considerar que cabe ao pesquisador o trabalho de transcrição. Para não perder a originalidade da pesquisa foi mantido como o original os nomes das pessoas e dos lugares. O uso do termo *cecina* (carne desidratada, ou carne seca para alguns), utilizado para classificar a carne exportada do Rio da Prata para o Estado do Brasil, não tem ligação com a carne seca produzida no Brasil durante o período colonial ou como comumente é conhecido com o charque brasileiro. Embora a *cecina* signifique na sua tradução da língua espanhola para a portuguesa “carne seca”, a mesma trata-se de uma carne salgada e produzida à maneira espanhola.

Quanto a historiografia foi atribuída a este trabalho um caráter discursivo que permitiu inserir o debate historiográfico sempre que necessário, situando o leitor na discussão historiográfica de cada tema. Desta forma, a teoria será utilizada na mesma proporção que a historiografia e requisitada sempre que possível no viés da História Social e da Micro História italiana.

Essas ações são importantes para que consigamos trazer um caráter social a um trabalho cheio de números e cargas, e conforme Fragoso “[...] As relações sociais passaram a ser inquiridas sob seus diversos ângulos. As práticas culturais, parentais, econômicas, políticas etc., tornaram-se inseparáveis”<sup>47</sup>.

Assim, a presente Tese está dividida em quatro capítulos, sendo o primeiro, a introdução denominada “*Traçando Rotas num Imenso Oceano*”, no qual apresento um texto introdutório com a relevância da pesquisa, os caminhos percorridos, o porquê da escolha do tema, a temporalidade e o objeto de pesquisa dentro do contexto das relações mercantis entre o Estado do Brasil e Rio da Prata durante a União Dinástica.

O segundo capítulo intitulado: “*Estado do Brasil: encontro de vários mundos*”, trás primeiramente o estado da arte quanto o comércio de abastecimento interno no Brasil enquanto Colônia (primeiro tópico). No segundo tópico é discutido a construção temporal e historiográfica a respeito da União Dinástica, enfatizando como o advento da união das coroas influenciou na política, administração e comércio de Portugal e Espanha, lançando inclusive as suas bases para o comércio atlântico (terceiro tópico). Os benefícios gerados ao Estado do Brasil através do contato mercantil com Buenos Aires devido a circulação de prata e frutos da terra, fez o porto da Bahia ser alvo de incursões inimigas da Espanha, que além do controle mercantil atlântico buscavam ter acesso a prata e os frutos da terra

---

<sup>47</sup> Cf. FRAGOSO, João. *Afogando em nomes: Temas e experiências em história econômica*. Rio de Janeiro: Revista de História, Topoi, dezembro de 2002. p. 62.

para o seu abastecimento (quarto tópico). Logo, os navios corsário também se viam necessitados de abastecimento, e assim, buscavam de toda maneira abastecer as suas tropas através do curso de farinha de mandioca produzidas pelos aldeamentos indígenas (quinto tópico).

O terceiro capítulo intitulado “*Fazer-se mercador na Colônia*” trás a discussão da circulação mercantil para a produção regional de abastecimento interno. Enfatizando como as vilas e aldeamentos indígenas souberam jogar o jogo social mercantil a fim de adquirirem espaço em sua Câmara local (primeiro tópico). Como a circularidade mercantil favorecia os mercadores locais que faziam negócios no Estado do Brasil (segundo tópico), o favoritismo mercantil para o porto de Salvador o revelou como um porto de riquezas e prosperidade mercantil, sendo que alguns cronistas o classificou como porto do Brasil (terceiro tópico). A circulação de prata e as associações entre vecinos e mercadores estantes e residentes de Salvador ampliaram as alianças entre vecinos, clérigos e administradores régios, fazendo com que as relações extralegais se dessem as margens da ilegalidade (quarto tópico).

No quarto e ultimo capítulo intitulado “*Rio da Prata - região mercantil desenvolvida às margens do Estado do Brasil*”, o contexto que cercou as navegações na primeira metade do século XVII (primeiro tópico), será discutido através das rotas soltas de navegação atlântica e como o comércio ultramarino no Atlântico Sul passou a dar margem a incorporação de estrangeiros, principalmente os que vinham nos navios como gente do mar (segundo tópico). Uma vez em Buenos Aires, os mercadores e sua gente do mar buscavam maneiras de ascender socialmente e através do jogo social mercantil luso-hispânico adquiriram cabedal e prestígio na Região do Prata (terceiro tópico). Por fim, no quarto e último tópico os enredos da rede mercantil luso-hispânica são detalhados através do sujeito central desta Tese, o mercador Antonio Fernandez Barrios e sua rede mercantil (quarto tópico).

Após as considerações finais são apresentados os Apêndices com parte da tabulação feita na pesquisa, os Anexos com algumas imagens que não puderam ser utilizadas no texto de Tese e os Glossários com os significados de muitas palavras que ao longo do texto causam estranheza e podem gerar dúvidas por representarem usos e costumes da sociedade mercantil atlântica da América Ibérica ao longo do século XVII.

## 2 ESTADO DO BRASIL: O ENCONTRO DE VÁRIOS MUNDOS

*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 “[...] 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 e este, faz parte também da história do Brasil”<sup>48</sup>.

Com base na citação de Alencastro, este capítulo propõe analisar de maneira contextual o período compreendido dentro da primeira metade do século XVII. A transformação administrativa e mercantil que os reinos da Espanha e Portugal tiveram com o advento da União Dinástica será precedida da historiografia acerca do abastecimento no Estado do Brasil. Assim, o principal objetivo do primeiro tópico deste capítulo é estabelecer um diálogo entre as questões historiográficas a respeito do abastecimento com as questões mercantis do Estado do Brasil.

No segundo tópico serão analisados os discursos construídos pela historiografia brasileira e argentina sobre a União Dinástica, enfatizando o processo de desconstrução historiográfica pelo qual o termo União Ibérica passou na atualidade da escrita histórica.

No terceiro tópico serão contextualizadas as motivações sociais, administrativas e financeiras que envolveram o processo de “União” entre os reinos de Portugal e Espanha, enfatizando a dinâmica mercantil dos Impérios Ultramarinos ibéricos no Atlântico Sul.

O mapeamento das causas e efeitos da União Dinástica para o Estado do Brasil, trará no quarto tópico a contextualização das invasões holandesas e do corso francês e inglês sob a ótica da guerra pelo açúcar e da busca pela prata que circulava no Estado do Brasil por meio da navegação solta com o Rio da Prata.

Por fim, no quinto e último tópico deste capítulo será discutido como o alargamento comercial e a interação do Estado do Brasil com o Rio da Prata favoreceu a

---

<sup>48</sup> Cf. ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *Trato dos Videntes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000. p. 23.

circulação de prata na colônia e conseqüentemente aumentou a pirataria que ao abastecimento e a prata também recorria.

## 2.1 - Abastecimento e o Estado da Arte

O trabalho de Mafalda Zemella<sup>49</sup> sobre a ascensão do Rio de Janeiro como principal saída para o abastecimento das minas gerais, é tido como um dos primeiros trabalhos a discutir a temática do abastecimento no período colonial do Brasil. Segundo Mafalda o Rio de Janeiro ultrapassou a cidade de Salvador em importações e exportações, tornando-se grande porto da América portuguesa no quadro da economia colonial<sup>50</sup>.

Se por um lado, o trabalho de Mafalda despertou o interesse a respeito da questão do abastecimento, por outro, colaborou para solidificar alguns modelos explicativos para esta temática tendo o afastamento das minas em relação aos centros produtores como cerne principal. A pequena produção de gêneros na região das minas, a inexistência de uma tradição de comércio no Brasil (falta de moedas e má comunicação entre as regiões), somadas a precariedade dos meios de transporte, as dificuldades para a importação de produtos e a excessiva tributação, foram dificuldades apontadas por Mafalda para a questão do abastecimento interno, contudo, ficou a margem desta discussão as questões sociais e o abastecimento em outros períodos históricos.

A partir do trabalho de Maria Odila da Silva Leite Dias<sup>51</sup> a historiografia a respeito do abastecimento passou por uma renovação metodológica e o comércio de abastecimento passou a ter como objeto de discussão também a pessoa do comerciante. Assim, Maria Odila uniu perfeitamente as questões econômicas ao social e seus estudos priorizaram a presença e o enraizamento dos negociantes portugueses nas cidades, onde atuavam em áreas como: o comércio de abastecimento e o comércio internacional.

Sérgio Buarque de Holanda<sup>52</sup> compartilhou dos objetivos de Maria Odila Dias ao defender que a elite política do primeiro reinado foi formada em grande maioria pelos comerciantes.

---

<sup>49</sup> Cf. ZEMELLA, Mafalda. *O abastecimento da Capitania das Minas Gerais no século XVIII*. São Paulo: Hucitec-Edusp, 1990. Passim.

<sup>50</sup> Ibidem, passim.

<sup>51</sup> Cf. DIAS, Maria Odila de. A Interiorização da Metrópole. In: Carlos Guilherme Mota. (Org.). 1822: *DIMENSOES*. SAO PAULO: PERSPECTIVA, 1972, v., p. 160-184. Passim.

<sup>52</sup> Cf. HOLANDA, Sergio Buarque de. Sobre uma doença infantil na historiografia. In: *O Estado de São Paulo*. N. 829. São Paulo: 1973. Passim.

A conexão entre a economia do abastecimento na época joanina e a ascensão da cafeicultura no Vale do Paraíba foi aprofundada por Alcir Lenharo<sup>53</sup>, que deu ênfase ao abastecimento como uma temática política. Ao refutar os parâmetros da História Econômica, Alcir Lenharo buscou estudar a formação de um setor social novo, oriundo da produção e distribuição de gêneros de primeira necessidade para o consumo interno.

Na obra de Maria Yedda Linhares<sup>54</sup> a problemática do abastecimento esteve centrada no surto do comércio de abastecimento da Corte e o papel político que os interesses regionais do sul de Minas desempenharam no processo de construção do Estado brasileiro. Nas primeiras décadas do século XVIII, Linhares enfatizou que “a conjuntura curta e transitória da Corte para o Império, foi favorável à diversificação da economia interna do sul de Minas e concomitantemente à ascensão social de novos setores das camadas dominantes, como os produtores mineiros que emergiram nos primeiros anos da Regência”<sup>55</sup>. Por fim, há uma renovação metodológica no trabalho de Linhares quanto a importância política dos comerciantes e grandes negociantes na política, inclusive em favor da sua função no comércio e nas suas ações nos momentos considerados de crise para o abastecimento interno.

Roberto Simonsen<sup>56</sup> fez considerações que tomam a economia de subsistência e o abastecimento como expressão da economia mineira, enfatizando apenas os momentos históricos da “mineração” e do “café”. Simonsen defendeu que a mineração produziu uma rápida concentração de população em zonas pouco férteis, o que provocou um aumento na procura de alimentos e causou crises terríveis de fome no Estado do Brasil. Segundo Maria Yedda Linhares<sup>57</sup>:

“Não é difícil inferir do pensamento do autor uma atribuição de não-história para o desempenho da economia de subsistência. No pensamento de Simonsen somente a economia de exportação é geradora de riquezas e faz história. Desse modo, o Centro-Sul da Colônia vivia uma experiência de vazio que somente cessaria com a aproximação de outro produto de exportação, o café [...]”.

---

<sup>53</sup> Cf. LENHARO, Alcy. *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. *Passim*.

<sup>54</sup> Cf. LINHARES, Maria Yedda. *História do abastecimento: uma problemática em questão (1530-1918)*. Brasília: Binagri, 1979. *Passim*.

<sup>55</sup> *Ibidem*, p. 17.

<sup>56</sup> Cf. SIMONSEN, Roberto Cochrane. *História econômica do Brasil: 1500/1820*. São Paulo: 7. ed. Nacional, 1977. *Passim*.

<sup>57</sup> Ver: LINHARES, Maria Yedda. *História do abastecimento: uma problemática em questão (1530-1918)*. Op. cit. p. 34.



Também a obra de Celso Furtado revelou uma esquematização de Simonsen para não dizer, uma aplicação ainda mais rígida do seu modelo interpretativo. Celso Furtado elaborou uma interpretação a respeito do abastecimento, que enfatizou em seus resultados a “[...] formação de um grupo de empresários que eram comerciantes locais originados do comércio de gêneros e animais<sup>58</sup>.

Segundo Linhares foi na obra de Caio Prado Júnior<sup>59</sup> que diferentemente de Simonsen e Celso Furtado houve uma nova concepção a respeito da economia de subsistência e do abastecimento no Estado do Brasil. A partir dos estudos de Caio Prado Junior<sup>60</sup> as discussões sobre a economia do Brasil e do comércio de abastecimento passaram a ser vinculadas a uma problemática ainda mais complexa: a existência ou não, de uma economia interna e de subsistência para o período colonial.

Uma das principais causas desta mudança de perspectiva, se deveu ao fato de Caio Prado Junior utilizar em suas pesquisas fontes primárias, através das quais abordou o caráter aberto do comércio de gêneros alimentícios e propôs possíveis soluções para a crise do abastecimento no Brasil. Prado Junior demonstrou que em épocas de crise, havia a busca de abastecimento e mercadorias em outros locais, fossem estes regionais ou internacionais e dividiu a sua análise em duas problemáticas: 1 - a população rural da colônia, que segundo Prado Junior vivia nas grandes lavouras e nas fazendas de gado provendo suficientemente a sua subsistência com culturas alimentares a que se dedicavam; 2 - As populações urbanas que tinham de recorrer ao exterior para se abastecer e embora tivessem acesso aos gêneros alimentícios regionais, nas épocas de alta dos produtos exportáveis da grande lavoura eram completamente abandonados e as grandes cidades ficavam à mercê do abastecimento externo<sup>61</sup>. Nas palavras de Caio Prado Junior:

“A população colonial, com exceção apenas das suas classes mais abastadas, viverá sempre num crônico estado de subnutrição. A urbana naturalmente sofrerá mais; mas a rural também não deixará de sentir os efeitos da ação absorvente e monopolizadora da cana-de-açúcar que reservara para si as melhores terras disponíveis [...]”<sup>62</sup>.

---

<sup>58</sup> Ver: FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. São Paulo: 27. ed. Companhia Editora Nacional, 1998. p. 43.

<sup>59</sup> Cf. PRADO JÚNIOR, Caio. *Evolução política do Brasil*. Reimpr. Da 1ª ed. de 1932. São Paulo: Brasiliense, 1994a. *Passim*.

<sup>60</sup> Cf. PRADO JUNIOR, Caio. *Formação do Brasil Contemporâneo*. 23ª reimpr. Da 1ª ed. de 1942. São Paulo: Brasiliense, 2008. *Passim*.

<sup>61</sup> *Ibidem*, p. 157.

<sup>62</sup> Ver: PRADO JUNIOR, Caio. *História Econômica do Brasil*. Op. cit. p. 43.

A partir desses debates a questão do abastecimento foi absorvida pela complexa questão da dimensão “interna” ou “atlântica” para a formação do Estado do Brasil. A obra de Maria Yedda Linhares em 1979, criticou o modelo fixo de interpretação imposto pela historiografia, no qual, predominou a ideia de que a crise do abastecimento teve como sua principal causa a dominação da agricultura de exportação. Segundo Linhares:

“[...] Numa primeira fase, por ter sido ela a principal geradora de riquezas, e, numa fase mais recente, no abastecimento impulsionado pela descoberta das minas de metais preciosos tidos como responsáveis pelo aumento da população e do consumo de gêneros alimentícios, inexistentes no mercado interno [...]”<sup>63</sup>.

Outras duas obras de expressão para a questão do abastecimento no Brasil foram as teses de doutoramento de Francisco Carlos Teixeira da Silva<sup>64</sup> e João Fragoso<sup>65</sup>. O estudo comparativo entre o Rio de Janeiro e a Bahia, feito por Carlos Teixeira da Silva caracterizou e explicou as frequentes crises de carestia, escassez e fome no período colonial.

Na tese “Homens de Grossa Aventura”, João Fragoso apresenta o comércio de abastecimento em suas principais formas de acumulação e conforme Fragoso:

“Essas acumulações endógenas obedeciam à lógica da economia colonial e reproduziam a própria formação social vigente. A estrutura de comércio – tanto o comércio do tráfico de escravos, como os múltiplos ramos do comércio de abastecimento – foram relacionados à estrutura social escravista colonial, em sua hierarquização e oligopólios, chegando também à constatação de que houve no século XIX um mercado interno no país com epicentro na cidade do Rio de Janeiro. Concluindo que o comércio de abastecimento se tratava de uma economia exportadora, com grande dinamismo interno, em uma formação econômico-social com hegemonia do modo de produção escravista colonial, havendo a coexistência deste com outras relações de produção não capitalistas”<sup>66</sup>.

O principal marco nos estudos de Fragoso e conseqüentemente o maior alvo de críticas ao seu trabalho, está no fato do mesmo defender que o Brasil não dependia inteiramente da demanda internacional e que o mercado interno apresentou dinamismo

<sup>63</sup> Ver: LINHARES, Maria Yedda. *História do abastecimento: uma problemática em questão (1530-1918)*. Op. cit. p. 31.

<sup>64</sup> Cf. SILVA, Francisco Carlos Teixeira da, *A morfologia da escassez*. Política econômica e crises de subsistência no Brasil colonial (Salvador e Rio de Janeiro, 1690-1790). Niterói, Universidade Federal Fluminense, 1990 (Tese de Doutorado). *Passim*.

<sup>65</sup> Cf. 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. *Passim*.

<sup>66</sup> *Ibidem*. p. 215.

próprio, o que conferiu ao Estado do Brasil certa autonomia e possibilitou a ocorrência de acumulações ligadas ao abastecimento interno, que segundo Fragoso implicou na retenção do seu excedente no interior da economia colonial<sup>67</sup>.

Kátia Mattoso<sup>68</sup> desenvolveu sua pesquisa ao longo de quinze anos e cultivou muitas semelhanças com os estudos de Maria Yedda Linhares, a quem Mattoso convidou para escrever o prefácio do seu livro. Sua obra teve influência direta da história serial francesa, utilizando amplo aparato do método quantitativo, além de estudar o abastecimento de Salvador em si, Mattoso o abastecimento como recurso metodológico para pesquisar a geografia, economia e sociedade de Salvador e do Recôncavo.

Kátia Mattoso ressaltou que o comércio de abastecimento em Salvador, foi o grande responsável para que o porto da Bahia evoluísse em algumas décadas de simples porto de depósito para um ativo mercado local, “[...] digo, de produtos da terra trazidos pelos agricultores da região, quanto de troca, entre as mercadorias vindas da Europa e do Oriente”<sup>69</sup>. Contudo, ao tratar da crise de abastecimento na Bahia, Kátia Mattoso acabou por repetir o velho padrão de explicação dos trabalhos anteriormente citados, fugindo das explicações técnicas para os problemas do abastecimento da cidade soteropolitana. Para Mattoso, as causas da escassez e carestia na cidade de Salvador estavam agregadas, dentre outros problemas, a produção e produtividade local, problemas no transporte e na comunicação, estrutura comercial da cidade e os problemas administrativos<sup>70</sup>.

Seguindo uma linha de raciocínio que se diferenciou das discussões acima apresentadas, Luís Felipe de Alencastro<sup>71</sup> propôs em seus estudos a interação entre “interno e atlântico”, utilizando como recurso a história comparativa. Alencastro elegeu como principal objeto de estudo as colônias portuguesas no Atlântico Sul e defendeu que estas colônias, unidas pelo Oceano Atlântico, tiveram um só sistema de exploração colonial, cuja singularidade ainda marca profundamente o Brasil contemporâneo. Segundo Alencastro:

[...] a colonização portuguesa, fundada no escravismo, deu lugar a um espaço econômico e social bipolar, englobando uma zona de produção escravista situada no litoral da América do Sul e uma zona de

---

<sup>67</sup> Ibidem, p. 27.

<sup>68</sup> Cf. MATTOSO, Katia M. de Queirós. *Bahia: a cidade do Salvador e seu mercado no século XIX*, São Paulo: HUCITEC/Prefeitura Municipal de Salvador, 1978. *Passim*.

<sup>69</sup> Ibidem, p. 71.

<sup>70</sup> Ibidem, p. 160.

<sup>71</sup> Cf. ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *Trato dos vivos: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000. *Passim*.

reprodução de escravos centrada em Angola e existia um intercâmbio de gêneros alimentícios entre as duas margens do Oceano Atlântico”<sup>72</sup>.

Maria Yedda Linhares<sup>73</sup> 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, que foi agravado na medida em que se consolidava o povoamento e interiorização da colonização. Linhares chamou atenção para o fato de que o abastecimento é uma peça chave para montarmos o quebra cabeça das relações mercantis e sociais estabelecidas no Estado do Brasil com outros mercados para além da metrópole portuguesa.

Assim, Maria Yedda Linhares enfatizou que a história do abastecimento não deveria levar em conta apenas fatos que se inscreviam na agricultura e chamou atenção para a agricultura voltada para o mercado interno (local, regional, inter-regional e colonial), para as vias de transporte, a renda gerada, o consumo urbano e suas particularidades. Linhares ressaltou que os historiadores deveriam também analisar outros fenômenos ainda mais complexos, como 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<sup>74</sup>.

Enfim, inúmeras são 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 se avolumavam em momentos considerados críticos pela historiografia brasileira, como no período da União Dinástica e das resistências contra as invasões holandesas deste período.

Segundo Linhares, o problema da escassez e da carestia de gêneros alimentícios se apresentou como uma constante a partir do século XVI, vivendo assim todo o século em estado de carência. Afirmando Linhares que:

“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

---

<sup>72</sup> Ibidem, p. 09

<sup>73</sup> Ver: LINHARES, Maria Yedda. *História do abastecimento: uma problemática em questão (1530-1918)*. Op. cit. *passim*.

<sup>74</sup> Ibidem, p. 24.

crises sucessivas de falta e escassez de gêneros de subsistência e sofrerá também as crises que afligirão a metrópole [...]”<sup>75</sup>.

Segundo Celso Furtado foi a partir do mecanismo de produção agrícola do comércio português, que a colônia se limitou a produzir as mercadorias de imediato interesse para a metrópole, formando um império da monocultura cujas principais consequências foram a carência no abastecimento da colônia, uma vez que a mão-de-obra (escravos) não podia se desviar da produção principal monocultora da cana de açúcar. E conforme Furtado:

“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 [...]”<sup>76</sup>.

Roberto Simonsen demonstrou que a relação comercial de gêneros alimentícios se dava na forma de trocas a partir do açúcar e era remetido para além-mar em busca de dinheiro ou de objetos de luxo, pois estes objetos funcionavam como moeda de troca no Estado do Brasil para adquirir alimentos. Afirmando Simonsen que:

“[...] 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”<sup>77</sup>.

Segundo Simonsen o engenho representava uma verdadeira povoação, o que trazia a necessidade não só de muitos braços para os seus serviços, mas de pasto e mantimentos, o uso da farinha de trigo e da carne desidratada importadas era comum e segundo Simonsen só depois dos agravos com as invasões holandesas foi que os colonos se viram obrigados, principalmente em Pernambuco, a produzir o seu próprio alimento “[...] plantando, obrigados por lei, covas de mandioca”<sup>78</sup>.

---

<sup>75</sup> Ibidem, p. 31.

<sup>76</sup> FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. Op. cit. p. 54.

<sup>77</sup> Cf. SIMONSEN, Mario Henrique. *Teoria Microeconômica*. São Paulo: Fundação Getúlio Vargas, 1969. *Passim*.

<sup>78</sup> Ibidem, *passim*.

De fato, Simonsen foi assertivo quanto ao pagamento através de temperos e objetos de necessidade básica nos portos do Estado do Brasil e seu uso como moeda de troca por alimentos. Ao pesquisar as relações mercantis entre os portos da Bahia, Rio de Janeiro, Olinda, Buenos Aires e São Paulo de Luanda (Angola) ao longo do XVII, a quantidade de navios que atracavam nas Costas do Brasil vindos do Rio da Prata em busca de temperos e objetos de necessidade básica impressiona. Entre os artigos exportados para o Rio da Prata destacam-se: agulhas, azeite, camisas, cravos, meias de lã, penas de escrever, pentes e mais um leque de mercadorias básicas ao cotidiano que tinham por destino principal o comércio de Tucumán e Potosí. No porto de Buenos Aires, as mercadorias exportadas do Estado do Brasil serviram de moeda de troca, principalmente para o comércio com Tucumán que abastecia Buenos Aires de algodão e farinha de trigo, artigos indispensáveis para a manutenção do porto e de seu comércio com o Estado do Brasil<sup>79</sup>.

Conforme Antonil em todos os engenhos do Estado do Brasil, sempre lhes faltavam alimento, “[...] porque aos que estão à beira-mar, comumente faltam as roças e a lenha, e aos que estão pela terra adentro, faltam outras muitas conveniências”<sup>80</sup>. Antonil complementa que:

“[...] não se podia crer o que padeceram, ao princípio, por falta de mantimentos, achando-se não poucos mortos com uma espiga de milho na mão, sem terem outro sustento. E para suprir a escassez se fazia necessário o comércio com outras colônias “[...] logo se fizeram estalagens e logo começaram os mercadores a mandar o melhor que chegava aos navios do Reino e de outras partes, assim de mantimentos, como de regalo e de pomposo para se vestirem”<sup>81</sup>.

A respeito do comércio de abastecimento no Estado do Brasil, Caio Prado Junior destacou que a produção de gêneros alimentícios de consumo interno, subsidiária a economia colonial, quase sempre foi vegetativo “de existência precária, produtividade escassa e sem vitalidade apreciável”. Por esse motivo as culturas alimentares estavam localizadas longe das cidades, reclusos aos mercados locais, contribuindo para que o Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco permanecessem necessitados de abastecimento em gêneros de subsistência<sup>82</sup>. Complementando Caio Prado Junior que:

<sup>79</sup> Cf. AGN. *Navio San Pedro 1608 – 1609* (Legajo 1). *Passim*.

<sup>80</sup> Cf. ANTONIL, André João. *Cultura e opulência do Brasil*. São Paulo: 3. ed. Itatiaia, 1982. p. 101.

<sup>81</sup> *Ibidem*, p. 169.

<sup>82</sup> Ver: PRADO JUNIOR, Caio. *Formação do Brasil Contemporâneo*. Op. cit. 158 et seq.

“[...] 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 [...]”<sup>83</sup>.

De certo, ao estudar as relações mercantis estabelecidas entre o porto de Buenos Aires e as Costas do Brasil ao longo da primeira metade do século XVII, percebe-se que a necessidade de gêneros alimentícios era grande no Estado do Brasil. Ao longo de um ano, atracava nas Costas do Brasil duas a três embarcações de Buenos Aires carregadas com farinha de trigo, sebo e cecina. A exportação para o Estado do Brasil foi crescente de 1602 a 1611, havendo uma diminuição nas exportações de frutos da terra entre os anos 1615 a 1618 devido a transição de governador no Rio da Prata e o atraso na renovação das permissões temporárias de comércio com o Estado do Brasil decorrente desta transição<sup>84</sup>.

Segundo Alice Piffer Canabrava esta queda se deu porque:

“Ao assumir novamente o governo das Províncias do Rio da Prata em 1615, Hernandarias de Saavedra promoveu a desarticulação do comércio rio-platense por ter obrigado a que se cumprisse a cláusula referente ao transporte em navios próprios, “mas desta vez, sem aceitar os navios de estrangeiros naturalizados. Por no tener al presente los dichos vecinos navios próprios y ser forasteiros los que estan em el puerto mando que saliese sin carga [...]”<sup>85</sup>.

Assim, a exportação de frutos da terra para o Estado do Brasil só voltou a crescer a partir do ano 1619, data que marca o sucesso da intervenção do Cabildo de Buenos Aires diante das restrições e embargos mercantis do governador Hernandarias ao livre comércio com o Estado do Brasil. Para melhor compreensão destes dados observemos na tabela abaixo a quantidade de frutos da terra exportados para o Estado do Brasil através da intervenção do Cabildo entre os anos 1602 a 1624:

**Tabela 1** - Frutos da terra exportados do porto de Buenos Aires para o Estado do Brasil

Anos	Fanegas de Farinha de trigo	Quintais de cecina	Arrobas de sebo
1608	4.515	343	343

<sup>83</sup> Ibidem, p. 161.

<sup>84</sup> Cf. AGN. *Navio San Pedro 1608 – 1609* (Legajo 1). *Passim*.

<sup>85</sup> Ver: CANABRAVA, Alice P. *O comércio português no Rio da Prata (1580-1640)*. Op. cit. p. 74.

1612	1.876	336	336
1613	1.120	322	322
1615	252	42	42
1618	602	196	196
1619	2.884	546	546
1623	1607	255	255
Total	12.856	2.040	2.040

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

Como é possível observar na tabela acima entre os anos 1615 a 1618, houve uma significativa queda na quantidade de frutos da terra exportados ao Estado do Brasil e à política repressiva de Hernandarias foi um dos grandes motivos para isso. Em contrapartida, como o Cabildo foi fundado para garantir “[...] la buena gobernación de sus republicas”<sup>86</sup>, seus representantes se aproveitaram da falta de recursos locais, para solicitar em 1619 a permissão para navegar livremente frutos da terra ao Estado do Brasil e assim aumentar a arrecadação fiscal.

A depressão econômica produzida pelas restrições mercantis de Hernandarias durante os anos 1615 a 1618, teve uma amplitude tão negativa para a arrecadação fiscal, que o governador teve não só que permitir o transporte dos frutos da terra em embarcações nomeadas pelo próprio Cabildo, como acabou infringindo uma cláusula da cédula real ao permitir o comércio de couro vacun entre o porto de Buenos Aires e o Estado do Brasil<sup>87</sup>.

Apoiado pelo Cabildo o vecino Juan de Mina solicitou no ano de 1623, permissão para exportar ao Estado do Brasil 1000 couros vacuns e como podemos observar no auto do navio La Bendición de Dios, foram vendidos sobre a sua própria supervisão no Estado do Brasil:

Aos 25 dias do mês de outubro de 1623, Juan de Mina vecino desta cidade, procurou os juízes reais para dizer que nas partes do Brasil estão espalhadas suas permissões e que por isso, solicita ir em pessoa as Costas do Brasil para cobrar seus retornos. Juan de Mina apresenta aos juízes reais uma petição feita pelo Cabildo de Buenos Aires, onde os oficiais reais do Cabildo: Dom Diego de Paez e Clavijo, Juan Maldonado, Pedro de la Ojeda, Luis de Salsedo, Alonso Agrera de Vergara, Diogo de Trigueros, Juan de Vergara, Francisco de Mançanares, Bernardo de Leon, Juan Baptista Angel, Pedro de Roxas e Azevedo (escrivão do Cabildo) e Bernardo de Leon (procurador geral de Buenos Aires) confirmam a necessidade que Juan de Mina tem de ir as Costas do Brasil resgatar os seus retornos e levar consigo 1000 couros vacuns para vender por lá. (Os integrantes do Cabildo

<sup>86</sup> Cf. MACHAIN, Ricardo de Lafuente. *El gobernador Domingo Martínez de Irala*. Buenos Aires: La facultad, 1933. p 393 et seq.

<sup>87</sup> Cf. AGN. *Navio San Pedro 1608 – 1609* (Legajo 1). *Passim*.



aproveitam a petição de Juan da Mina para solicitar que seja enviado através dele a quantidade de 1000 couros vacuns para sanar as despesas do fisco real). Logo após a leitura da petição do Cabildo, Juan da Mina é levado ao contador Luis de Salsedo para acompanhar o juramento do mestre do navio La Bendición de Dios, Francisco Gonçales, fretado para levar Juan da Mina com os ditos 1000 couros vacuns as Costas do Brasil. O mestre jurou que por Deus nosso senhor e pelo sinal da santa cruz, promete dizer a verdade. O mestre foi questionado se em meio a sua mercadoria não havia algo proibido e respondeu que não e que tem embarcado no navio mercadorias permitidas pelo governador Dom Diego de Clavijo e demais juízes oficiais reais do porto de Buenos Aires. Em seguida, a justiça maior solicitou que dona Maria Romero mulher legítima de Juan da Mina, sob juramento em causa da referida petição de seu marido, confirme diante do governador Dom Diego de Clavijo a necessidade que Juan da Mina tem de ir as Costas do Brasil. Dona Maria de Romero repete o argumento de seu esposo e diante da veracidade dos fatos foi permitido pelo governador e oficiais reais o embarque do vecino Juan da Mina no navio La Bendición de Dios, com os ditos 1000 couros vacuns, para ir vender nas Costas do Brasil, em seu retorno poderá trazer o saldo da venda de seus frutos da terra que estão dados como perdidos nas Costas do Brasil. Por fim, aos juízes foi pago 3 pesos de prata correntes, ao escrivão 6 pesos médios, a real casa desta cidade 25 pesos correntes de oito reales pelos direitos do real almoxarifado e pela saída dos 1000 couros contidos nesta petição<sup>88</sup>.

Embora o comércio de couro fosse tido como irregular, não era tão difícil adquirir permissão de comércio para o seu transporte. Segundo Ceballos no ano de 1612, o capitão Frías comercializou com a Bahia 80 peças de couro mediante licença concedida por Hernandarias e oficiais régios; em 1615, o vecino Hernando de Rivera Mondragón embarcou 2.000 couros no navio Nuestra Señora de Monserrate. Embora Hernandarias denunciasses a grande infiltração de portugueses no porto de Buenos Aires a partir de 1604, com a finalidade de conter o bando dos confederados, acusando-os de contrabandear prata sem quintar nos couros exportados ao Estado do Brasil; continuava a permitir a sua exportação mediante pressão feita pelo Cabildo, pois estava diante de uma prática do jogo social mercantil local que enredava até o próprio governador<sup>89</sup>.

Os portugueses que vieram colonizar o Estado do Brasil trouxeram consigo suas práticas alimentares calcadas numa tradição que refletia, em sua maior parte, a condição de um país campesino. A falta de produção de alimentos de subsistência, por exemplo a farinha de trigo, não causou a total falta deste alimento, pois como apresentado na tabela

---

<sup>88</sup> Cf. AGN – ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN ARGENTINA. Sala IX, 45-05-04, Division Colônia, Seccion Gobierno, Registro de Navios. *Legajo3: Navio la Bendición de Dios (1623)*. Siglo XVII, 1623-1635.

<sup>89</sup> Cf. TRELLES, Manuel Ricardo (org.). *Registro Estadístico de Buenos Aires (1863)*. Tomo 2. Buenos Aires: Sociedad Tipográfica Bonaerense, 1865. Pp. 27 e 37. Ver: CEBALLOS, Rodrigo. *Arribadas portuguesas: a participação luso-brasileira na Constituição Social de Buenos Aires (c 1580 – 1650)*. Op cit, p. 138.

acima, o comércio mantido com o Rio da Prata supriu em parte essa necessidade. O feijão foi um fator adicional vindo da cultura alimentar africana e quando faltava a farinha de trigo, a farinha de mandioca era sempre bem recebida. Portanto, não há uma distinção entre as três matrizes culturais, pois no processo alimentar a cultura portuguesa, africana e indígena bem se relacionou. Assertiva que se confirma nos registros de muitos cronistas que viajaram pelo Estado do Brasil e confirmaram que mesmo o homem de alguma posse, proprietário de escravos ou não, no fim das contas comia como o homem comum, de maneira pobre e sem recursos.

Luís Felipe de Alencastro ao discutir sobre o abastecimento, afirmou que a exportação de gêneros alimentícios no Estado do Brasil ganhou as feitorias africanas. Segundo Alencastro desde 1592, jesuítas da Bahia exportavam mandioca para os missionários de Angola em troca de escravos de Luanda e a penúria alimentar era tão grande que o colégio de Luanda socorria a tropa ao servir 150 soldados por dia com farinha importada do Estado do Brasil<sup>90</sup>.

O trabalho de Alencastro nos permite inferir que existiu uma colaboração mercantil entre Buenos Aires, Estado do Brasil e África em prol do abastecimento. Demonstrando que o consumo e a preferência alimentar estavam intimamente ligados à condição social dos sujeitos e de seus lugares. Em Lisboa por exemplo, 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 “[...] A repulsa pela origem da farinha de mandioca era tanta, que os missionários reinventaram a origem da mandioca, atribuindo-a às mitológicas benfeitorias do apóstolo são Tomé – o suposto Sumé, durante sua pretensa passagem pela América pré-colombiana”<sup>91</sup>.

Evaldo Cabral de Mello também demonstrou que a utilização da farinha de mandioca era grande, mas que havia a preferência pela farinha de trigo que era “mais nobre”. Porém, como a farinha de trigo era importada, nem sempre foi possível o seu consumo no Estado do Brasil e em tempos de guerra (como no período da invasão holandesa, impulsionada pela União Dinástica), a escassez de alimentos chegou a ser crônica, aliás, os invasores foram os primeiros a procurar abastecimento nos portos do Estado do Brasil. Outro agravante ao uso da farinha de trigo foi o fato de Portugal estar com a sua produção agrária prejudicada durante a União Dinástica, não podendo corresponder ao comércio de abastecimento criado pelo mercado ultramarino em

---

<sup>90</sup> Ver: ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *Trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. Op. cit. p. 91.

<sup>91</sup> *Ibidem*. p. 91.

expansão; fatores que contribuíram muito para o sucesso da venda da farinha de trigo e frutos da terra rio-platenses no Estado Brasil<sup>92</sup>.

## 2.2 - Historiografia em desconstrução

O início do Império colonial Ibérico se deu após o trágico desaparecimento de Dom Sebastião de Portugal na batalha de Alcácer-Quibir, fazendo com que Felipe de Habsburgo Rei de Espanha e neto de Manuel I de Portugal, passasse a ser, por via feminina, o parente legítimo mais próximo na linha de sucessão ao trono português. Foi através da negociação com as cortes portuguesas que Felipe II de Espanha foi aclamado em 1581, nas Cortes de Tomar como Felipe I de Portugal. A aclamação de Felipe deu início a Dinastia Filipina que durou sessenta anos sob as regências de: Felipe I de Portugal e II de Espanha (1580-1598); Felipe II de Portugal e III de Espanha (1598-1621); Felipe III de Portugal e IV de Espanha (1621-1640)<sup>93</sup>.

Logo, a crise de sucessão resultou numa União Dinástica, conceito que refuta o conhecido termo União Ibérica, consagrado e frequentemente utilizado pela historiografia para fazer alusão a este período. No livro “*O Brasil na Monarquia Hispânica (1580-1668): Novas interpretações*” (2014), Ana Paula Torres Megiani, José Manuel Santos Pérez e Kalina Vanderlei Silva (Organizadores), propuseram uma revisão historiográfica acerca do período filipino e neste revisionismo o termo *Ibérico* seria substituído por *Dinástico*. Segundo Megiani, José Manuel e Kalina Vanderlei a utilização do termo União Ibérica, embora consagrado pelo tempo não corresponderia de fato ao período, pois “[...] esta expressão é praticamente ausente na documentação da época [...]”<sup>94</sup>.

Conforme Megiani, José Manuel e Kalina Vanderlei o termo União Ibérica seria uma criação de historiadores modernos, junto do termo Península Ibérica que representa este espaço<sup>95</sup>. Assim, a península enquanto espaço geográfico foi historicamente

<sup>92</sup> Cf. MELLO, Evaldo Cabral de. *Olinda Restaurada: guerra e açúcar no Nordeste, 1630-1664*. 2ª ed. rev. e aumentada. Rio de Janeiro: Topbooks, 1998. p. 266.

<sup>93</sup> Cf. OLIVAL, Fernanda. *D. Felipe II: de cognome “o Pio”*. Lisboa: Círculo de Leitores, 2006. *Passim*.

<sup>94</sup> A América portuguesa como o resto dos territórios lusos do ultramar, entrou na órbita da Monarquia dos Habsburgo depois da aclamação de Felipe II de Espanha como I de Portugal nas Cortes de Tomar de 1581-1582; este fato abriu um período de 1580 a 1640, no qual as duas coroas, hispana e lusa, estiveram unidas no corpo físico de um só rei, constituindo o que genericamente tem sido conhecido como “União Ibérica”; mas, dada a imprecisão terminológica existente, preferimos o uso de “União de Coroas”, “União Dinástica” ou “Período Filipino” antes que “União Ibérica”, por ser esta uma expressão praticamente ausente na documentação da época do estudo. Ver: MEGIANI, Ana Paula Torres; PÉREZ, José Manuel Santos; SILVA, Kalina Vanderlei. *O Brasil na Monarquia Hispânica (1580-1668)*. São Paulo: Humanitas, 2014. p. 07.

<sup>95</sup> A Península Ibérica é composta atualmente por Portugal, Espanha, Gibraltar e Andorra. Situada no sudoeste da Europa conecta-se ao restante do continente europeu pelo Istmo que compõe a cordilheira dos

conquistada por vários povos que denominaram e deram sentido, a sua maneira, a este território. Para os gregos a península foi *ibéria*, para os romanos foi *Hispânia*, para os mulçumanos *Al-Andalus* e para os hebreus *Sefarad*. A diversidade de nomes dados a península, sugere que ao tratarmos da Península Ibérica estamos diante de um território de conquistas, a exemplo, as migrações bárbaras, conquista mulçumana e reconquista cristã; sendo assim a Península Ibérica foi um espaço de vivências e diversidade sociocultural<sup>96</sup>. E segundo Pedro Cardim e Susana Münch Miranda:

“A Península Ibérica participou desse ambiente generalizado de ampliação territorial e, como é sobejamente conhecido, no espaço de poucas décadas tanto a Coroa portuguesa quanto a castelhana-aragonesa alargou, de forma exponencial, os seus horizontes políticos, a ponto de, em meados do século XVI, surgirem como potentados com uma escala incomparavelmente maior do que aquela que apresentavam um século antes”<sup>97</sup>.

Então, como podemos observar na imagem abaixo, depois de vários processos de conquista a Península resulta hoje num território marcado por subdivisões que representam a distância tanto geográfica, quanto histórica, do conceito de um espaço unificado e ibérico:

---

Pirineus. Como podemos observar na Imagem 02 - Mapa da Península Ibérica nos dias atuais p. 55, a representação geográfica da Península Ibérica é muito favorável a navegação por ligar-se ao Oceano Atlântico e ao mar Mediterrâneo concomitantemente. Cf. WORDATLAS – *Iberian Peninsula Map and information*. 2020.

<sup>96</sup> “A União Ibérica por muito tempo não recebeu tratamento adequado da historiografia, particularmente a portuguesa e brasileira, sendo o seu estudo “seriamente obscurecido por uma ‘pré-compreensão’ nacionalista” que priorizava o seu desfecho, a Restauração, mais do que os sessenta anos nos quais Portugal e seu Império ultramarino estiveram agregados à monarquia compósita espanhola, recebendo as poderosas influências de um modo de governar castelhano”. Cf. CONSENTINO, Francisco Carlos. *Mundo português e mundo ibérico*. In: O Brasil Colonial, v. 2. (ca. 1580- ca. 1720)/ (org.). João Luis Ribeiro Fragoso; Maria de Fátima Gouvêa. – 1ª ed. – Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014. p. 107. Cf. LOURENÇO, Antonio Apolinário. Da Ibéria à Hispânia da Espanha à Ibéria. *Revista de História das Ideias*, Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, n. 31, p. 285-301, 2010. Passim.

<sup>97</sup> Cf. CARDIM, Pedro. “A expansão da Coroa portuguesa e o estatuto político dos territórios”. In: O Brasil Colonial, v. 2. (ca. 1580- ca. 1720)/ (org.). João Luis Ribeiro Fragoso; Maria de Fátima Gouvêa. – 1ª ed. – Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014. p. 54.

**Imagem 1** – Mapa da Península Ibérica nos dias atuais – Representação política



**Fonte:** WORD WIND. Península Ibérica, imagem de satélite capturada pelo software mundial da Nasa. Domínio Público. Imagem capturada às 19:51, 20 de junho de 2010.

No mapa é possível observar que dentre as quatro subdivisões políticas da Península (Portugal, Espanha, Andorra e Gibraltar), a Espanha concentra a maior extensão territorial, mas isso não faz deste território um espaço homogêneo e castelhanizado. No entanto, já no século XV havia a pretensão por parte dos castelhanos em unificar este território sob o seu comando. Nas Crônicas dos Reis Católicos de Fernando del Pulgar em 1479, os concelhos dos reinos monárquicos recém-formados haviam cogitado o título de “Reis de Espanha” ao monarca espanhol e o fato de passar a ser sucessor dos reinos de Aragão o fazia senhor também da maior parte da Península<sup>98</sup>. Segundo Pedro Cardim e Susana Münch Miranda:

“[...] a política de incorporações de novos domínios, alguns situados no continente europeu e outros localizados fora dele. Tratou-se de um crescimento efetuado através de diversas modalidades de agregação de novos espaços, espaços esses que, na maior parte dos casos, não eram meras extensões de terreno, mas sim realidades dotadas de comunidades organizadas. Como consequência dessa dinâmica expansiva, surgiram unidades políticas plurais e comportas por parcelas frequentemente muito diversificadas entre si”<sup>99</sup>.

<sup>98</sup> Cf. PULGAR, Fernando Del. *Cronica de los reyes catolicos Don Fernando y Dona Isabel de Castilla y de Aragon cotexada con Antiguos manuscritos y aumentada de varias ilustraciones y enmiendas*. Valencia: En la imprenta de renito monfort. 1780. p. 151.

<sup>99</sup> Ver: CARDIM, Pedro. “A expansão da Coroa portuguesa e o estatuto político dos territórios”. Op. cit. p. 54.

Embora a União Dinástica da Coroa de Castela com a Coroa de Aragão, tenha conseguido submeter o Reino de Granada sob uma monarquia cristã, ou melhor, sob uma Península cristianizada; ainda assim, os portugueses não se reconheciam ou eram reconhecidos como pertencentes a Hispânia, o que refuta a concepção de homogeneidade geográfica e política para a Península Ibérica<sup>100</sup>. Embora fosse comum os termos Hispânia ou Hespanhol para a designação dos povos que habitavam a Península, se buscarmos no dicionário Bluteau o significado para Hespanhois, veremos que os portugueses não eram compreendidos dentro desta classificação. Pois conforme Bluteau:

“Hespanhol, hespanhól ou Espanhol. Natural de Hespanha. No 2. Tomo da mon. Luf. Fol. 53 & 54 com autoridades de inferições, & inferitores antigos, mostra. OP. Fr. Bernardo de Britto, que os Portuguezes, ou Lusitanos não erão comprehendidos debaixo do nome geral de Hespanhões [...]”<sup>101</sup>

De fato, será com o advento da União Dinástica em 1580, quando Felipe II de Espanha adquire o título de “Rei de todas as Espanhas”, que a Península Ibérica estará mais próxima do sentido da tão sonhada “União Ibérica”; “União” que inclusive foi desenhada em alguns mapas da época, onde o território da Península Ibérica seria totalmente demarcado como Hispânia.

A este respeito observemos o mapa que representou em imagem “os reinos da nova espanha”.

---

<sup>100</sup> “Pois uma coisa é certa: a Península Ibérica medieval foi palco de um prolongado processo de alargamento do espaço político e a memória de tal processo continuava muito presente na época moderna, até porque a sua derradeira etapa – a conquista de Granada – ocorreu, como se sabe, no final do século XV, ou seja, pela mesma altura em que Colombo descobriu a América e os portugueses se preparavam para empreender a primeira viagem marítima à Índia”. Ibidem, p. 55.

<sup>101</sup> Ver: BLUTEAU, Raphael. *Vocabulario portuguez & latino: aulico, anatomico, architectonico ...* Coimbra: Collegio das Artes da Companhia de Jesu, 1712 - 1728. p. 29.

**Imagem 2 – Mapa "Regnorum Hispaniae nova descriptio"**



**Fonte:** Blaeu, Joan. *Regnorum Hispaniae nova descriptio*. En la dedicatoria a Felipe IV: "Presenta ... El Atlas Universal y Cosmographico de los orbes y terrestre ... Juan Blaeu". Geographia Blaviana, Amsterdam: 1596-1673. [32], VI, 96 p. In: Fondo Antigo de la Biblioteca de la Universidad de Sevilla. < <https://www.flickr.com/photos/fdctsevilla> >. Acesso em: 10 jun. 2020.

Conforme a imagem acima, o título de Rei de toda a Espanha proporcionou a Felipe II, comandar todos os reinos da Península Ibérica e suas possessões no Novo Mundo; ainda assim, conforme ressalta Morais Barros o desejo de formar um Império Ibérico não foi sustentado, pois:

“No trato com o Novo Mundo foram respeitadas as proibições de circulação entre as rotas marítimas dos dois impérios, sendo que a Coroa portuguesa tinha o seu monopólio na Casa da Índia em Lisboa, e os territórios peninsulares administrados pela Coroa de Castela tinham o monopólio fixado na Casa de Contratação das Índias em Sevilha”<sup>102</sup>.

Ou seja, mesmo com a Península Ibérica unificada em 1580 por Felipe II, Portugal continuou a não pertencer socialmente e administrativamente a Espanha<sup>103</sup>; porque Felipe

<sup>102</sup> Cf. MORAIS BARROS, Jorge Amândio. Um Atlântico de açúcares: os portos do Norte de Portugal e o Novo Mundo. *Novo Mundo* (Novo Mundo Mundos Novos) [online], Colloques, <<http://journals.openedition.org/nuevomundo/69940>> p. 1-15, 2016. *Passim*.

<sup>103</sup> “Sabemos que na Península Ibérica existiam antecedentes medievais, castelhanos e portugueses, mas também aragoneses, de alargamento do espaço político, com efeito os ibéricos desfrutavam de uma rica experiência medieval de incorporação territorial e de união de diversas entidades sob um mesmo rei – pense-se, acima de tudo, na Reconquista e no que esse processo representou em termos de ampliação da esfera de cada um dos reinos cristãos da Península Ibérica. Esta prática da incorporada territorial produziu verdadeiros mosaicos políticos, nos quais cada uma das partes, não obstante ter à cabeça do mesmo rei, manteve grande parte da sua individualidade jurídico-política”. Ver: CARDIM, Pedro. “A expansão da Coroa portuguesa e o estatuto político dos territórios”. Op. cit. p. 54-55.

uniu os Estados sob seu governo por intermédio do direito dinástico e conservou os domínios e títulos de cada Casa de maneira independente. Ao nomear-se Felipe II de Espanha e I de Portugal, Felipe corroborou para manter (em particular) suas próprias instituições com a intenção de que seus limites e leis permanecessem distintos. Desta forma, o termo União Dinástica seria o melhor aplicado para este período, mesmo que alguns autores como Bonciani ressaltem que “[...] A expressão “União Ibérica” não é uma categoria da época e adota essa nomenclatura por uma razão de uso corrente nos meios historiográficos”. Em meio a dualidade de interpretação sobre o período filipino, os antecedentes históricos que baseiam o conceito União Ibérica, não dão conta da complexidade desta questão e a falta de unidade histórica e política que envolveu esta península sugere mesmo uma assertiva maior ao termo União Dinástica<sup>104</sup>. A este respeito Pedro Cardim e Susana Münch Miranda afirmam que:

“[...] a união dinástica, era um processo tendencialmente agregativo, ou seja, costumava materializar-se numa ligação que preservava, *grosso modo*, a individualidade de cada um dos territórios que encetavam essa nova ligação. Quanto à segunda das vias apontadas, a ampliação territorial regida por um pacto que, em regra, também apontava para soluções de tipo agregativo. Já a conquista – a última das três formas de incorporação atrás enunciadas – era uma modalidade de alargamento tendencialmente integrativa, já que o território conquistado estava em condições de ser despojado de parte ou da totalidade do seu dispositivo jurídico-institucional, enveredando pelo caminho da assimilação”<sup>105</sup>.

Além da nomenclatura, outro ponto conflitante quanto ao período da União Dinástica versa sobre os motivos que levaram a Espanha a se interessar por Portugal. Aparentemente as motivações ultrapassam a questão dinástica de 1580 e estão concentradas no impulso geopolítico que a aquisição traria, assim como a garantia do domínio religioso de todo o território peninsular ao agregar as possessões cristãs em torno de um mesmo cetro<sup>106</sup>.

<sup>104</sup> Cf. BONCIANI, Rodrigo Faustino. “A União Ibérica em perspectiva atlântica”. In: XXVIII SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA. 2015. *Anais...* Florianópolis-SC. 2015: p. 1-11. p. 03.

<sup>105</sup> Ver: CARDIM, Pedro. “*A expansão da Coroa portuguesa e o estatuto político dos territórios*”. Op. cit. p. 56.

<sup>106</sup> “No quinhentos e no seiscentos, o Império ultramarino espanhol estava ligado não a um Estado Nacional, mas a uma monarquia compósita, portanto de base corporativa e polissinodal, cujos preceitos vinham da escolástica; isto tinha várias consequências na dinâmica do Império. Entre essas consequências, o projeto espanhol para as conquistas e acredito que também o português, era impelido por motivos que hoje chamamos de morais-religiosos. Por aquela época, a preocupação da monarquia era difundir o que eles entendiam por civilização cristã no Novo Mundo e não tanto o que chamamos hoje de capitalismo”. Ver: ELLIOTT, John H. *Empires of the atlantic world: Britain and Spain in America, 1492 – 1830*. New Haven: Yale University Press, 2006 p. 33b.



Abaixo encontra-se o mapa das possessões que Felipe II passou a administrar com o advento da União Dinástica, representando o que viria a ser o Império Ibérico<sup>107</sup>:

**Imagem 3 - Mapa do Império Ibérico**



**Fonte:** Archivo Nacional de la Nación Argentina, Sala IX, 45-05-02, Division Colônia, Seccion Gobierno, Registro de Navios, *Legajo 1, 2,3*. Ver: 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. p. 84. Mapa elaborado pela autora.

<sup>107</sup> A administração real estava organizada na América espanhola através dos Vice-Reinos, e estes eram constituídos administrativamente pelas Audiências. As Audiências se vinculavam diretamente ao Conselho das Índias e eram responsáveis pela adequada observância das leis na América. Cabia as Audiências a função de fiscalizar o tesouro real, servir de tribunal de justiça e substituir um vice-rei em tempos de ausência. Na América Espanhola, as Audiências estavam concentradas entre o Vice-reino da Nova Espanha e Peru, e eram submetidas diretamente a um vice-rei. As audiências estavam divididas em duas categorias: as pretoriais, que tinham mando de governo e poder militar sobre a sua própria jurisdição; e as subordinadas, sujeitas à autoridade política de um vice-rei. Ver: MARTINEZ, Teodoro Hampe. Los funcionarios de la monarquía española en América. Notas para una caracterización política, económica y social. In: *Revista Interamericana de Bibliografía*. Vol.3, n. XLII, 1992, p. 443. O porto de Buenos Aires, no período da União Dinástica estava submetido ao Vice-Reino do Peru e pertencia a Audiência de Charcas; faziam parte ainda do Vice Reino do Peru as Audiências de Panamá, fundada em 1538; Lima (1543); Santa Fé de Bogotá (1548); Charcas (1559); Quito (1563) e Santiago de Chile (1563-1573), que foi fundada novamente em 1609. A Audiência de Buenos Aires só foi fundada entre 1661-1671. Ver: ELLIOTT, J. H. A Espanha e a América nos Séculos XVI e XVII. In: BETHELL, Leslie (org.). *História da América Latina: A América Latina Colonial I*. Vol. 1. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo; Brasília: Fundação Alexandre Gusmão, 1997, p. 293.

Em discordância com uma historiografia jurisdicionalista que exalta a conquista de Portugal por Felipe II, Pedro Cardim aponta que:

“D. Felipe teve a oportunidade de declarar que Portugal era uma conquista, quer dizer, poderia ter tirado partido dessa situação e alterado os foros do reino, adaptando-os às suas conveniências. Contudo, e um pouco contra o que seria de prever, D. Felipe decidiu noutro sentido, acedendo a dialogar com os ‘três estados do reino’ numa reunião das Cortes de Portugal”<sup>108</sup>.

Segundo Bonciani está “união”, “feita de forma amigável”, contrasta a ideia de uma conquista pura e simples. A alteração dos foros do reino e a imposição das conveniências de Felipe II, levariam à rebelião aberta no reino e no ultramar e à desagregação política e econômica de Portugal e de seu império<sup>109</sup>. A respeito de Portugal, Fernando Bouza demonstrou que:

“[...] o processo de entrada dessa Coroa na monarquia espanhola, em 1581, também obedeceu ao mesmo procedimento e muito embora tenha havido uma situação de vitória militar dos Áustrias, o direito de conquista acabou por não ser aplicado de forma automática”<sup>110</sup>.

E dentre os fatores que colaboraram para uma negociação da administração dual e pacífica entre Portugal e Espanha, está o interesse econômico que Felipe II tinha para com as possessões portuguesas; pois, a Espanha adquiria os produtos necessários ao comércio americano através dos mercadores portugueses e a custo de um grande desvio de prata espanhola. Sendo assim, Francisco Carlos Cosentino afirma que:

“Diversas medidas e ações foram adotadas e realizadas dando à monarquia portuguesa uma face filipina. Face essa que, como bem indica Albaladejo, tinha como um dos seus fundamentos a compreensão de que na monarquia espanhola “el estado real, como gobierno de la persona pública del monarca, se organizó sobre la base de secretários y consejos, siendo estos últimos quienes a la postre llegarían a conferir identidade a la monarquia. Em traços mais gerais, os monarcas castelhanos “desenvolveram o esboço de sistema polissinodal que encontraram em Portugal e injetaram na administração uma dinâmica cada vez mais consultivas”, constituindo o que Albaladejo considera “um verdadeiro régimen de organismos colegiados”. Entretanto, nesse

<sup>108</sup> Cf. CARDIM, Pedro. “Política e identidades corporativas no Portugal de D. Felipe I”. In: RAMOS, Luís A. de Oliveira; Ribeiro, Jorge M.; POLÓNIA, Amélia (Coods.). *Estudos em Homenagem a João Francisco Marques*. Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, vol. 1, 2002, p. 275-306. p. 278.

<sup>109</sup> Ver: BONCIANI, Rodrigo Faustino. “*A União Ibérica em perspectiva atlântica*”. Op. cit. p. 03.

<sup>110</sup> Ver: CARDIM, Pedro. “*Política e identidades corporativas no Portugal de D. Felipe I*”. Op. cit. p. 58.

modo de governar, era cada vez menos direta a relação dos súditos com o centro de poder”<sup>111</sup>.

Talvez, Felipe II tenha pensado que sob o mesmo cetro os descaminhos de prata pudessem ter um fim, porém, acontecerá justamente o contrário; ou seja, com a União Dinástica e a livre circulação entre os reinos de Portugal e Espanha, os descaminhos de prata terão uma finalidade e serão *habitus*<sup>112</sup> do jogo social mercantil luso-hispânico. A forma de governar castelhana, “introduzindo municípios como organismos político local”, ao invés de centralizar a governabilidade (seu grande objetivo), irá cristalizar o poder local nas Instituições municipais. Logo, como demonstrou Luis Weckmann “[...] a constituição do Cabildo era o ato que se seguia a da tomada de posse da nova terra”<sup>113</sup>; e assim, enquanto Portugal criou 18 núcleos urbanos no século XVI, na “América espanhola, apenas no ano de 1580, Felipe II criou aproximadamente 230 núcleos urbanos”<sup>114</sup>.

Segundo Puntoni a comparação entre as duas nações e seus governos, dialogam a respeito da ocupação populacional de cada espaço urbano e veremos que:

“[...] ao percorrer a costa do Brasil em 1583, as vilas pareciam quase despovoadas: Itanhaém, Santos e São Vicente, 80 vizinhos cada; Vitória tinha 150 vizinhos; São Paulo 150; Ilhéus, cerca de 50 vizinhos; Porto Seguro e Santa Cruz, não mais que 40. As maiores povoações eram Olinda, com mais de dois mil vizinhos (“entre a vila e termo, com muita escravaria da Guiné, que serão perto de dois mil escravos”), e Salvador, com três mil “vizinhos portugueses”, oito mil índios cristão e três ou quatro mil escravos de Guiné”<sup>115</sup>.

<sup>111</sup> Assim, o modo de governar castelhano pode ser melhor percebido através da maneira como Felipe II procurou se impor “[...] em alguns espaços, as práticas e estruturas castelhanas tiveram êxito e, inclusive, permaneceu após 1640. Como exemplo temos: a publicação do regimento do Desembargo do Paço em 1582, a Casa de Suplicação (1605), a criação da Relação do Porto (1582) e a criação do Conselho da Fazenda (1591), além das Ordenações aprovadas em 1603. Em outros espaços, esse modelo castelhano ocasionou conflitos e resistências, como as medidas relativas à imposição de uma moderna estrutura financeira e o fisco, origem de muitas manifestações de descontentamento e revolta”. Ver: CONSENTINO, Francisco Carlos. *Mundo português e mundo ibérico*. Op. cit. p. 121-122.

<sup>112</sup> Os sujeitos do mercado pessoal que partilhavam (porque queriam participar) de um mesmo *habitus* na rede mercantil luso-hispânica, instituíram um articulado sistema de descaminho de prata através do comércio de frutos da terra e couro, efetuados pelos mestres de navios soltos circulantes no Atlântico Sul. Desta forma, o *habitus* deve ser compreendido como um princípio gerador e unificador, responsável por retraduzir “[...] as características intrínsecas e relacionais de uma posição em um estilo de vida unívoco de escolhas de pessoas, de bens e de práticas [...]”. Ver: BOURDIEU, Pierre. *Razões práticas sobre a teoria da ação*. São Paulo: Papyrus, 1996. p. 21-22.

<sup>113</sup> Cf. WECKMANN, Luis. *La herencia medieval de México*. México: FCE, 1994 (1984). *Passim*.

<sup>114</sup> Cf. BUENOS, Beatriz Piccolotto Siqueira. *Desenho e desígnio: o Brasil dos engenheiros militares (1500-1822)*. Tese de doutorado. São Paulo, FAU-USP, 2001. p. 644. Cf. PUNTONI, Pedro. *O Estado do Brasil: poder e política na Bahia colonial 1548-1700*. São Paulo: Alameda, 2013. p. 100.

<sup>115</sup> *Ibidem*, p. 100-101. Cf. CARDIM, Fernão. *Tratados da terra e gente do Brasil (1590)*. São Paulo/Belo Horizonte: Edusp/Itatiaia, 1980, p. 158.

Na América espanhola “Lima e Potosí por exemplo, correspondiam em média a 10.000 e 2.500 vecinos respectivamente”<sup>116</sup>; ou seja, enquanto os portugueses colonizavam pelo comércio, estando sempre de passagem e conectando os espaços conquistados através das redes mercantis. Os espanhóis desenvolveram um modelo administrativo que fixava os colonos nos centros urbanos através da vencidad, fiscalizava as conquistas através dos Cabildos e desenvolveram uma “complexa estrutura episcopal” que no final do século XVI “[...] já contava com 35 dioceses, subordinadas a cinco arquidioceses, enquanto os portugueses tinham criado doze bispados e apenas um deles tinha dignidade metropolitana”<sup>117</sup>.

Para exemplificar essa discussão, na tabela abaixo encontra-se uma representação da criação de vilas durante a União Dinástica no Estado do Brasil:

**Tabela 2** - Criação de vilas e cidades no Estado do Brasil ao longo da União Dinástica

Reinados	Período	Vilas	Cidades	Nomes das cidades
Felipe II	1581-1598	2	1	Filipeia
Felipe III	1598-1621	3	4	Natal, Belém, São Luís, Cabo Frio
Felipe IV	1621-1640	11		

**Fonte:** BUENOS, Beatriz Piccolotto Siqueira. *Desenho e desígnio: o Brasil dos engenheiros militares (1500-1822)*. Tese de doutorado. São Paulo, FAU-USP, 2001. Ver: PUNTONI, Pedro. *O Estado do Brasil: poder e política na Bahia colonial 1548-1700*. p. 101.

Embora as possessões espanholas tivessem todo um aparato administrativo com cidades povoadas, cleros organizados, impostos bem definidos e moeda sonante (prata); faltava uma conexão mercantil Atlântica livre do exclusivismo metropolitano. Os vecinos produziam gêneros de abastecimento (farinha de trigo e cecina), mas faltavam os artigos de necessidade básica como (têxteis e temperos); e embora os vecinos tivessem o excedente em gêneros alimentícios, não dispunham de navios para o escoamento da produção local. Assim, sobrava reales de prata nas possessões espanholas, porém não havia conexão mercantil regular com os centros mercantis atlânticos e uma participação contínua no tráfico negreiro.

Nas possessões portuguesas se dava o inverso, havia navios e mestres experientes sempre circulando e sólidas redes mercantis que se conectavam aos diversos mercados Atlânticos. Os portugueses eram detentores de asientos negreiros e haviam dominado toda a logística do tráfico de escravos africano; mas de contrapartida, faltava a moeda para

<sup>116</sup> Ver: PUNTONI, Pedro. *O Estado do Brasil: poder e política na Bahia colonial 1548-1700*. Op. cit. p. 102.

<sup>117</sup> Cf. PAIVA, José Pedro. “Pastoral e evangelização”. In: Carlos Moreira Azevedo (org.). *História religiosa de Portugal*. Lisboa: Círculo de Leitores, 2001. p. 282. Ver: PUNTONI, Pedro. *O Estado do Brasil: poder e política na Bahia colonial 1548-1700*. Op. cit. 102.

efetuar suas transações. Assim, mesmo que um mercador dominasse a compra e venda de gêneros alimentícios na Costa Atlântica, necessitava de uma estrutura religiosa e administrativa no Novo Mundo que o livrasse das perseguições do Santo Ofício e de financiadores que se responsabilizassem pelos embargos fiscais.

Diante das carências apresentadas para a solidificação de uma rede mercantil atlântica, que atendesse aos interesses das possessões espanholas e portuguesas na América; teremos uma associação mercantil entre os súditos portugueses e espanhóis mantida por necessidades mútuas de sobressair sobre os mercados europeus em formação. Esta associação mercantil luso-hispânica, estruturada durante a União Dinástica, proporcionou a Felipe II controlar o sudoeste da Europa; ligando o continente com o Oceano Atlântico através de três frentes: o Norte, o Oeste e a parte Sul, havendo ainda o restante da Costa Sul que se ligava-se ao Mar Mediterrâneo. Logo, a presença portuguesa nas possessões espanholas e a associação mercantil com os mesmos foi vital para o desenvolvimento das regiões interioranas da América espanhola.

É aparente que a memória historiográfica espanhola preferiu consagrar o termo União Ibérica para o período, devido aos avanços territoriais que o mesmo significou a Espanha com o domínio da Península Ibérica. De contra partida, foi deixado a margem dos debates historiográficos espanhóis a separação de Portugal, as derrotas militares e marítimas vivenciadas neste período, a crítica situação econômica do reino ao enfrentar seus inimigos e a participação do Estado do Brasil em todo este processo<sup>118</sup>.

Na historiografia portuguesa, foi recorrente o uso dos termos *Dominação Filipina e Habsburgo* para classificar o período da União Dinástica. Segundo autores da historiografia portuguesa, este período foi bastante negativo para Portugal devido as invasões inglesas e holandesas; além da gradativa perda do império marítimo português nas Índias e o enorme prejuízo causado pela dominação holandesa nas regiões açucareiras do Estado do Brasil.

A dualidade de interpretação em relação a autonomia dos Estados Ibéricos e a consequência deste período para o Estado do Brasil pode ser acompanhado nos escritos de Boxer, para quem “[...] 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”<sup>119</sup>. Ainda segundo Boxer:

---

<sup>118</sup> Cf. RALPH; John Penny. *Gramática histórica del español*. V. n°3. Editorial Ariel, 2006. *Passim*.

<sup>119</sup> Ver: BOXER, Charles Ralph. *Os Holandeses no Brasil: 1624 – 1654*. Op. cit. p. 23.

“[...] 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 foi feito. Assim, Portugal, em teoria, e suas colônias, tanto em 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”<sup>120</sup>.

Entre os registros que demonstram esta intolerância portuguesa afirmada por Boxer, há o julgamento do mestre Juan Mendes, navio Nuestra Señora de Nazaren (1612), que foi denunciado em Buenos Aires por trazer mercadorias com licença sem lacre da Alfândega de Salvador. Diante da acusação de contrabando o mestre Juan Mendes pediu que fosse chamado para depor em seu favor o mestre Melchior Mendes por ser espanhol e vecino de Buenos Aires.

Quando questionado sobre as práticas de despacho das mercadorias nos portos das Costas do Brasil, Melchior Mendes afirmou que:

“Já havia realizado muitas viagens para as partes do Brasil, inclusive para o porto de Salvador, e os despachos são assinados pelos provedores e oficiais da fazenda de Sua Majestade, tudo referendado pelos escrivães da real fazenda. Disse ainda, que é um costume muito antigo, usado e guardado pela Coroa portuguesa, que os despachos não sejam realizados por estrangeiros no reino de Portugal e no caso da Bahia, Francisco de Barrios (português, fiador, vecino em Buenos Aires e residente em Salvador)<sup>121</sup> que dá os despachos e os mestres não podem duvidar”<sup>122</sup>.

Pelo relato do mestre Melchior Maciel é perceptível que mesmo estando sob um período de União Dinástica, os próprios vecinos espanhóis não reconheciam a unidade deste Império, pois o mestre classificou o Estado do Brasil como pertencente a Coroa Portuguesa, e isso após 32 anos do reconhecimento nas Cortes de Tomar da União Dinástica. Outra questão que reforça a teoria de Boxer a respeito de uma certa resistência portuguesa aos espanhóis, é o fato de o mestre ter alegado que para questões de despacho

<sup>120</sup> Cf. 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. p. 17.

<sup>121</sup> Grifo nosso.

<sup>122</sup> Cf. AGN. Registro de Navios, *Legajo 1 Navio Nuestra Señora de Nazaren. Passim*.

nas alfândegas do Brasil, mesmo os funcionários régios fazendo a vistoria e assinando os despachos, os estrangeiros (espanhóis) não poderiam zarpar sem o aval de um português<sup>123</sup>.

Nesse sentido, Boxer inova ao demonstrar que os portugueses tinham aversão a presença de espanhóis em suas possessões e que criavam dificuldades para a livre circulação castelhana, enquanto os portugueses, mesmo sob ressalvas “circulavam facilmente pelas possessões espanholas”<sup>124</sup>.

A historiografia espanhola e concomitantemente a portuguesa, perceberam a atuação dos portugueses no porto de Buenos Aires, como uma relação de contrabando que desafiava a governança local. Desta forma, Buenos Aires teria passado a ser um porto dividido entre aqueles que eram a favor da presença contrabandista e enriquecedora dos portugueses – denominados *confederados*, contra aqueles que eram a favor da expulsão dos portugueses e da manutenção das rotas mercantis e dos costumes dos primeiros povoadores – denominados *beneméritos*<sup>125</sup>.

Apropriando-se desse discurso de contrabando, Alice Piffer Canabrava, demonstrou como era comum na administração de Buenos Aires, associações entre comerciantes portugueses, membros do Cabildo e funcionários reais; o que formava na visão da autora um grupo corrupto de *Confederados*. Ao esmiuçar a atuação dos portugueses no porto de Buenos Aires durante a União Dinástica, Canabrava colaborou para a percepção das associações efetuadas entre portugueses e espanhóis, cultivadas não para barrar, mas para manter o monopólio comercial ibérico e o desenvolvimento mercantil regional<sup>126</sup>.

Assim, conforme Fernando Ribeiro a aliança entre Beneméritos (membros tradicionais do Cabildo), frente os confederados (comerciantes portugueses em ascensão no comércio das arribadas e compra de venalidades), ancorava o interesse de Hernandarias de articular Santa Fé de Bogotá como rota no comércio entre Buenos Aires e Potosí. Os confederados por sua vez, estavam ligados por vários vetores de parentesco, motivo pelo qual permitiu a sua permanência ao longo do tempo e o sucesso de controle da atividade comercial ilícita por parte do bando<sup>127</sup>.

---

<sup>123</sup> Ibidem, AGN. Legajo 1.

<sup>124</sup> Ver: BOXER, Charles Ralph. *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola*. Passim.

<sup>125</sup> Ver: MOLINA, Raul A. *Hernandarias*. El hijo de la tierra. Passim.

<sup>126</sup> Ver: CANABRAVA, Alice P. *O comércio português no Rio da Prata (1580-1640)*. Passim.

<sup>127</sup> Ver: RIBEIRO, Fernando Victor Aguiar. “*Arribadas maliciosas*”: redes comerciais no comércio de contrabando no porto de Buenos Aires, inícios do séc. XVII. Passim.

Reforçando os argumentos de Molina, Canabrava e Fernando Ribeiro quanto ao envolvimento dos administradores locais de Buenos Aires nas redes mercantis enredadas por portugueses, na tabela abaixo é possível perceber que entre as 62 permissões de comércio concedidas em Buenos Aires aos vecinos locais, pelo menos 11 delas foram dadas a funcionários régios e vecinos com algum tipo de cargo ou distinção social no Rio da Prata<sup>128</sup>:

**Tabela 3** - Vecinos com permissão de comércio para o Estado do Brasil

Felipe I de Portugal e II de Espanha (1580-1598)	Felipe II de Portugal e III de Espanha (1598-1621)	Felipe III de Portugal e V de Espanha (1621-1640)
	Alonso Muñoz	Afonso Casbano
	Amador Brás	Alonso Guerreiro
	Antonio de Bermudes	Antonio de Andrada
	Antonio de Leon (guarda de navios)	Antonio Pedro Lopes Ojeda (escrivão do cabildo)
	Antonio de Melo	Bartolomeu Lopes
	Antonio de Sousa (pajem, guarda de navios, assistente de alguacil, alguacil maior)	Bernardo de Leon (depositário geral)
	Antonio Fernandez Barrios	Cristóvão Rodrigues
	Bartolomeu Lopes	Diego Ribeiro (pregoeiro)
	Capitão Francisco de Salas	Francisco de Mançanares (Alguacil maior)
	Casclo de Mendonça	Francisco Gonzales Pacheco (piloto de navio/alguacil maior)
	Catarina de Gusmão	Gonçalo de Acosta (da Costa)
	Convento Nossa Senhora das Mercês	Juan da Torre
	Convento São Francisco	Juan de Humanes
	Cristóvan Remon (escrivão do cabildo)	Juan de Mina
	Diogo de Trigueros	Juan Duran (Tenente)
	Dom Henrique de Gusmão	Manuel Freire
	Domingues Palermo	Pedro Flores Cevallos
	Estevan Pinto (guarda)	Simon Ernis
	Francisco de Mancilla (guarda de navio)	
	Francisco Dias (mestre)	
	Francisco Garcia Romeiro	
	Francisco Hernandez	
	Gaspar de Ponte	
	Gaspar de Azevedo (escrivão da Real Fazenda)	
	Gerônimo de Medrano (escrivão da Real Fazenda)	
	Gil Gonzalez	
	Gonçalo Moran	

<sup>128</sup> Ver o glossário de descrição dos cargos e classificação social do Estado do Brasil e Rio da Prata nos anexos.



	Gonzalo de Acosta (da Costa)	
	Gribeo Lopes de Lisboa	
	Gustavo Perez	
	Jacome de Arado (alguacil maior)	
	Juan de Vergara	
	Juan Domingues de Palermo	
	Juan Neto de Humanes (defensor público da Real Fazenda)	
	Julian Pabón (mestre de navios)	
	Julian Mixel (mestre de navios)	
	Luis Gomes de Medrano (alguacil maior/pajem)	
	Manuel Fortes	
	Manoel Mendes	
	Melchior Maciel	
	Pedro Dissarra	
	Pedro Moran	
	Salvador Peixoto	
	Sebastian Dominguez (mestre de navios)	
	Sebastian Ramos	
	Tomas de Escobar	

**Fonte:** Archivo Nacional de la Nación Argentina, Sala IX, 45-05-02, Division Colônia, Seccion Gobierno, Registro de Navios, *Legajo 1, 2,3*. Tabela elaborada pela autora.

O que confirma a tese de que o jogo social mercantil luso-hispânico, foi jogado de maneira consciente pelos vecinos de Buenos Aires com a finalidade de manter o bando dos confederados a frente da venda dos frutos da terra rio-platense no Atlântico Sul. Neste contexto, a participação dos funcionários régios no comércio local como detentores de permissão real de comércio, facilitava o comércio irregular necessária para a manutenção desta rede mercantil. Assim, a União Dinástica trouxe ao Estado do Brasil não apenas mercadores Holandeses, franceses ou Ingleses, mas também, os da própria América espanhola<sup>129</sup>.

Dentre os funcionários régios que adquiriram mercê de permissão de comércio para com o Estado do Brasil, estava o português Gaspar de Azevedo (Acevedo) que no ano de 1609 havia pago 7.000 pesos pela obtenção da *Real Provisión y Título de escrivão de registros e Hacienda Real*. Porém, devido aos dissabores entre os administradores locais do porto de Buenos Aires para com os administradores da Audiência de Charcas, o Cabildo foi obrigado a destituir o cargo de alguns portugueses e dentre eles estava o do vecino Gaspar de Acevedo<sup>130</sup>. Conforme Rodrigos Ceballos:

<sup>129</sup> Cf. AGN. Registros de Navios, Legajos 1, 2, 3. *Passim*.

<sup>130</sup> Ver: CEBALLOS, Rodrigo. *Arribadas portuguesas: a participação luso-brasileira na Constituição Social de Buenos Aires (c. 1580-1650)*. Op. cit. p. 165.

“Estas ações do Cabildo não significaram uma perseguição aos lusitanos presentes na cidade, mas principalmente tentativas de acatamento de diretrizes reais inseridas no contexto local das relações sociais. Como afirmei, desde o início do XVII muitos *vecinos* pertenciam a redes familiares e de cumplicidade com portugueses que também eram *vecinos* ou simplesmente moradores com ofícios mecânicos na cidade. O próprio Bernardo de Leon, responsável pelo cumprimento da *provisión* da Audiência de Charcas, obteve o cargo de *depositário general* graças a Fernandez Barrios. Com 1.000 pesos pagos em 1606, este lusitano foi um dos fiadores para que Leon pudesse exercer a função. Uma postura de confiança e lealdade que demonstra as redes de interesses que envolviam a cidade”<sup>131</sup>.

Mas, a restrição ao cargo de Gaspar de Azevedo não durou muito e logo ele voltou a assinar como escrivão de registros. Aproveitando-se da sua permissão de comércio no ano de 1612, Gaspar de Azevedo embarcou no navio Nuestra Señora de Nazarén, mestre Juan Mendes, frutos da terra para serem vendidos no porto da Bahia e cidade de Salvador. Conforme é possível acompanhar nos Registros do Navio Nuestra Señora de Nazarén – AGN citado abaixo:

“Antonio Guedes, tabelião público do judicial da cidade de Salvador Bahia de todos os Santos, declarou aparecer diante dele Luis Fernandez, mercador estante na cidade de Salvador, afirmando que Gaspar de Azevedo, vecino de Buenos Aires, carregou na caravela do mestre Melchior Maciel – 30 fanegas de farinha de trigo, 6 quintais de cecina e 6 arrobas de sebo. Luiz Fernandez vendeu tudo em Salvador mediante procuração enviada por Azevedo. Tudo foi vendido a Antonio Rodrigues, mercador estante na cidade de Salvador. Os autos somaram 379.050 réis e Antonio Rodrigues se comprometeu em pagar Luiz Fernandez”<sup>132</sup>.

Assim, a primeira mudança estrutural na lógica mercantil das Américas após a União Dinástica, foi o aumento na procura por permissões temporárias de navegação solta para o Atlântico Sul. O que dilatou as fronteiras entre a América portuguesa e a América espanhola em detrimento da construção de um ultramar ibérico<sup>133</sup>. Como será discutido um pouco mais a frente, o mercador Antonio Rodrigues que comprou os frutos da terra exportados por Gaspar de Azevedo, é um “mercador estante” (que estava apenas de passagem pelo Estado do Brasil). Assim, Gaspar de Azevedo mantinha relações de proximidade com os mercadores estantes da cidade de Salvador e o fiador de Antonio Rodrigues, Luis Fernandez - também se declarou mercador estante. A suposição de que

<sup>131</sup> Ver: Ibidem, pp. 165-166.

<sup>132</sup> Cf. AGN. Registros de Navios, Legajo 1. *Passim*.

<sup>133</sup> Ibidem, AGN. Legajos 1. *Passim*.

esta não foi a primeira transação mercantil de Gaspar de Azevedo para com os mercadores citados, baseia-se no fato de ter ficado em débito a sua compra, para ser paga primeiramente ao fiador Luis Fernandez em Salvador, para ser repassada a Gaspar de Azevedo em Buenos Aires<sup>134</sup>.

Logo, o fato de Gaspar de Azevedo ter recuperado o seu cargo de escrivão público em Buenos Aires e estar exercendo a plena função de vecino ao comercializar frutos da terra com o Estado do Brasil, não o afastou de mais diligencias em Buenos Aires. No ano de 1647, encontramos nas *Comisiones Audiências de Buenos Aires – AGI*, um processo movido por Gaspar de Azevedo contra o governador Dom Gerónimo Luis de Cabrera por causa da apropriação indevida de um escravo fugido:

“Em uma diligência em busca de um escravo fugido, o governador Cabrera o encontrou na chácara (“entre su maysal”) de Gaspar de Azevedo. Haviam dois escravos fugidos, ao que parece, estavam trabalhando agora para Azevedo. O escravo procurado era de Duarte Pinto de França e Gaspar de Azevedo afirmou que o comprou por 405 pesos. Entretanto, o governador não devolveu o escravo, enviando-o para suas próprias fazendas no Rio Cuarto, quem levou o escravo para a fazenda de Gaspar de Azevedo foi o antigo mestre de navios Francisco Dias, que agora era vecino de Córdoba. Gaspar de Azevedo pede então, que o escravo seja devolvido a ele e caso tenha morrido em serviço, que o governador pague 500 pesos pelo prejuízo a ele causado. Cabrera se defende, desmentindo Gaspar de Azevedo e afirmando que Francisco Dias é um grande amigo seu (por isso depõe a seu favor). E que o escravo citado permaneceu no forte porque era “cimarrão”<sup>135</sup>, ou seja, não tem marcas de proprietário. Gaspar de Azevedo retrucou reafirmando o que dissera anteriormente, complementando a sua fala com uma pergunta dirigida ao governador Cabrera - sobre como ele, na posição de governador, poderia levar um escravo que estava no forte para sua fazenda? Como o governador retém um escravo chimarrão, se ele próprio (Gaspar de Azevedo) o entregou para que a justiça mayor o devolvesse após a realização do pagamento? Assim, o processo continua com Gaspar de Azevedo conclamando por testemunhas”<sup>136</sup>.

Mais uma vez, a disputa entre os beneméritos (apoiados pelo governador em vigência), contra os confederados (comerciantes associados aos funcionários régios), pode ser evidenciada no auto movido pelo ex-funcionário régio Gaspar de Azevedo, contra o governador Cabrera. Neste auto, tanto Cabrera quanto Gaspar de Azevedo estão enredados pela mesma irregularidade, ou seja, os dois se apropriaram indevidamente de

<sup>134</sup> Ibidem, AGN. Legajos 1. Passim.

<sup>135</sup> Cimarrão era a classificação dada a escravos que não possuíam marca da margem, ou seja, marca que representasse o seu proprietário.

<sup>136</sup> Cf. Archivo General de las Índias – AGI. *Comisiones de la Audiencia de Buenos Aires*. Códice: Escribania 880B. Piezas: 5, 8 e 9.

um escravo fugido e cimarrão. Sendo assim, a distinção entre portugueses e espanhóis não foi tão grande quanto a historiografia espanhola propôs e as interações entre portugueses e espanhóis foram tecidas para além do comércio de ilegalidade ou extralegalidade. Segundo Ceballos, os portugueses foram inseridos no porto de Buenos Aires principalmente por meio de casamentos e redes de cumplicidade com os administradores locais. O que reafirma a discussão de a União Dinástica proporcionou a presença de comerciantes portugueses nas cidades espanholas e de contra partida tivemos a presença mercantil castelhana nos portos do Estado do Brasil<sup>137</sup>.

As ações de centralização se fizeram mais fortes após a morte de Felipe I (13 de setembro de 1598) que primava por ações apaziguadoras entre Portugal e Espanha. Em contraste, o seu sucessor Felipe II<sup>138</sup> não deu continuidade as ações de administração pacificadora nas Cortes portuguesas, como fez o seu falecido pai. Logo, ao assumir o trono Felipe II passou a conceder cargos em Portugal para os magistrados e ministros espanhóis. Este favorecimento aos administradores castelhanos pode ser percebido na tabela 02 – “Lista de Vecinos que conquistaram permissão de comércio com o Estado do Brasil”, onde das 62 permissões de comércio concedidas aos vecinos de Buenos Aires para o comércio com o Estado do Brasil, 44 foram permitidas justamente no período em que Felipe II esteve no poder<sup>139</sup>.

### 2.3 - Dinâmica mercantil dos Impérios Ultramarinos no Atlântico Sul

A anexação de Portugal pela Espanha denominada União Dinástica, resultou em longas relações mercantis entre o Estado do Brasil e o porto de Buenos Aires, e como afirmou Boxer, os acontecimentos históricos ocorridos no período filipino, inseriram o Estado do Brasil no contexto dos conflitos do “[...] império colonial ibérico, que durou de 1580 a 1640 e que se estendia de Macau na China, a Potosí no Peru, e foi o primeiro império mundial onde o sol nunca se punha [...]”<sup>140</sup>.

Algumas das transformações impulsionadas pela inserção do Estado do Brasil na União Dinástica, consiste na ampliação do território de Portugal sob o território espanhol,

<sup>137</sup> Ver: CEBALLOS, Rodrigo. *Arribadas portuguesas: a participação luso-brasileira na Constituição Social de Buenos Aires (c. 1580-1650)*. Passim.

<sup>138</sup> “Felipe II de Portugal e III da Espanha foi o último filho varão de Felipe II da Espanha e Ana d’ Áustria. Nasceu em 1578 e tornou-se rei aos 20 anos de idade”. Ver: VAINFAS, Ronaldo. *Dicionário do Brasil colonial (1500 – 1808)*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2001, p. 227.

<sup>139</sup> Cf. AGN. *Registro de Navios Legajo 1, 2, 3*. Passim.

<sup>140</sup> Cf. BOXER, Charles. *O império colonial português (1414-1825)*. Tradução Inês Silva Duarte. Lisboa: Edições 70, Ltda. 1969. p. 118.

neste caso, a dilatação das fronteiras que outrora foram estabelecidas pelo Tratado de Tordesilhas, aumentou gradativamente a circulação de portugueses, espanhóis e luso-brasileiros no Atlântico Sul, dando um novo caráter a política de colonização para o Estado do Brasil, que passou a incentivar a penetração territorial, a burocratização da administração local e a organização do seu comércio marítimo<sup>141</sup>.

Foi durante a União Dinástica que o Estado do Brasil “[...] se transformou no líder mundial da produção de açúcar, bem como na primeira grande colônia de exploração agrícola [...]”<sup>142</sup>. Desta forma, dentre os motivos que levaram a Espanha a se interessar por Portugal, destacamos: o impulso geopolítico em obter um Império Ibérico; o domínio religioso que agregou as possessões cristãs em torno de um mesmo cetro; e a necessidade econômica (já que a Espanha adquiria muitos produtos do comércio atlântico por intermédio dos navios soltos portugueses). Chama-nos atenção o caráter econômico desta conquista, que por consequência criou todo um contexto mercantil próprio, moldando o jogo social mercantil luso-hispânico no Atlântico Sul.

O interesse de Felipe II pelas possessões portuguesas, perpassa pelos possíveis lucros que o comércio ultramarino português podia render a Espanha, principalmente, por causa da expansão do tráfico negreiro. Como também, foi através da União Dinástica que os lugares mais isolados das possessões espanholas começaram a lucrar com a circulação de navios soltos portugueses, que além do transporte de pessoas e mercadorias, passou a vender por meio dos seus mestres, os frutos da terra rio-platense no Estado do Brasil. Além disso, os produtos adquiridos pelos portugueses na Ásia, através da Carreira de las Índias, eram vendidos a preços altos para os portugueses; e em tempos de crise, o trigo platino “[...] chegou a ser vendido em Lisboa para mais de 800% [...]” em relação ao seu preço normal, valor barateado com a circulação dos navios soltos da Carreira do Brasil e a venda do trigo feita diretamente por seus mestres no Estado do Brasil<sup>143</sup>.

Os lucros gerados com o comércio português no Rio da Prata, facilitou a aquisição de escravos africanos dos portos do Estado do Brasil para o Rio da Prata, pois via Buenos Aires os mesmos eram vendidos em toda a região. Sem falar da prata de Potosí que através dos navios soltos era descaminhada para o Brasil, tornando-se já no início do século XVII,

---

<sup>141</sup> Cf. WRITH, Antônia Fernanda Paca de Almeida. *O Brasil no tempo dos Filipes*. In. *Época colonial*, v.1: do descobrimento à expansão territorial/por Aziz N. Ab’Saber ... [et al]; Introdução de Sérgio Buarque de Holanda – 14ª ed. – Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004. p. 179.

<sup>142</sup> Cf. STRUM, Daniel. *O comércio do açúcar: Brasil, Portugal e Países Baixos (1595-1630)*. – Rio de Janeiro; Versal: São Paulo: Odebrecht 2012. p. 02.

<sup>143</sup> *Ibidem*, p. 61.

moeda de alta circulação no Atlântico Sul e principal meio de pagamento para a aquisição de escravos africanos<sup>144</sup>.

Assim, através de dados coletados na base dados Slavevoyages<sup>145</sup> podemos perceber na tabela abaixo, que foi justamente no período do reinado de Felipe II, que o tráfico de escravos para América espanhola<sup>146</sup>, teve a sua maior proporção. Apenas entre os anos 1602 a 1624 foram exportadas mais de 352.042 mil almas para a América Espanhola<sup>147</sup> por intermédio do Estado do Brasil.

**Tabela 4** - Escravos traficados para a América Ibérica durante a União Dinástica

Escravos traficados para a América espanhola durante a União Dinástica (1602 a 1624)		
Ano	América Espanhola	Estado do Brasil
1602-24	167.942	184.100
1626-50	86.420	193.549
Total	264.462	377.649

**Fonte:** João Fragoso, Roberto Guedes, Thiago Krause. *A América portuguesa e os sistemas atlânticos na época moderna: monarquia pluricontinental e antigo regime*. p. 130-131. SLAVEVOYAGES. *Comércio Interamericano de Escravos* – Base de dados African Nanes Database at slavevoyages.org. 2020. Disponível em: <www.slavevoyages.org/>. Acesso em: 10 de agosto de 2010. Tabela elaborada pela autora.

Logo, percebemos através da tabela apresentada acima que o sistema mercantil solto da Carreira do Brasil no Atlântico Sul, teve o seu desenvolvimento a partir da integração, via o comércio, das diversas regiões das Américas (espanhola e portuguesa) que se completavam entre si. O aumento do tráfico de escravos do Estado do Brasil para o Rio da Prata foi possível graças ao negócio do açúcar e dos gêneros alimentícios; pois, cada qual dependia de maneira direta um do outro no mercado atlântico, o açúcar gerava

<sup>144</sup> “[...] A prata de Potosí que saía do continente pelo rio da Prata passava pelo Brasil, onde era moeda de alta circulação e também se empregava na compra de escravos[...]”. Ver: LENK, Wolfgang. *Guerra e pacto colonial: a Bahia contra o Brasil Holandês (1624-1654)*. Op. cit. p. 211.

<sup>145</sup> Cf. SLAVEVOYAGES. *Comércio Interamericano de Escravos* – Base de dados African Nanes Database at slavevoyages.org. 2020. Disponível em: <www.slavevoyages.org/>.

<sup>146</sup> “Cabe ainda sublinhar que os cativos enviados à América espanhola no século XVI o foram por intermediação de Cabo Verde e São Tomé, enquanto na primeira metade do século XVII Angola assumiu o posto de principal fornecedor. Deste modo, tais conquistas portuguesas, depois essenciais no sistema do Atlântico luso, tiveram na sua formação um papel decisivo no Atlântico negro espanhol, estabelecendo importantes ligações comerciais com portos como Veracruz (México), Cartagena de Índias (atual Colômbia) e Buenos Aires, que por sua vez espalharam escravos pelas principais regiões hispano-americanas. A América espanhola pode ser caracterizada, portanto, como o primeiro mercado transatlântico para os africanos escravizados, ajudando a lançar as bases americanas do “trato dos viventes”. Assim, quando o tráfico para o Brasil ganhou impulso em inícios do seiscentos, os portugueses já contavam com quase um século de experiência neste ramo do comércio com o Novo Mundo”. Ver: FRAGOSO, João; GUEDES, Roberto; KRAUSE, Thiago. *A América portuguesa e os sistemas atlânticos na época moderna: monarquia pluricontinental e antigo regime*. Op. cit. p. 72-73.

<sup>147</sup> Ibidem. Slavevoyages.

o excedente para o tráfico de escravos, que necessitava dos frutos da terra para a sua manutenção; assim, como numa via de mão única, esses mercados se complementavam e centravam seus negócios cada vez mais no Estado do Brasil<sup>148</sup>.

E quando escrevemos “Américas”, no plural, este é justamente o sentido que queremos dar ao termo, pois, é evidente que durante a União Dinástica foram formadas “muitas Américas”. A exemplo, temos a América inglesa, holandesa, portuguesa e espanhola, que confluíam para o Atlântico Sul, e cada vez mais buscavam comercializar nos portos do Estado do Brasil<sup>149</sup>. Segundo Wolfgang Lenk:

“[...] A articulação dos impérios coloniais formou um núcleo importante de grandes mercadores e financistas portugueses que puderam usufruir do regime colonial castelhano (sobretudo, por meio da contratação do *asiento*<sup>150</sup>) e assim tornaram-se aliados de primeira ordem de Madri. O comércio de açúcar, como vimos, ainda que acolhesse a atuação de grandes cabedais e redes mercantis, permanecia, porém, aberto a agentes comerciais de menor porte, e continuaria vinculado a praças da Europa setentrional, como centros de distribuição do produto. Diante disso, a política filipina para o Brasil seria marcada pelo “recrudescimento de desconfianças e hostilidades contra quaisquer forasteiros”, pelas proibições do domínio de estrangeiros e pelo “exclusivo” de navegação, principalmente a partir de 1605, contra as embarcações holandesas que participavam daquele comércio”<sup>151</sup>.

Assim como afirmou Wolfgang Lenk na citação acima, as restrições espanholas quanto ao uso de embarcações holandesas contrastavam com a necessidade, cada vez maior, de embarcações na América Espanhola; tanto para o tráfico de escravos como para a venda dos frutos da terra rio-platenses. A necessidade que o Estado do Brasil tinha em transportar o açúcar, através das embarcações holandesas, também deve ser levada em consideração, pois, durante a União Dinástica foi considerável o aumento do número de engenhos “[...] que disparou de sessenta no ano de 1570 para trezentos e cinquenta em 1630”<sup>152</sup>.

---

<sup>148</sup> Ibidem. Slavevoyages.

<sup>149</sup> FRAGOSO, João; GUEDES, Roberto; KRAUSE, Thiago. *A América portuguesa e os sistemas atlânticos na época moderna: monarquia pluricontinental e antigo regime*. Op. cit. p. 63.

<sup>150</sup> Os asientos foram permissões de comércio utilizadas principalmente no tráfico de escravos, concedidas através de contratos financeiros e administrativos a sujeitos em particular, ou participantes de uma companhia mercantil que se comprometesse a prestar serviços para a Coroa, em troca dessa permissão. SCALLE, Georges. *La traite négrière aux Indes de Castille, Contrats et traités d' Asiento*. Tomo 1. Paris, 1906. Passim.

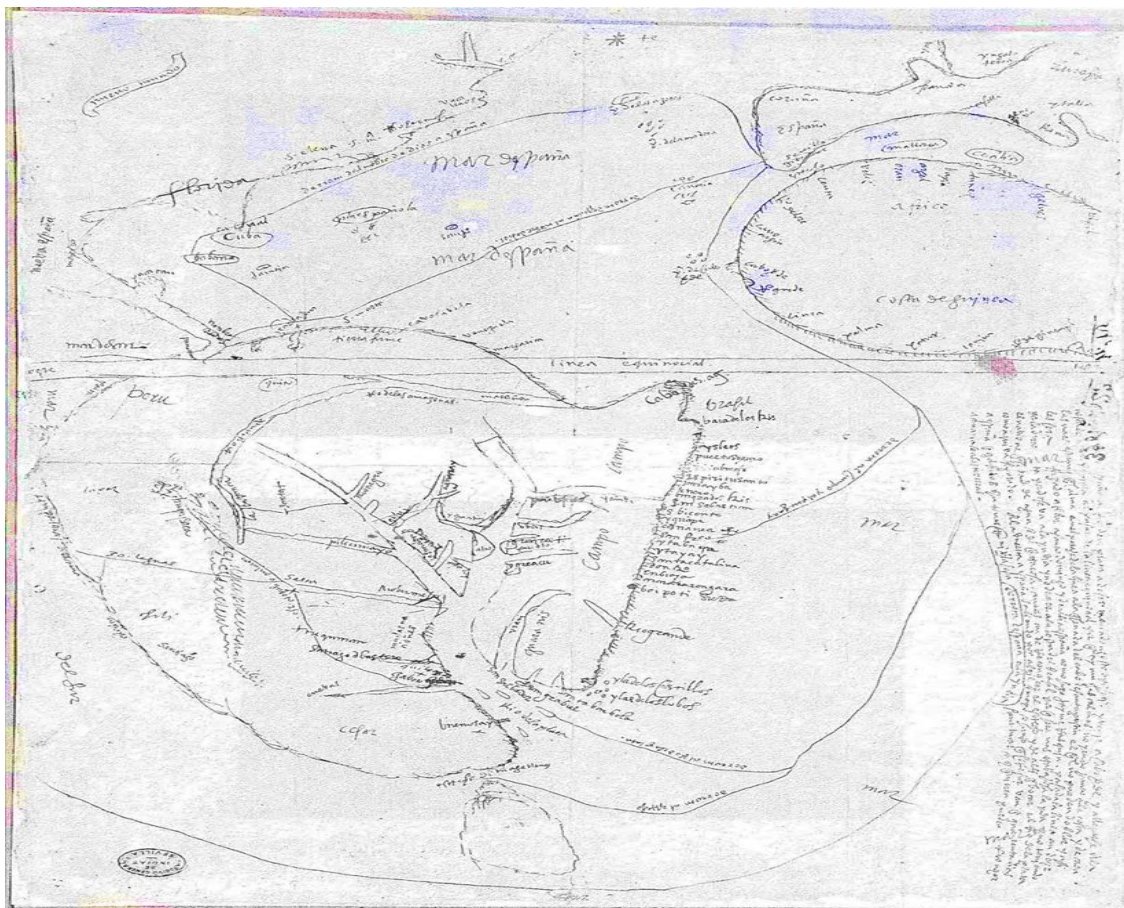
<sup>151</sup> Ibidem, p. 211-212.

<sup>152</sup> Cf. STRUM, Daniel. *O comércio do açúcar: Brasil, Portugal e Países Baixos (1595-1630)*. – Rio de Janeiro; Versal: São Paulo: Odebrecht 2012. p. 02.

Com a proibição por parte de Felipe II ao comércio com a Holanda, houve uma brecha mercantil para que os navios soltos que circulavam fazendo fretes particulares no Atlântico Sul, passassem a fazer fretes para o transporte do açúcar, venda de frutos da terra e escravos africanos em pequena quantidade. Em sua maioria, os navios soltos não possuíam grandes tonelagens, então não podiam transportar grandes quantidades de cargas, mas, com a maior procura por embarcações, passaram a fazer o frete de pequenas cargas dentro do próprio litoral do Estado do Brasil e depois, dentro do seu espaço de navegação da Carreira do Brasil que se concentrava principalmente no Mar do norte<sup>153</sup>.

No mapa abaixo está apresentado um esboço das rotas soltas seguidas pelos navios soltos no Atlântico Sul, durante a União dinástica:

**Imagem 4 - Rota da Carreira da Índia e de navios soltos nos mares do Norte e do Sul**



**Fonte:** Archivo General de Índias – Mapas y Planes – MP-Buenos \_Aires, 5. Mapa sem escala e sem autoria, provavelmente, feito no fim do século XVI. Apresenta as rotas da Carrera da Índia e de navios soltos para a América Portuguesa e Espanhola, onde destaca desproporcionalmente, o Rio da Prata.

<sup>153</sup> O mar do norte, era uma denominação que os mestres de navios davam a porção do mar Atlântico Sul, que através das monções do norte os levavam na direção Salvador – Buenos Aires. Ver: Russell-Wood, A. J. R. *História do Atlântico português*. Org. Ângela Domingues, Denise A. Soares de Moura. – 1. ed. – São Paulo: Editora Unesp, 2014. p. 128-129.



O mapa acima nos permite perceber que o advento da União Dinástica criou um ambiente propício para a navegação atlântica, onde navios de grande e pequeno porte, pertencentes, ou não, a uma frota específica, dividiam o mesmo espaço. Desta forma, várias rotas passaram a ser efetuadas no Atlântico Sul além das famosas Carrera de las Índias espanhola e Carreira das Índias portuguesa. E o “Atlântico ibérico” (se assim o podemos chamar), “[...] representou a confluência de um tráfego marítimo e comercial que ligava os quatro continentes e ao qual era preciso garantir continuidade e segurança [...]”<sup>154</sup>. Então, segundo José Eduardo P. de Godoy:

“[...] embora alguns autores mencionem que a origem do sistema de frotas mercantes tenha sido a criação da Companhia de Comércio Geral do Brasil em 1649, a verdade é que do “Inventário”, de Eduardo de Castro e Almeida, publicado nos Anais da Biblioteca Nacional, constam reclamações no Rio de Janeiro contra a suspensão das frotas já em 1644, na documentação da Casa de Cadaval...Max Justo Guedes, por sua vez, também indica várias frotas anteriores à criação da Companhia de Comércio. Mas, já em 1567 havia disposições legais determinando que, além de levarem armas, os navios só partissem em grupos de quatro ou mais, tendo sempre, para comandá-los, um capitão geral [...]”<sup>155</sup>

Então, assim como foi apresentado por José Eduardo P. de Godoy na citação acima, a necessidade de navegar em frotas, mesmo que não oficiais, foi ampliada quando Felipe II proibiu a parceria de Portugal com os Países Baixos<sup>156</sup>. Pois, além dos prejuízos causados pela falta de navios para o negócio do açúcar, essa medida fez com que os holandeses viessem buscar os lucros do açúcar diretamente no Atlântico Sul, inserindo o Estado do Brasil nos conflitos de descolonização que enfrentavam contra a Espanha.

Neste contexto, o Império marítimo português passou a ser atacado por ingleses e holandeses, que buscavam firmar seus próprios Impérios no Oceano Atlântico, fazendo deste, um espaço de disputa em meio as frotas de navegação e navios soltos que tentavam dar continuidade a vida marítima, mesmo em meio ao caos causado pelas batalhas hispano-holandesas; cabendo aos navios soltos a incumbência de manter o suprimento mercantil e o abastecimento nas Américas, independente dos conflitos que aconteciam

<sup>154</sup> Ver: BICALHO, Maria Fernanda. *A cidade e o império: o Rio de Janeiro no século XVIII*. Op. cit. p. 53.

<sup>155</sup> Cf. GODOY, José Eduardo Pimentel de. *Naus do Brasil colônia*. Ilustrações de Maria Luiza Ferguson. – Brasília: Senado Federal, 2007. p. 69.

<sup>156</sup> “Neste texto, na maior parte das vezes, o local geográfico e político corretamente denominado Países Baixos foi casualmente indicado como *Holanda*, como permite a língua portuguesa”. Ver: 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. p. 13.

em suas margens<sup>157</sup>. Então, de acordo com Regina Célia Gonçalves “[...] 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”<sup>158</sup>.

Para os navios que se atreviam a trafegar de maneira solta em meio a “guerra do açúcar”, os riscos eram grandes, no entanto o lucro justificava o risco; até mesmo, porque a premissa de arribada por necessidade dispensava, em tempos de guerra, as permissões formais para os navios que fossem atacados por inimigos. Assim, a arribada por necessidade foi tomada como um *habitus* no jogo social mercantil luso-hispânico, utilizada estrategicamente para que os navios soltos dos associados aos confederados em Buenos Aires atracassem sem licença.

A exemplo, vejamos o caso da vistoria feita na barca São Francisco, mestre Manuel Gonzalez, que atracou no porto de Buenos Aires por meio de uma arribada por necessidade em 1627, quando fugia de um ataque inimigo:

Em 16 de janeiro de 1627, a barca São Francisco, que tinha por mestre Manuel Gonzalez, deu entrada no porto de Buenos Aires afirmando que ao sair do porto de São Salvador na Bahia rumo ao porto de São Vicente, na mesma Costa, teve sua embarcação atacada por inimigos, e que, para não perder o navio teve de entrar no porto de Buenos Aires, mesmo sem licença. [O mestre Manuel Gonzalez na tentativa de fugir dos ataques de corsários holandeses, correu o risco de ter o seu navio e as mercadorias por ele transportadas confiscadas, visto que seu navio não possuía permissão de comércio para atracar em Buenos Aires]<sup>159</sup>. Assim, ao dar entrada no porto de Buenos Aires, o mestre Manuel Gonzalez foi levado aos juízes e oficiais reais onde o governador Dom Francisco de Céspedes o questionou quanto ao seu nome, naturalidade, idade e ofício. O mestre respondeu que se chama Manuel Gonzalez, é natural da cidade do Porto, tem mais ou menos 28 anos, e é mestre da barca São Francisco, homem do mar e não possui outro ofício. O mestre contou que saiu da baía de São Salvador - Costa do Brasil - com destino ao porto de São Vicente na mesma Costa. No entanto, por causa dos temporais e por ter sido seguido por um inimigo na altura do Cabo Frio, por seis dias com suas noites, alcançou a boca do rio da prata já muito destruído. Manuel Gonzales alegou trazer muita água na barca, o que ocasionou a falta de mantimentos, pois saiu do porto de São Salvador Bahia há 31 dias, com sua barca carregando cerca de 10 a 12 toneladas, dentre elas 20 fanegas de sal que acreditava estarem perdidas por causa da grande quantidade de água existente na barca e um caixão de açúcar para deixar em São Vicente. O mestre explicou que após sair do porto da Bahia, não foi a porto nenhum e que ao chegar a Buenos Aires não

<sup>157</sup> Cf. GONÇALVES, Regina Célia. *Guerras e açúcares: política e economia na Capitania da Parayba, 1585-1630*. Bauru: Edusc, 2007. *Passim*.

<sup>158</sup> *Ibidem*, p. 33-34.

<sup>159</sup> Grifo nosso.

descarregou nenhuma mercadoria, bem como, não trazia passageiros, apenas a gente do mar em serviço da sua barca. 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, ordenando que olhassem debaixo de toda a coberta - da popa a proa - para ver se existia na dita barca escravos, mercadorias, passageiros, ou outras coisas proibidas e escondidas. Os oficiais alegaram que debaixo da coberta havia apenas um grande rato, e nenhum escravo, nem mercadorias ou passageiros proibidos, somente um pouco de sal, mais ou menos umas vinte fanegas e um caixão de açúcar. Após a vistoria, o mestre Manuel Gonzalez foi liberado com seu navio e o sal ficou em Buenos Aires por estar perdido, o açúcar foi liberado sem pagar nenhuma multa. Assim, Manuel Gonzales saiu de Buenos Aires no dia 29 de janeiro de 1627, rumo ao porto da Bahia novamente<sup>160</sup>.

Manuel Gonzales foi um mestre português que efetuou fretes particulares na rota solta de navegação Atlântica e claramente aproveitou o princípio da arribada por necessidade para atracar no porto de Buenos Aires sem licença. O indício das fanegas de sal terem ficado na aduana do porto de Buenos Aires, por estarem perdidas chama atenção; como a região do Rio da Prata produzia cecina (carne desidratada) e necessitava de sal, é impossível não questionar a real perda destas fanegas de sal por estarem encharcadas, já que curiosamente o açúcar, produto com praticamente a mesma perecibilidade, não estragou também. Provavelmente, os holandeses atacaram Manuel Gonzales por partilharem da mesma necessidade de sal para a indústria da pesca. Outro indício é a participação dos navios soltos nos negócios do açúcar, pois o mestre Manuel Gonzales, ao afirmar que antes do ataque estava a transportar um caixão de açúcar de Salvador para São Vicente na Costa do Brasil, deixa claro a participação dos navios soltos nos negócios do açúcar<sup>161</sup>.

Assim, o comércio via o Oceano Atlântico com o Estado do Brasil, possibilitou a Buenos Aires a aquisição com menores custos, de mantimentos perecíveis, manufaturas europeias, escravos africanos e itens de abastecimento que aqueciam o mercado interno do Rio da Prata. Buenos Aires, foi ao longo da União Dinástica, um porto de refúgio para embarcações portuguesas de pequeno porte que efetuavam a navegação solta no Atlântico Sul e que por não fazerem parte de uma frota, acabavam por tornar-se alvos fáceis na disputa atlântica hispano-holandesa<sup>162</sup>.

---

<sup>160</sup> Cf. AGN - ARCHIVO NACIONAL DE LA NACIÓN ARGENTINA. Sala IX, 45-05-04, Division Colônia, Seccion Gobierno, Registro de Navios. *Legajo 3: Navío San Francisco (1627)*. Siglo XVII, 1623-1635.

<sup>161</sup> Ibidem, AGN. Legajo 3.

<sup>162</sup> FRANÇA, Eduardo D'Oliveira. *Portugal na época da Restauração*. São Paulo: Hucitec, 1997. p. 349.

Assim, concordamos com Bicalho “[...] que o problema do sempre precário equilíbrio europeu não pode ser entendido sem se levar em conta a disputa por vantagens comerciais e pela riqueza dos territórios coloniais”. Pois, todo este contexto de disputa transformou o Império Ibérico e suas colônias numa “área estratégica fundamental”<sup>163</sup>.

#### **2.4 - Mais do que “guerra pelo açúcar” era por prata esta disputa**

Embora os portugueses costumem citar que a União Dinástica foi à única razão pela qual suas possessões ultramarinas foram atacadas pelos holandeses, e em menor escala pelos ingleses no século XVI, não podemos descartar as questões religiosas e ideológicas que perpassam este período; e o principal fator para esse embate foi o fato de a sociedade lusa erguer-se como um dos principais centros de influência católica no Novo Mundo<sup>164</sup>. Outro ponto importante a ser observado, é a ambição dos mercadores portugueses em se tornarem únicos senhores dos mares ao leste do cabo da Boa Esperança. Assim, é indiscutível que quando Felipe II começou a tomar medidas para sufocar a revolta dos Países Baixos; como embargos mercantis ao comércio holandês e as potências do Norte<sup>165</sup>, estas, já estavam a preparar uma tentativa de conquista para as possessões ibéricas no Atlântico Sul, movida por questões que iam muito além do comércio<sup>166</sup>.

Na medida em que a luta contra a Espanha se estendia no espaço e no tempo, os holandeses dirigiram suas investidas contra as colônias portuguesas, justamente, por que quase todas estavam situadas em costas marítimas expostas, o que as deixavam mais vulneráveis do que o México e o Peru. Segundo Regina Célia Gonçalves:

“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

<sup>163</sup> BICALHO, Maria Fernanda. *A cidade e o império: o Rio de Janeiro no século XVIII*. Op. cit. p. 53.

<sup>164</sup> “Por aquela época, a preocupação da monarquia era difundir o que eles entendiam por civilização cristã no Novo Mundo, e não tanto o que chamamos hoje de capitalismo”. Ver: FRAGOSO, João; GUEDES, Roberto; KRAUSE, Thiago. *A América portuguesa e os sistemas atlânticos na época moderna: monarquia pluricontinental e antigo regime*. Op. cit. p. 33.

<sup>165</sup> Amsterdã constituía até o presente momento um dos principais refinadores e distribuidores do açúcar do Estado do Brasil 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. Ver: GONÇALVES, Regina Célia. *Guerras e açúcares: política e economia na Capitania da Parayba, 1585-1630*. Op. Cit. P. 34.

<sup>166</sup> Ver: BOXER, Charles. *O império colonial português (1414-1825)*. Op. cit. p. 122.

fornecedoras de escravos negros da África, sem os quais a agromanufatura açucareira não se sustentava”<sup>167</sup>.

Desta forma, o Estado do Brasil foi um alvo estratégico na guerra hispano-holandesa, por possuir ao mesmo tempo: a maior produção de açúcar e o maior mercado de escravos africanos; segundo Puntoni “[...] os holandeses fizeram escola, aprendendo a geografia e decifrando a lógica da produção do açúcar<sup>168</sup> [...]”<sup>169</sup>. Daniel Strum complementa que:

“A produção do açúcar foi, sem dúvida, o fato econômico mais importante ocorrido durante os primeiros duzentos anos de presença portuguesa no Brasil. O país chegou a ser, no final do século XVI e início do século XVII, o principal produtor mundial daquela que foi uma das mais cobiçadas *commodities* do período”<sup>170</sup>.

Assim, quando a WIC. atacou Salvador em 1624, a produção do açúcar girava em torno de aproximadamente 14.000 toneladas, superando em números expressivos a produção de qualquer outra localidade mercantil da época. Segundo Crespo, apenas em 1600 a produção do açúcar de outras localidades começava a dar sinais de sucesso<sup>171</sup>. E entre 1600 a 1630, até se desenvolveu no México por intermédio de investimentos adquiridos na União Dinástica uma produção de açúcar regular “[...] 1.040 t, aproximadamente e ao longo das décadas seguintes aumentaria pouco. A ilha de São Tomé carregava 40 embarcações (algo como 2.000 t), embora seu açúcar já fosse considerado de baixa qualidade. A Sicília também produzia algo em torno de 1.000 t, como em Cuba (300 t) e Hispaniola (220 t) [...]”<sup>172</sup>.

Assim, a Companhia das Índias Ocidentais WIC<sup>173</sup> foi fundada pelos negociantes e financistas holandeses, como resposta a interrupção do fluxo comercial imposto pela

<sup>167</sup> Cf. GONÇANVES, Regina Célia. *Fim do domínio holandês – 25 de janeiro de 1654*. Dicionário de datas da história do Brasil/Circe Bittencourt (organizadora). São Paulo: Contexto, 2007. p. 33.

<sup>168</sup> “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 de suas maneiras 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”. Ver: MELLO, Evaldo Cabral de. *Olinda Restaurada: guerra e açúcar no Nordeste, 1630-1664*. Op. cit. p. 11.

<sup>169</sup> Cf. PUNTONI, Pedro. *A mísera sorte: a escravidão africana no Brasil Holandês e as guerras do tráfico no Atlântico Sul, 1621-1648*. Op. cit. p. 11.

<sup>170</sup> Ver: STRUM, Daniel. *O comércio do açúcar: Brasil, Portugal e Países Baixos (1595-1630)*. Op. cit. p. 09.

<sup>171</sup> Cf. CRESPO, Horacio. *Historia del Azúcar em México*. Fondo de Cultura Económica, 1988. p. 50-58.

<sup>172</sup> Cf. LENK, Wolfgang. *Guerra e pacto colonial: a Bahia contra o Brasil Holandês (1624-1654)*. Op. cit. p. 302-303.

<sup>173</sup> “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

União Dinástica. E o principal objetivo da WIC foi atingir o ponto mais frágil do Império, ou seja, o Estado do Brasil (área açucareira) e posteriormente Angola (área fornecedora de escravos). No Estado do Brasil Pernambuco era o alvo, pois, como podemos observar na tabela abaixo, em 1629 os engenhos de Pernambuco superavam em quase 50% o total de engenhos das demais regiões do Brasil.

**Tabela 5 - Engenhos no Estado do Brasil durante a União Dinástica**

Ano	Pernambuco	Bahia	Rio de Janeiro
1591	63		
1610		63	14
1612	90	50	
1614			
1622	119		
1624			
1629	150	80	60

**Fonte:** Stuart Schwartz. *Segredos Internos*. p. 148-150; Frédéric Mauro, *Portugal e Brasil*. V. I, p. 255-257; J. Pinheiro da Silva. “A capitania da Bahia”. In: *Revista portuguesa de História*, n. 8, 1959, p. 179-181. Wolfgang Lenk. *Guerra e pacto colonial*. p. 303. Tabela elaborada pela autora.

Como pode ser visto na tabela acima, durante a União Dinástica as Capitânicas de São Salvador Bahia, São Sebastião do Rio de Janeiro e Pernambuco progrediram muito, desenvolvendo a economia açucareira e a conquista dos demais territórios ainda inexplorados, como o Amazonas<sup>174</sup>. Assim, podemos inferir que o alvo da WIC no Estado do Brasil foi sim Pernambuco, mas as lutas não foram restringidas ao Atlântico Sul, acontecendo também no Oriente e a dimensão desta disputa foi tão grande, que Boxer chegou a considerar esta guerra por produtos e mercados, como “a primeira guerra mundial da história”. Possivelmente, Boxer chegou a esta conclusão, pela disputa hispano-holandesa ter sido travada em quatro continentes e nos 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 [...]”<sup>175</sup>.

Ao situar os ataques da WIC ao Estado do Brasil, dentro do contexto mercantil do Atlântico Sul, há de perceber o significado estratégico que o Estado do Brasil teve para a disputa hispano-holandesa, por viabilizar o ataque as frotas espanholas e aos navios soltos

---

do catolicismo do século XVI”. Cf. MELLO, Evaldo Cabral de. *O Brasil Holandês (1630-1654)*. São Paulo: Penguin Classic, 2010. p. 14.

<sup>174</sup> “Como sabemos, o domínio português do território americano, hoje conhecido como Brasil, só foi realizado no final das guerras coloniais com os holandeses, em meados do século XVII”. Cf. PUNTONI, Pedro. *A mísera sorte: a escravidão africana no Brasil holandês e as guerras do tráfico no Atlântico Sul, 1621-1648*. Puntoni. – São Paulo: Hucitec, 1999. p. 25.

<sup>175</sup> Ver: BOXER, Charles. *O império colonial português (1414-1825)*. Op. cit. p. 120.

que vinham através do Atlântico Sul as Costas do Brasil. Tanto que, “[...] o Brasil, foi ponto estratégico para o ataque à navegação espanhola no Caribe devido a sua proximidade às minas de prata do Peru, cuja distância da costa brasileira era então subestimada pela cartografia[...]”<sup>176</sup>. Como bem descreveu Evaldo Cabral de Mello, a proximidade do Rio da Prata com o Estado do Brasil foi bastante explorada pelos mercadores de navios soltos e dentre os portos a receber os navios vindos da América espanhola as Costas do Brasil, o porto da Bahia foi o mais procurado e obteve grande destaque para o comércio marítimo colonial.

O objetivo dos holandeses com a ocupação de Salvador, foi obter o controle do “grande e considerável comércio” que nesta praça se desenvolveu<sup>177</sup>. Assim, como o porto de Salvador foi a principal praça mercantil do Estado do Brasil para este período, primeiro, por causa do seu fácil acesso para as Capitânicas produtoras de açúcar e por ser o principal porto de abastecimento para os diversos navios que circulavam no Atlântico Sul. Pois, no início do século XVII, a prata descaminhada de Potosí via Buenos Aires por meio das embarcações soltas, concentrava-se principalmente no porto da Bahia, assim, os holandeses tomaram Salvador “[...] pelo controle do tráfico escravista, afim de assenhorar-se da Bahia e das capitânicas sul-americanas que dariam acesso à prata espanhola de Potosí [...]”<sup>178</sup>.

O período de ocupação holandesa no Estado do Brasil teve início em 1624, quando o comandante Jacob Willekens desembarcou em Salvador<sup>179</sup>. Contudo, Jacob Willekens não conseguiu ir além das imediações da cidade, pois os holandeses foram ilhados pelos luso-brasileiros no rio Vermelho, o que os impediu de prosseguir ao interior. A reconquista de Salvador se deu pela intervenção da armada luso-espanhola, comandada por D. Fradique de Toledo, embora a cidade de Salvador ainda tenha passado por mais ameaças em 1627, além dos navios ancorados terem sido saqueados, o porto da Bahia foi deixado para trás<sup>180</sup>.

---

<sup>176</sup> Cf. MELLO, Evaldo Cabral de. *O Brasil Holandês (1630-1654)*. Op. cit. p. 28.

<sup>177</sup> Cf. LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a Carreira da Índia*. São Paulo: Hucitec, Unicamp, 2000. Passim.

<sup>178</sup> Cf. MELLO, Evaldo Cabral de. *Nassau: governador do Brasil holandês*. São Paulo: Companhia das Letras, 2006. p. 126-129.

<sup>179</sup> “Mas já em 1599, um português reclamou, com certo exagero ao rei: “Um enxame de navios holandeses dirige-se às várias ilhas e portos da costa continental e, achando-os desprovidos de fazendas, por falta de suprimento espanhol, as vendem por preço muito barato”. Ver: WATJEN, Hermann. *O domínio colonial holandês no Brasil, um capítulo na história colonial do século XVII*. Trad. port. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1938. Passim. PUNTONI, Pedro. *A mísera sorte: a escravidão africana no Brasil holandês e as guerras do tráfico no Atlântico Sul, 1621-1648*. Op. cit. p. 29.

<sup>180</sup> MELLO, Evaldo Cabral de. *Olinda Restaurada: guerra e açúcar no Nordeste, 1630-1664*. Op. cit. p. 16.

Assim, a ilustração abaixo pintada por Nicolau Vischer, traz uma representação do ataque feito por Jacob Willekens ao porto da Bahia e cidade de Salvador no ano de 1624:

**Imagem 5** - Esquadra holandesa de Jacob Willekens ataca e conquista Salvador 1624



**Fonte:** Ilustração de Nicolau Vischer. *Esquadra holandesa de Jacob Willekens ataca e conquista Salvador 1624*. Ronaldo Vainfas, *Dicionário do Brasil colonial (1500-1800)*. p. 488.

Assim, os ataques a Costa do Brasil e aos navios soltos do Atlântico Sul, resultou em “[...] Amsterdam, a captura da frota de prata que havia rendido a enorme fortuna de 11 milhões de florins para os cofres da Companhia [...] a navegação de açúcar, também havia capturado algo como 40.000 caixas de açúcar brasileiro, avaliadas em 8 milhões de florins [...]”<sup>181</sup>.

Números que expressam a grandeza da capacidade mercantil nos portos do Estado Brasil e a revolta dos mercadores holandeses contra a Espanha, pois, em simbiose a trégua dos doze anos, não foi revogado o cancelamento dos asientos instituídos por Felipe II aos holandeses. Embora os holandeses não fossem asientistas diretos no Prata, navegavam sob a bandeira portuguesa enquanto estavam a dominar o Estado do Brasil e lucravam com este mercado. Por conta disso “[...] os asientistas perderam o seu direito de navegar para Buenos Aires e as malhas da Inquisição enredaram vários comerciantes portugueses,

<sup>181</sup> Com a riqueza adquirida na captura de reales de prata e açúcar “[...] foi possível financiar uma nova empresa de conquista e colonização: desta vez, o alvo seria Pernambuco. A direção avaliava (corretamente), que devido à má situação dos espanhóis nos Países Baixos e na Guerra de Mântua, somada à bancarrota de 1627 e à perda da frota da prata, sua capacidade de atuação nas colônias sul-americanas estaria bem reduzida. Ademais, esperava-se que Pernambuco, por ser capitania donatarial, e não pertencer diretamente à Coroa, não receberia de Felipe IV a mesma atenção que a Bahia[...]”. LENK, Wolfgang. *Guerra e pacto colonial: a Bahia contra o Brasil Holandês (1624-1654)*. Op. cit. p. 58-59.

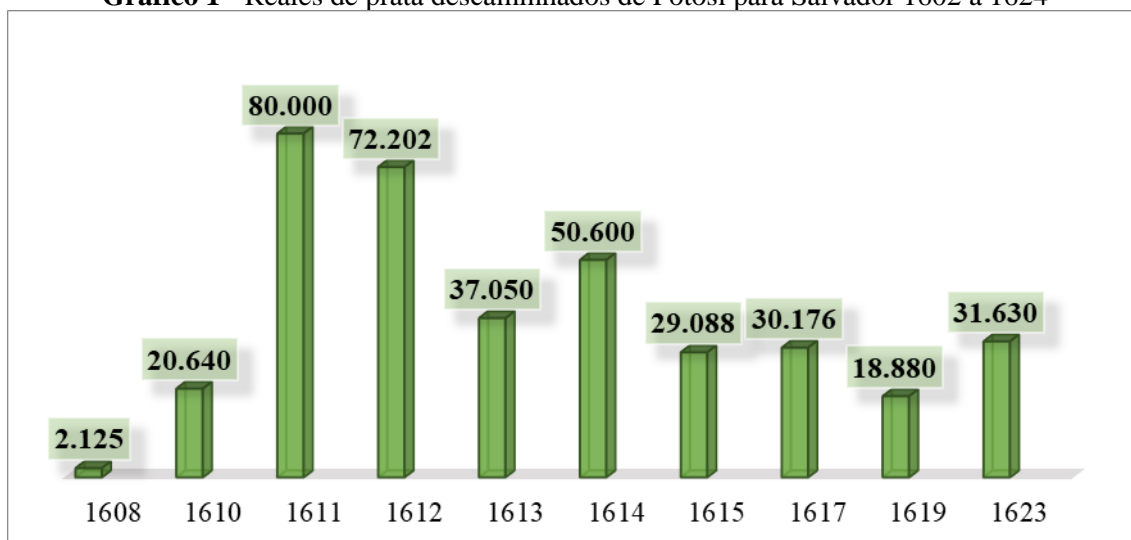


ocasionando prisões e expulsões. A Corou tentou manter a suspensão dos contratos com os holandeses entre os anos 1609 e 1615”<sup>182</sup>. Segundo Wolfgang Lenk:

“[...] Do ponto de vista espanhol, com a ocupação de Salvador pelas forças da W. I. C. perdia-se a capital do Estado do Brasil, de onde se articulavam os esforços de conquista e colonização naquela margem do Atlântico. As rotas do açúcar e do tráfico africano, naturalmente, estariam sob grave ameaça. Além disso, da Baía de Todos os Santos, o inimigo ainda teria condições de esclarecer uma base para os corsários e organizar ataques ao nervo principal do Império, a prata – o que, de fato, aparecia nos planos e nas atividades da Companhia neerlandesa [...]”<sup>183</sup>

Assim, com base nos dados apresentados por Wolfgang Lenk e pelos registros de navio argentinos, o gráfico abaixo foi criado para representar o total de reales de prata descaminhados de Potosí, através da venda de frutos da terra rio-platense para o porto da Bahia e cidade de Salvador<sup>184</sup>.

**Gráfico 1 - Reales de prata descaminhados de Potosí para Salvador 1602 a 1624**



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

<sup>182</sup> Cf. ALMEIDA, Carla Maria Carvalho de; OLIVEIRA, Mônica Ribeiro de. *Conquista do centro-sul: fundação da Colônia de Sacramento e o “achamento” das Minas*. In: O Brasil Colonial, v. 2 (org.) João Luis Ribeiro Fragoso; Maria de Fátima Gouvêa. – 1ª ed. – Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014. p. 271-272.

<sup>183</sup> Ibidem, p. 212-213.

<sup>184</sup> O gráfico de descaminhos de prata em Salvador foi elaborado com base nos valores registrados pelos mestres em cada ata de navio, a respeito da quantidade de frutos da terra e o peso de cada medida vendido em Salvador, depois da soma dos pesos os valores foram multiplicados pelo peso de oito reales, já que as comprar foram pagas em “peso de ocho espanhóis”. Ver: AGN. Registros de Navíos. Legajo 1, 2, 3. *Passim*.

Como o gráfico acima demonstra, mesmo em tempos de guerra os navios soltos continuaram a circular no Atlântico Sul e a manter o abastecimento dos portos do Estado do Brasil em frutos da terra e prata espanhola. Um dos motivos atribuídos a crescente no gráfico a partir do ano 1610, está relacionado ao aumento do tráfico negreiro e a sua cota de movimentação monetária; pois, um dos principais empregos da Prata de Potosí no Estado do Brasil esteve centrado no tráfico negreiro e nos negócios do açúcar. Assim, como afirma Pedro Puntoni “[...] A transição da predominância da mão-de-obra indígena para a africana nos engenhos, como mostra S. Schwartz, realizou-se nas primeiras duas décadas do século XVII, época de rápida expansão da indústria açucareira, “devido aos altos preços internacionais do açúcar [...]”<sup>185</sup>.

A alta do preço do açúcar em Salvador foi maior entre os anos 1550 a 1612, anos nos quais coincidem a maior circulação de prata no porto da Bahia, conforme o gráfico de reales de prata citado acima apresenta. Entre os anos 1610 a 1614, houve um maior uso de prata corrente no porto da Bahia, fato vinculado a trégua hispano-holandesa dos doze anos, através da qual, os navios dos países baixos passaram a comerciar no Estado do Brasil novamente, tendo como foco das suas relações mercantis o porto da Bahia e cidade de Salvador. Assim, o Frei Vicente do Salvador chamou atenção para o fato<sup>186</sup> de que após a trégua hispano-holandesa “[...] costumam vir ao Brasil urcas flamengas despachadas e fretadas em Lisboa, Porto e Viana, com fazendas da sua terra e de mercadores portugueses, para levarem açúcar, essas urcas eram mais fortes e artilhadas[...]”<sup>187</sup>.

Assim, para representar esta embarcação holandesa tão utilizada nas Costas do Brasil para os negócios do açúcar, disponibilizamos a imagem abaixo de uma Urca holandesa colonial:

---

<sup>185</sup> “Assim, a colonização do Estado do Brasil estava voltada para o capitalismo mercantil e as oscilações de seus mercados”. Ver: PUNTONI, Pedro. *A mísera sorte: a escravidão africana no Brasil holândes e as guerras do tráfico no Atlântico Sul, 1621-1648*. Op. cit. p. 19-20. Cf. Schwartz, Stuart. *Segredos Internos*. São Paulo, 1988, p. 43-45, 68.

<sup>186</sup> “O fato é que, ao findar a Trégua do Doze Anos, eram construídos quinze navios todos os anos na Holanda para atender a um crescente tráfico de mercadorias com o Brasil. Navegando sob a bandeira e proteção dos portugueses, sobretudo de Viana do Castelo e do Porto, os holandeses importariam, via Portugal, grande quantidade de caixas de açúcar por ano, além do pau-brasil e outras drogas. O comércio Brasil-Europa, neste momento, conforme uma relação da época, achava-se entre metade a dois terços nas mãos dos comerciantes holandeses. O autor da relação, citada por Boxer, mostrou que “muitos bons e honestos portugueses, na sua maioria vivendo em Viana e Porto” intermediavam o tráfico desses barcos holandeses que conseguiam, por vezes, impostos reduzidos por meio de suborno”. Ibidem. p. 43-44.

<sup>187</sup> Há na fala do Frei Vicente de Salvador o indício de uma preferência por parte dos portugueses em efetuar o transporte das caixas de açúcar através dos navios holandeses “por ser estes os mais seguros”. Cf. VICENTE DO SALVADOR, Frei. *História do Brasil: 1500-1627*. (1627) São Paulo - Belo Horizonte: Edusp/Itatiaia, 1982. p. 292.

**Imagem 6 - Urca holandesa**

**Fonte:** BRASILMERGULHO. Tipos de Navios – Urca. Brasilmergulho.com. 2020. Disponível em: <[www.brasilmergulho.com](http://www.brasilmergulho.com)>. Acesso em: 29 de dezembro de 2020.

A imagem acima representa uma Urca holandesa, que embora fosse um navio de vela português, teve no século XVII algumas modificações feitas pelos holandeses. A exemplo, a cabine abaulada à popa e bolinhas laterais (característica holandesa), armada por vela grande, encima por duas velas redondas, com mezena e gurupés possuindo três velas. Muitas foram as características próprias dadas pelos holandeses as Urcas outrora portuguesas, tanto que o próprio nome destas embarcações a precedem como navios holandeses pela historiografia náutica<sup>188</sup>. Assim, as Urcas eram aparelhadas e com três mastros redondos, possuía grande porão e foi utilizada como transporte, navio de guerra ou navio mercante, por possuir capacidade entre 200 a 900 toneladas. Segundo José Eduardo P. de Godoy “[...] a Urca foi um antigo navio de vela, de grande porão, usado como transporte, aparelhando com três mastros redondos e passou a se chamar mais tarde Charrua [...]”<sup>189</sup>.

<sup>188</sup> Os termos náuticos serão apresentados no “glossário de descrição dos termos náuticos e palavras de usos e costumes da gente do mar” apresentado nos anexos finais desta Tese.

<sup>189</sup> “A Charrua foi um antigo navio de transporte de três mastros, com um grande porão e pouco armamento. Substituiu a Urca do século XVII e foi usada durante todo o século XVIII e parte do século XIX”. Ver: GODOY, José Eduardo Pimentel de. *Naus do Brasil colônia*. Op. cit. p. 666, 668. Ver: BRASILMERGULHO. Tipos de Navios – Urca. *Passim*.

Assim, os holandeses atacaram Salvador porque tinham embarcações próprias e potentes para isso, assim como, já conheciam a grandeza mercantil da sua Costa<sup>190</sup>. Tanto que a “prata de ocho” espanhola, estava relacionada ao pagamento dos “direitos do açúcar” nas correspondências oficiais entre portugueses e holandeses. Em agosto de 1622, mesmo sem ordem da Coroa e já temendo a invasão holandesa, o governador Francisco de Souza da Bahia, impôs “[...] a cobrança de um real ao embarque de cada caixa de açúcar[...]”<sup>191</sup> a fim de ser este valor revertido em renda para “[...] levantar fortificações no litoral, além de reformar e concluir as obras nos fortes existentes[...]”<sup>192</sup>. Obviamente Francisco de Souza foi repreendido pela Coroa que institucionalizou “[...] para as mesmas fortificações não se tirem do preço da avaria de cada caixa de açúcar a dois reales [...]”<sup>193</sup>.

A Coroa repreendeu Francisco de Souza pela iniciativa, mas permitiu até mais do que o valor outrora acordado de um reale de prata, para duas patacas, cobradas por cada caixão de açúcar navegado, ou seja, quando o jogo social é dado, seus participantes não tem outra alternativa se não jogar<sup>194</sup>. O jogo social existente no Estado do Brasil não se dava apenas via cargos e apropriações de asientos e permissões de comércio; envolvia os contratos estabelecidos pela administração local com a Coroa e com os mercadores ao mesmo tempo, condicionando o vetor da expansão do comércio e valorizando as mercês de permissões, mesmo quando estes fossem irregulares. Revela uma prática que pode ser considerada parte do jogo social mercantil luso-hispânico, na verdade mais um elemento do mesmo, compartilhado pelos sujeitos que possuíam o *illusio*, ou seja, que percebiam o que se passava e admitiam que o jogo merecia ser jogado<sup>195</sup>. Assim, nas palavras do Soldado Johann Aldenburgk:

“[...] na mencionada cidade de S. Salvador, não encontramos outra gente se não negros, mas, grandes riquezas em pedras preciosas, prata, ouro, âmbar, moscada, bálsamo, veludo, sedas, tecidos de ouro e prata,

---

<sup>190</sup> A companhia de comércio holandesa WIC foi gestada muito antes de 1621, pouco antes do fim da trégua hispano-holandesa, em 1619, o estadista Johan Van Oldenbarn ganhou junto aos seus partidários força para que Usselinx reexaminasse a criação da WIC. Plano que foi suspenso em 1609 quando assinou o acordo de paz com a Espanha, mas, findados os doze anos ele deliberou pela criação da WIC em junho de 1621. “[...] Muito mais inspirada nos objetivos bélicos que na criação dos núcleos coloniais e no incremento do comércio, a Companhia logo arquitetaria uma invasão da interessante colônia do Brasil. Mais uma vez, a história dos conflitos europeus cruzaria com a história da colonização, dessa vez numa escala nunca vista [...] Assim, se a colônia participa da história universal como uma realidade do processo de formação do capitalismo na Europa ocidental, não o faz como “estágio inferior” à espera de seu momento de integrar (e escalar) os “estágios superiores de humanidade”. Ver: PUNTONI, Pedro. *Guerras do Brasil (1504-1654)*. Editora Brasiliense: São Paulo, 1992. p. 54-55, 47.

<sup>191</sup> Cf. Carta régia ao governador do Brasil, 03/08/1622, AHU, Bahia, série Luísa da Fonseca, cx. 2, doc. 242.

<sup>192</sup> Ibidem, AHU, doc. 242.

<sup>193</sup> Ibidem. AHU, doc. 242.

<sup>194</sup> Ver: BOURDIEU, Pierre. *Razões práticas sobre a teoria da ação*. Op. cit., p.139.

<sup>195</sup> Discussão que será aprofundada no quarto capítulo. Ibidem, p.139.

cordovão, açúcar, conservas, especiarias, fumo, vinho de Espanha e de Portugal, vinho das canárias, vinho tinto de Palma, excelentes cordiais, frutas e bebidas, com o que muito nos maravilhamos[...]"<sup>196</sup>.

Assim, nas palavras do Soldado Johann Aldenburgk, Salvador era uma cidade de abundâncias mercantis, porém, isto não evitou a queda na circulação dos reales de Prata em Salvador a partir de 1612, o que nas palavras de Vera Ferlini “após um grande período de seca houve uma grave baixa dos açúcares”<sup>197</sup>. Tanto que em carta endereçada ao rei, André Farto da Costa alerta que “[...] a inadimplência de produtores endividados, do grande número de engenhos em leilão sem compradores [...]”<sup>198</sup> gerou a necessidade entre 1608 a 1613, da “maior difusão da moeda de palitos”, o que contribuiu para o aumento no número de engenhos, na sua produção e obviamente numa oferta maior do que a procura em relação ao açúcar.

Acrescenta-se ainda a este momento de instabilidade financeira e a queda monetária, as guerras portuguesas na África, contra o Congo e Ndongo entre 1617 a 1623 que contribuiu para o baixo preço do escravo neste período<sup>199</sup>. Em 1619, foi registrado um dos menores valores correspondentes a circulação de prata em Salvador e atribui-se à intervenção do Santo Ofício em 1618 a Salvador e Pernambuco, o que afastou muitos mercadores destes portos e dos seus negócios. Por fim, contamos ainda com o conflito contra a Alemanha, no contexto do mercado europeu e o fim da trégua dos doze anos, acima já apresentado.

De fato, o uso dos reales de prata de Potosí em Salvador foi tão amplo e necessário para o desenvolvimento do porto, que em 1641, já no contexto da restauração os mercadores residentes de Salvador queixavam-se da falta de moeda de prata; reclamando que o tratado de trégua com os Estados Gerais, foi assinado para que não houvesse mais comércio entre o Estado do Brasil e o Rio da Prata. Em protesto a Câmara de Salvador endereçou uma carta ao governador Antônio Teles da Silva afirmando que:

“[...] Nesta praça não há de presente moeda que corra bastante ao comércio interior dos moradores; a causa porque falta é porque na terra nunca houve dinheiro senão o que veio de outras partes, do qual se ia sacando para o Reino; e como faltou o comércio com o Rio da Prata e

<sup>196</sup> Cf. ALDENBURGK, Johann Gregor. *Relação da conquista e perda da cidade do Salvador pelos holandeses em 1624-1625* (1627). Trad. Alfredo de Carvalho. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1961. p. 174.

<sup>197</sup> Cf. FERLINI, Vera Lucia Amaral. *Terra, trabalho e poder*. 2º ed. São Paulo: Edusc, 2003. p. 62.

<sup>198</sup> Cf. Carta de André Farto da Costa a S. M., 15/11/1613, AHU, Bahia, série Luísa da Fonseca, cx. I, doc. 50. Passim.

<sup>199</sup> Ver: LENK, Wolfgang. *Guerra e pacto colonial: a Bahia contra o Brasil Holandês (1624-1654)*. Op. cit. p. 310.

a esperança de vir dele dinheiro, as pessoas que o tinham ou o mandaram ou o recolheram; e, como não se esperava que do Reino venha, fica esta impossibilitada, de maior perigos os inconvenientes de não haver dinheiro nas terras e os danos que se seguem à Fazenda Real no crescimento das rendas, no bem comum e particular dos moradores são tão claros e tão experimentados que nos escusam particularizá-los”<sup>200</sup>.

O governador Teles da Silva tentou remediar a situação da falta de prata permitindo que “[...] sem o conhecimento real armassem uma embarcação para ir até o Rio da Prata comerciar a fim de adquirir a provisão de Prata necessária”<sup>201</sup>.

Como um bom jogador do jogo social mercantil luso-hispânico, Teles da Silva deu ordens expressivas de que “[...] caso fossem abordados por uma patrulha da WIC jogassem a carga e os documentos que a permitiram no mar”<sup>202</sup>. Por fim, a situação da circulação de moedas estava tão precária em Salvador que as relações mercantis haviam voltado as trocas de produto por produto, tanto, que a Coroa acabou por emitir um alvará, ordenando o recolhimento e a recunhagem das patacas em todo o Reino, conforme foi solicitado em Salvador<sup>203</sup>.

“O grande interesse da monarquia hispânica no Novo Mundo foi a mineração”, por sorte, logo os espanhóis tiveram acesso a Prata de Potosí e “no ano de 1650 já haviam extraído mais de 16 mil toneladas de prata”. Toda esta circularidade de prata foi fundamental para manter a estrutura de guerra do reino ao longo do século XVII. Grande parte da prata arrecadada veio por meio dos inúmeros impostos e contribuições dos seus vassallos. Assim, “[...] na segunda metade do século XVI, os recursos advindos da América representaram em média 20% da arrecadação da Fazenda castelhana (com um máximo de 33% em 1594-98), porcentagem que tendeu a diminuir ao longo da centúria seguinte [...]”<sup>204</sup>.

A partir da segunda metade do século XVII, a situação econômica do reino espanhol começou a dar sinais de enfraquecimento e embora “a economia hispano-americana tenha continuado a se desenvolver”, os descaminhos de prata cada vez mais crescentes e a penetração pirata da França, Inglaterra e Holanda, contra as frotas de prata espanhola, levaram a arrecadação da Fazenda real cair para algo em torno de 13%. Assim,

<sup>200</sup> Cf. Carta da Câmara de Salvador ao governador Antônio Teles da Silva, 22/09/1642, AHU, Bahia, série Luísa da Fonseca, cx. 8, doc. 980. *Passim*.

<sup>201</sup> Cf. Carta de Antônio Teles da Silva a S. M., 30/01/1643, AHU, Baía, série Luísa da Fonseca, cx. 9, doc. 1002. *Passim*.

<sup>202</sup> *Ibidem*. AHU. cx9. Doc. 1002.

<sup>203</sup> Ver: LENK, Wolfgang. *Guerra e pacto colonial: a Bahia contra o Brasil Holandês (1624-1654)*. Op. cit. p. 340-341.

<sup>204</sup> Ver: FRAGOSO, João; GUEDES, Roberto; KRAUSE, Thiago. *A América portuguesa e os sistemas atlânticos na época moderna: monarquia pluricontinental e antigo regime*. Op. cit. p. 71.

enquanto Madri e Sevilha entravam numa profunda crise, as colônias americanas estavam em plena ascensão, “pois o mercado interno da cidade do México, Potosí e Lima só cresciam”<sup>205</sup>; enquanto a Coroa espanhola padecia a falta de prata e de homens “[...] no caso das embarcações holandesas, não lhes faltava o “cofre de patacas”, suficientes para atender ao aprestamento no estaleiro baiano e permitir as aquisições em terra firme [...]”<sup>206</sup>.

## 2.5 - A pirataria ao abastecimento também recorria

Além das invasões holandesas ao porto de Salvador, a União Dinástica atraiu também a pirataria contra o Estado do Brasil<sup>207</sup>. A pirataria já era prática conhecida nos mares do mediterrâneo, mas, com as descobertas do Novo Mundo foi ampliada e solidificada nas Costas do Brasil. “[...] A partir da década de 1580, em razão do crescente interesse no comércio atlântico, os conflitos contra a monarquia hispânica intensificaram-se e nas atividades corsárias do Atlântico Norte, acumulava-se conhecimento sobre áreas negligenciadas do Atlântico Sul pelos Impérios Ibéricos [...]”<sup>208</sup>.

Em 1607, foi estabelecida a primeira colônia não Dinástica na América - a Virginia, foi uma colônia inglesa fundada através de investimentos privados de grandes comerciantes que visavam encontrar “prata e ouro”. Logo, a percepção de que as “grandes fortunas” adquiridas através da extração de minérios teria que esperar, pois, o sucesso da colonização inglesa acabou por esbarrar em um grande obstáculo - a falta mão-de-obra. Em partes, a falta de índios se deu em primeiro lugar devido “epidemias europeias a eles transmitidas”. Os próprios ingleses segregaram e expulsaram os índios, já que “o seu interesse estava na terra e não na sua gente”. Por fim, a Virginia só viria a dar lucros enquanto colônia em meados do século XVII, após a introdução do tabaco<sup>209</sup>.

---

<sup>205</sup> Ibidem, p. 80-81.

<sup>206</sup> “Há de registrar que na falta de moedas, foi permitido aos mestres vender em terra o que traziam na embarcação para pagar as despesas e abastecimento da sua gente do mar”. Brecha que foi explorada pelo jogo social mercantil luso-hispânico, para vender mercadorias sem permissão através do *habitus* da arribada por necessidade. Ver: LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a Carreira da Índia*. Op. cit. p. 145. MOUTOUKIAS, Zacarias. Burocracia, contrabando y autotransformación de las elites. Buenos Aires en el Siglo XVII. Passim. BOURDIEU, Pierre. *Razões práticas sobre a teoria da ação*. São Paulo: Papyrus, 1996. p. 24.

<sup>207</sup> “Procedimento autônomo, sem qualquer proteção legal, impulsionado por interesses materiais, sem considerações éticas ou religiosas”. Ver: VAINFAS, Ronaldo. *Dicionário do Brasil colonial (1500 – 1808)*. Op. cit. p.487.

<sup>208</sup> Ver: FRAGOSO, João; GUEDES, Roberto; KRAUSE, Thiago. *A América portuguesa e os sistemas atlânticos na época moderna: monarquia pluricontinental e antigo regime*. Op. cit. p. 74-75.

<sup>209</sup> Ibidem.

Após piratearem as frotas de prata que navegavam pelo Atlântico Sul, os ingleses passaram a atacar diretamente os navios soltos que faziam o frete entre o Rio da Prata e o Estado do Brasil. Em 1587, chegaram até a atacar a cidade de Salvador e o porto da Bahia, porém, logo foram represados, o que os impediu de tomar a cidade; mas antes de partir fizeram questão de “assolar o recôncavo baiano por seis semanas sem muito proveito mercantil<sup>210</sup>”. Segundo Stuart B. Schwartz:

“[...] 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”<sup>211</sup>.

Assim, seguindo o raciocínio de Stuart B. Schwartz, quando os franceses invadiram Salvador vinham no mesmo interesse de prata e abastecimento que as demais potências europeias almejavam obter através do porto da Bahia. E mesmo com o projeto de invasão frustrado, os franceses conseguiram instalar o corso contra o litoral do Estado do Brasil, talvez, porque tivessem o apoio do rei Francisco I; que por não poder contestar a partilha luso-espanhola do Império Dinástico e com uma frota incapaz de combater os portugueses e espanhóis ao mesmo tempo numa guerra, aprovou o corso contra o Estado do Brasil.

Conforme Pedro Puntoni “[...] no século XVI, entre os anos de 1555 e 1567, Villegaignon, acompanhado de alguns calvinistas, controlou parte do Rio de Janeiro, e mais tarde, já nos anos 1612-1615, os franceses – sob o comando de Daniel de la Touche, senhor de La Ravardière, e François de Rasily, senhor de Aumelles – tentaram erguer na ilha de São Luís, no Maranhão, uma “França Equinocial”<sup>212</sup>. Certamente o enriquecimento através dos descaminhos de pau-brasil foi possível por conta da aliança que os franceses souberam fazer com os indígenas e das armadas de corsários contra os navios mercantes<sup>213</sup>. Por consequência, o prejuízo da pirataria foi tanta, que Felipe II

<sup>210</sup> Ver: PUNTONI, Pedro. *Guerras do Brasil (1504-1654)*. Op. cit. p. 22.

<sup>211</sup> Cf. SCHWARTZ, Stuart B. *Segredos Internos: engenhos e escravos na sociedade colonial, 1550-1835*. Tradução Laura Teixeira Motta. São Paulo: Companhia das Letras, 1988. p. 77.

<sup>212</sup> Ver: PUNTONI, Pedro. *A mísera sorte: a escravidão africana no Brasil holândes e as guerras do tráfico no Atlântico Sul, 1621-1648*. Op. cit. p. 28.

<sup>213</sup> O corso atuava de forma esporádica, em favor de uma comunidade e dentro de certa legalidade submetida ao foro estatal. Ibidem, p. 487.



mandou emitir um trespado para regulamentar os contratadores de pau-brasil no litoral do Estado do Brasil, na tentativa de acabar com os descaminhos do pau-brasil entre os indígenas e os franceses:

“Dom Phelipe senhor deste reino daquém e dalém mar - senhor da conquista, navegação e comércio da Índia – majestade dos corregedores, ouvidores e juizes oficiais deste reino na minha carta representados – faço saber que nela minha mui nobre cidade de Lixboa a mim e ao meu desembargador que dos feitos e couzas justifica o juízo de Índias e Brasil - a ser que desse, a saber, iniciará dizer que por aquisição, os contratadores de partes do brasil que tens necessidade de licenças em partes deste reino – esta se da por receber a boa arrecadação e despacho – a esa causa bem aos furtos e roubos a se pedir mercês, mandasse passar cartas em meu nome se atestado o desimo ca, se quitassem, lhe receberia a justa mercê – seguindo donde melhor e mais conferida e se era conferida e declarado na sua petição, com a coal offerecerão o próprio comprado de que nela fazem mensão, confirmado por mim e por um alvará por mim assinado”<sup>214</sup>.

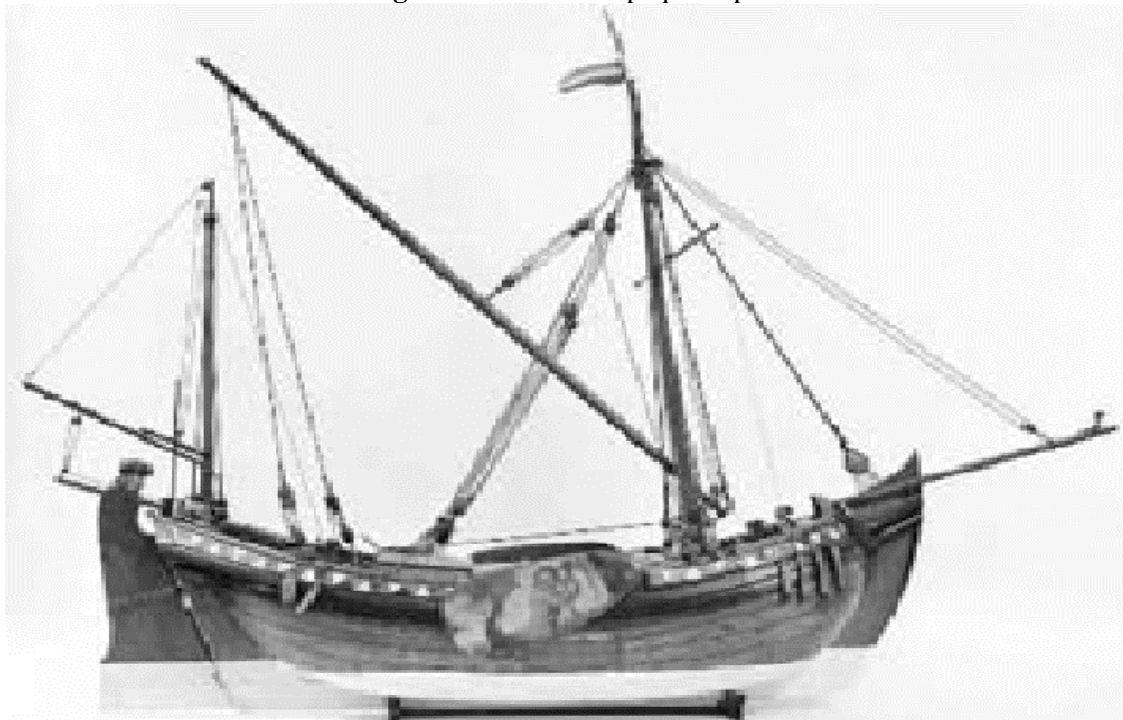
O endurecimento das medidas para adquirir pau-brasil adotadas por Felipe II, junto ao insucesso da França Equinocial, levou os franceses a voltarem a sua atividade de curso para uma mercadoria mais requisitada em alto mar - a “farinha de mandioca”. Assim, o curso francês passou do litoral para o interior do Estado do Brasil e novamente os olhos voltaram-se para Salvador, não pela cidade de Salvador em si e sim para os seus aldeamentos indígenas, Boipeba<sup>215</sup>, Camamu e Cairu que se destacavam na fabricação da farinha de mandioca. O curso francês passou a atacar as frotas de abastecimento da farinha de mandioca que navegavam do interior ao litoral, através de embarcações menores que as embarcações da navegação atlântica - Sumacas. Assim, as Sumacas que vinham de Boipeba traziam uma carga valiosa para uma “população faminta, estaleiros cheios de gente do mar para abastecer e soldados esfarrapados a procura de a fome escapar<sup>216</sup>”.

Para melhor representar a Sumaca, no parágrafo abaixo encontra-se uma ilustração de uma Sumaca de pequeno porte:

<sup>214</sup> Cf. Carta testemunhavel – 1612 (Trespado) do Rei de Portugal, D. Felipe II aos contratadores do pau-brasil. AHU Baía, cx. 1, doc.

<sup>215</sup> A Ilha de Boipeba, inserida no Arquipélago de Tinaré compõe o município de Cairu, no Baixo Sul da Bahia, é um dos locais mais antigos da colonização portuguesa no Brasil. Em 1537 já era aldeia jesuíta, passando a condição de Vila em 1618, assumindo, no século XVII, papel de região produtora de gêneros alimentícios e materiais de construção para o recôncavo canavieiro e a cidade de Salvador. Ver: LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a Carreira da Índia*. Op. cit. p. 172.

<sup>216</sup> Ibidem, p. 172.

**Imagem 7** - Sumaca de pequeno porte

**Fonte:** Mello, Evaldo Cabral de. *A outra Independência. Passim*. BRASILMERGULHO. Tipos de Navios – *Sumaca. Passim*.

As Sumacas foram pequenos navios de cabotagem reduzida. A sua armação se dava através do patacho que consistia em um mastro de vante ou tranquete dotado de vela latina, contendo a vela de estai (polaca) e o mastro da mezena com vela redonda e gurupés; havia também um castelo de paza para arrastar um escaler<sup>217</sup> e podia transportar de 20 a 100 toneladas. Ao contrário da Urca, que teve origem portuguesa e foi aprimorada e amplamente utilizada pelos holandeses, a Sumaca é de origem holandesa - evolução do Smak - que foi melhorado e largamente utilizado pelos portugueses<sup>218</sup>.

A cabotagem da Sumaca era própria para navegar na Costa, entre cabos e com terra a vista, ou ainda, em distâncias pequenas e dentro de águas costeiras. O fato de a Sumaca ter sua armação segura por um patacho, popularizou a sua denominação como patacho pelos mestres de navio e gente do mar, tanto que nos Registros de Navios do Rio da Prata (AGN), alguns mestres afirmavam em depoimento virem de patacho ao Rio da Prata. De fato, a Sumaca foi uma embarcação bastante utilizada pelos mestres de navio solto da Carreira do Brasil que faziam frete particular do Estado do Brasil para o Rio da Prata; pois, como a sua cabotagem era propícia para navegar tanto em águas marítimas,

<sup>217</sup> “O escaler era um pequeno barco a serviço de um navio ou uma repartição marítima. Era munido de vela, toldo e remos para estabelecer a comunicação entre diversos navios ou com a terra firme”. Ver: GODOY, José Eduardo Pimentel de. *Naus do Brasil colônia*. Op. cit. p. 668.

<sup>218</sup> Cf. BRASILMERGULHO. Tipos de Navios – *Sumaca. Passim*.

como em águas fluviais, tornava-se uma ótima opção de embarcação nas rotas entre o Estado do Brasil e Rio da Prata, por serem mais baratas e de pequeno porte.

Em pouco tempo, “a Sumaca substituiu o Caravelão no transporte de mercadorias e pessoas na Costa do Nordeste<sup>219</sup>”. No entanto, eram fáceis de atacar, por não possuírem cabotagem para comportar armas e por ser costeiras, eram lentas, alvos fáceis para os piratas franceses. Diante desta situação de ataque e perda de mercadorias, os administradores locais passaram a pedir reforços para acompanhar as frotas de farinha de mandioca que estavam a sofrer com o corso francês. E segundo Amaral Lapa “[...] Como certos trajetos cumpridos pelas Sumacas costumavam ser preferidos para a ronda dos piratas, a autoridade preocupada em receber logo as preciosas cargas, providenciava a colocação de soldados, munições e armas a bordo desses barcos”<sup>220</sup>.

Os franceses, se aproximaram de Boipeba primeiramente com a intenção de adquirir madeira, já que como a maioria das vilas indígenas do Estado do Brasil a sua vila foi edificada em área litorânea, sendo as vias fluviais um fator de facilidade para o extrativismo e a pirataria. Por outro lado, o “bom relacionamento com os indígenas garantiu o fornecimento de farinha de pau”<sup>221</sup> (mandioca) em troca das mercadorias que os índios cobiçavam. E aqui, há de se abrir um adendo para o fato de que, até onde fosse favorável para os índios, eles mantiveram relações mercantis com outras nações para além dos portugueses, não porque eram facilmente enganados com “pentes e espelhos”, mas, porque sabiam o real valor do seu trabalho e o quanto podiam jogar com os interesses envolvidos no fabrico e fornecimento da farinha de mandioca - gênero crucial para o abastecimento “[...] até que se prove o contrário, senhores de escravos, índios, escravos negros e mestiços também possuíam mais do que dois neurônios e com eles agiam e interferiam na história de suas comunidades<sup>222</sup>”.

Assim, os índios também participaram do jogo social mercantil do Estado do Brasil, pois, quando “a consolidação do sistema Atlântico luso multiplicou, através do tráfico de escravos africanos o número de mulheres e homens nas cidades coloniais”<sup>223</sup>, quem proveu a alimentação de toda essa gente foram os índios, e a sua produção de farinha de mandioca. Assim, os franceses negociaram amigavelmente com os índios, num

---

<sup>219</sup> Cf. MELLO, Evaldo Cabral de. *A outra Independência*. Recife: Editora 34, 2004. *Passim*.

<sup>220</sup> Ver: LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a Carreira da Índia*. Op. cit. p. 172.

<sup>221</sup> Ver: PUNTONI, Pedro. *A mísera sorte: a escravidão africana no Brasil holândes e as guerras do tráfico no Atlântico Sul, 1621-1648*. Op. cit. p. 19.

<sup>222</sup> Ver: FRAGOSO, João; GUEDES, Roberto; KRAUSE, Thiago. *A América portuguesa e os sistemas atlânticos na época moderna: monarquia pluricontinental e antigo regime*. Op. cit. p. 15.

<sup>223</sup> *Ibidem*, p. 112.

*habitus* social mercantil que vinha de longa data e que propiciou aos franceses a provisão de farinha para si e para as suas embarcações que partiam em alto mar<sup>224</sup>.

---

<sup>224</sup> Ver: PUNTONI, Pedro. *A mísera sorte: a escravidão africana no Brasil holândes e as guerras do tráfico no Atlântico Sul, 1621-1648*. Op. cit. p. 19.

### 3 FAZER-SE MERCADOR NA COLÔNIA

Quando, a partir do fim do século XVI, um forte ímpeto de vida sacode a 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.

Fernando Braudel (1996, p. 362).

A conjuntura histórica apresentada no capítulo anterior, serve de base para a discussão central desta Tese que versa sobre a relação mercantil entre os mercadores do Estado do Brasil com o bando dos confederados do Rio da Prata, através dos navios soltos da Carreira do Brasil. O jogo social mantido nestas regiões pelos funcionários régios, clérigos e vecinos, foi moldado pela tenção gerada entre os vecinos de Buenos Aires (confederados e beneméritos) com os administradores de Charcas, afim de obter o controle das permissões temporárias de comércio, o que acabou por favorecer o comércio irregular no porto de Buenos Aires.

Para desenvolver a discussão acerca da circulação mercantil entre o Estado do Brasil e o Rio da Prata, o primeiro tópico deste capítulo será voltado para a produção de gêneros alimentícios para o abastecimento interno, onde as Vilas e os aldeamentos indígenas ganham destaque nesta produção.

No segundo tópico deste capítulo, será desenvolvida uma discussão que classifique a trajetória mercantil de alguns mercadores que circularam entre o Rio da Prata e os interiores do Estado do Brasil, em especial, as vilas e aldeamentos indígenas de Boipeba e Cairu na Capitania da Bahia de Todos os Santos, onde serão classificados os mercadores estantes e residentes que comercializavam, principalmente da cidade de Salvador com o porto de Buenos Aires.

No terceiro tópico, será discutida a centralidade mercantil da Capitania da Bahia de Todos os Santos para o abastecimento interno do Estado do Brasil, e no quarto e último tópico deste capítulo, será discutido como as relações mercantis entre o porto da Bahia e Buenos Aires foram construídas as margens da ilegalidade e do comércio irregular.

### 3.1 - Do litoral aos engenhos existem vilas para passar por dentro

Inserida no território da Comarca de Ilhéus e pertencente ao arquipélago de Tinharé, a Vila de Boipeba supria em parte a necessidade alimentar da cidade de Salvador. Ao produzir aquilo que seria o pão grosso da população, os índios de Boipeba tinham ciência de que a mandioca e seus derivados teriam sua produção voltada para a subsistência, tanto do mercado interno de Boipeba, como para a cidade de Salvador, e toda a gente que do porto da Bahia dependia.

A produção da farinha de mandioca foi um fator determinante para que os índios reivindicassem o status de vila para Boipeba. Como vila, os índios de Boipeba obtiveram a própria Câmara, posicionando-se no jogo social mercantil, através de cargos administrativos próprios. Portanto, a importância da farinha de mandioca para a cidade de Salvador foi tanta, que as negociações entre a Câmara de Salvador e a Câmara de Boipeba faziam as regras do jogo sempre em favor dos índios locais.

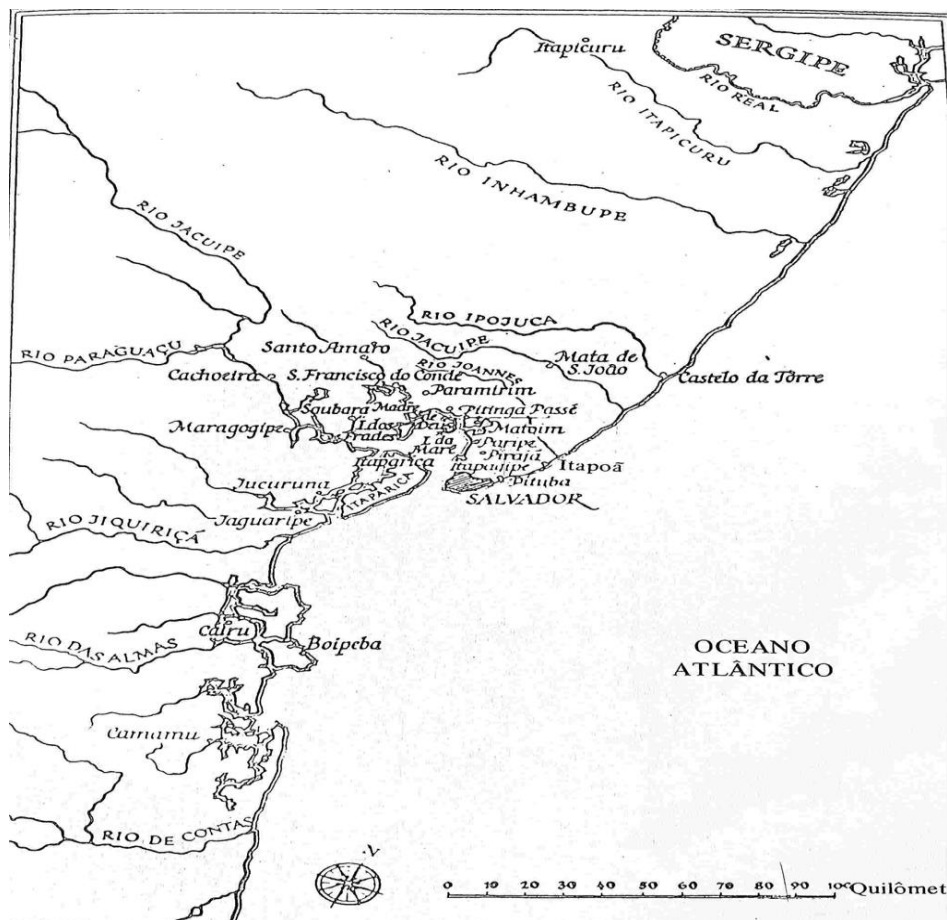
A necessidade da farinha de mandioca, fez com que a rota à qual os barcos com os siriús de farinha deveriam seguir, fossem constantemente cuidadas e protegidas pelos funcionários régios da Câmara de Salvador em solicitação da Câmara de Boipeba. Segundo Amaral Lapa “[...] as autoridades chegavam a mandar abrir caminhos especiais ou expedir ordens, bastante frequentes, para que a conservação de antigas veredas fosse objeto do zelo dos seus responsáveis, a fim de permitir, em qualquer tempo, a passagem dos “comboios de cativos”, carregando siriús de farinha [...]”<sup>225</sup>.

No mapa do recôncavo baiano, apresentado no livro “Fidalgos e Filantropos” de Russell Wood, temos a ilustração de um mapa onde podemos ver exatamente a localização da região de Boipeba, Cairu e Camamu na Costa da Bahia:

---

<sup>225</sup> Cf. LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a Carreira da Índia*. São Paulo: Hucitec, Unicamp, 2000. p. 172.

**Imagem 8** - Mapa do Recôncavo Baiano com destaque para Boipeba e Cairu



**Fonte:** Russell-Wood, A. J. R. *Fidalgos e Filantropos: A Santa Casa da Misericórdia da Bahia, 1550-1755*. Trad. port. Brasília, Editora Universidade de Brasília, 1981. p. 32.

Como é possível perceber no mapa da Capitania de São Salvador Bahia, já no início do século XVII, estava demarcado uma nítida divisão regional entre a cidade de Salvador e as vilas indígenas. A região do recôncavo foi reclusa como costa livre apenas para a produção do Açúcar, enquanto a região das vilas de Cairu, Camamú e Boipeba, ficavam destinadas a produção da farinha de mandioca. Esta divisão entre a costa e o interior, com meios de produção diferente, trouxe as aldeias indígenas a oportunidade de tornarem-se vilas e ter Câmara, e por meio do jogo social mercantil entre os índios e a administração local de Salvador, foi conquistado para a Câmara de Boipeba o cargo (título) de almotacé, ou juiz almotacé. Cargo que contempla a realidade social e cultural da vila de Boipeba, ao mesmo tempo, intencionalmente traz o sujeito indígena para o jogo social mercantil luso-hispânico. Segundo Halysson Gomes da Fonseca “[...] O almotacé era nomeado mensalmente pela Câmara, tinha a função de repartir a carne dos açougues, dar apelações e agravo aos juízes de qualquer feito que despachar, cuidar para que os

profissionais de ofício guardem as determinações do Conselho e zelar pela limpeza da vila”<sup>226</sup>.

O destaque social que a Câmara trouxe para os índios de Boipeba foi tanta, que em 1627, “se formou pela primeira vez um contrato de fornecimento de farinha para abastecer, exclusivamente o Recôncavo”. Este contrato denominado por “conchavo da farinha”, estabelecia que os lavradores de Boipeba, Cairu e Camamu, trabalhassem para o fornecimento da farinha de mandioca (principalmente para as tropas em tempos de guerra) em exclusividade para a cidade de Salvador e porto da Bahia. O fato de ter sido este, um contrato e não uma imposição real, traz o indício de que os índios de Boipeba, através da sua Câmara, e da sua prestação de serviço essencial a Coroa, souberam se colocar dentro de uma parte importante do jogo social mercantil – “o abastecimento”.

Assim como os confederados de Buenos Aires galgaram espaço no Cabildo para validar as suas aspirações mercantis, os índios de Boipeba através da Câmara se destacaram também. Por fim, este contrato por *habitus* “[...] estipulava uma quantidade mínima de farinha a ser entregue e tabelava o seu preço. Apesar de formalmente ser feito entre as Câmaras de Salvador e as três Vilas, era regulado e controlado pelo governo geral”<sup>227</sup>.

A separação regional na Bahia, afim de preservar o recôncavo açucareiro, e ao mesmo tempo, criar intencionalmente uma área própria para o seu abastecimento, mostra “como o sistema açucareiro dependia do mercado interno de abastecimento”<sup>228</sup>. Então, conforme Jaime Rodrigues:

“[...] No tráfico de africanos, a farinha de mandioca seria a responsável pela preservação de muitas vidas de escravos e tripulantes. Não por acaso, as capitanias economicamente mais importantes da colônia escravista manteriam vastas roças de mandioca em seus territórios. O destino do produto, entre outros, era ser consumido nas embarcações negreiras, já que era difícil consegui-la mesmo com a transmigração da planta para partes da África [...]”<sup>229</sup>.

<sup>226</sup> Cf. FONSECA, Halysson Gomes da. A estrutura fundiária da Vila de Boipeba no final do século XVIII. In: IV ENCONTRO ESTADUAL DE HISTÓRIA – ANPUH-BA. 2008. *Anais...Vitória da Conquista – Bahia*. 2008. p. 03.

<sup>227</sup> Cf. PUNTONI, Pedro. *O Estado do Brasil: poder e política na Bahia colonial 1548-1700*. Op. cit. p. 158-159. Ver: BOURDIEU, Pierre. *Razões práticas sobre a teoria da ação*. Op. cit. p. 22-23.

<sup>228</sup> Cf. SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá. *Fluxos e refluxos mercantis: centros, periferias e diversidade regional*. In: O Brasil Colonial, v.2. (ca. 1580 – ca. 1720), (Org.). João Luis Ribeiro Fragozo; Maria de Fátima Gouvêa. 1º ed. – Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014. p. 391.

<sup>229</sup> Cf. RODRIGUES, Jaime. *No mar e em terra: história e cultura de trabalhadores escravos e livres*. -1º ed. São Paulo: Alameda, 2016. p. 89.



Então, como destaca Jaime Rodrigues, o tráfico negreiro ampliou a necessidade da farinha de mandioca, que passou a ser cultivada pelos métodos indígenas da América do Sul na África e segundo Alencastro “a falta de pragas naturais a mandioca na África” contribuiu para o sucesso desta transferência. Em poucos anos, a agricultura da mandioca “se expandiu do Saara ao sul de Moçambique e Angola”, assim, devemos mais uma vez aos índios a diminuição da carência alimentar, pois, não apenas no Estado do Brasil, como também na África, a mandioca se tornou “a mais importante fonte primária de caloria da dieta dos africanos”<sup>230</sup>.

A farinha de mandioca também foi aceita como parte do pagamento no frete dos navios negreiros, costume inclusive estendido para as demais embarcações mercantis do Atlântico Sul, em especial as que faziam fretes particulares para o Estado do Brasil. Segundo Alencastro, “[...] a penetração dos produtos americanos na dieta dos escravos, em particular a farinha de mandioca, reduziu os custos de frete para os portos do Brasil e da África e contribuiu para a adaptação dos africanos à escravatura luso-brasileira [...]”<sup>231</sup>.

Como a farinha de mandioca estava inserida no trato mercantil do Atlântico Sul, não apenas os franceses, como os holandeses tentaram se apropriar da “rota da farinha e do seu mercado”. Por isso, na ocasião da tomada de Salvador em 1624, pelas tropas holandesas, os mesmos “logo tentaram atingir a patrulha que escoltava a expedição da farinha de mandioca para Salvador que vinha da vila de Boipeba”. A tentativa dos holandeses de ter acesso aos sírios de farinha<sup>232</sup> de mandioca foi frustrada, e a tática do desabastecimento praticada pelos luso-brasileiros de Salvador, fez com que “a esquadra holandesa estivesse apodrecendo, imobilizada no porto da Bahia pela falta de abastecimentos”<sup>233</sup>.

Segundo Evaldo Cabral de Mello:

“[...] Em poucos meses, seria lastimável o estado dos holandeses na Bahia. O comando fora quase completamente eliminado, um a um. As emboscadas impediam que buscassem víveres, mesmo cal para as fortificações. Com o racionamento, acreditava-se ter comida para até o fim de maio. Mas comia-se de tudo: cavalos, cães, gatos e lagartos. Até

<sup>230</sup> ALENCASTRO, Luiz Felipe de. “A rede econômica do mundo atlântico português”. In: BETHENCOURT, Francisco; CURTO, Diogo Ramada (dir.). *A expansão marítima portuguesa, 1400-1800*. Lisboa: Edições 70, 2010. p. 117-118 e 125.

<sup>231</sup> Ibidem, p. 125.

<sup>232</sup> “Sírio é um brasileirismo que designa o saco destinado à farinha de mandioca. Há quem explique a origem do termo pela forma cilíndrica das esteiras feitas de palha, semelhantes aos sacos europeus, e destinadas a encerrar a farinha”. Ver: LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a Carreira da Índia*. Op. cit. p. 368.

<sup>233</sup> Ver: LENK, Wolfgang. *Guerra e pacto colonial: a Bahia contra o Brasil Holandês (1624-1654)*. Op. cit. p. 131.

que o desaparecimento dos bichanos provocou um surto odioso de ratos, e ninguém podia mais dormir sem chateação”<sup>234</sup>.

A questão é que após a União Dinástica, o número de bocas para alimentar no Estado do Brasil aumentou e em Salvador, mesmo após a expulsão dos holandeses, as tropas regulares foram mantidas, cabendo a cidade os alimentar “[...] a ração das tropas baseava-se quase que exclusivamente na farinha de mandioca e, em especial, em sua versão mais perene: a *Uí-antã*, ou farinha de munição, ou ainda farinha de guerra, como era chamada [...]”<sup>235</sup>. Além de servir para alimentação, a farinha de mandioca também era dada aos guardas como pagamento pelos serviços prestados, pois, “[...] venciam uns 100 réis diários (que raramente eram pagos)<sup>236</sup> e de 10 em 10 dias recebiam uma quarta de farinha e uma farda ordinária a cada ano [...]”<sup>237</sup>. Segundo Amaral Lapa:

“[...] Deve-se ainda considerar que, uma vez posta no Salvador, a farinha atendia tanto ao sustento das tripulações e guarnições militares, enquanto inativas e terra à espera do desembarço do barco, quanto ao seu aprovisionamento para o restante da viagem. No que diz respeito as guarnições, quando em terra, o estilo seguido para assistência que lhes prestava, era o mesmo usado com relação à infantaria daquela praça, “assistindo-lhes com carne, e farinha todos os dias enquanto o galeão se detiver em seu concerto”. Para os de terra, como para os de mar, representava a farinha de mandioca o principal recurso alimentar. Herdada dos índios, que transmitiram seus processos de plantio, preparo e aproveitamento, foi desde a colonização mais primitiva do território o “principal sustento”, conforme a designavam, recebendo diferentes denominações, como farinha de pau, farinha de guerra (quando preparada com a tapioca) e farinha da terra”<sup>238</sup>.

Segundo Amaral Lapa, por um bom tempo, a farinha de mandioca foi o único abastecimento que o porto da Bahia poderia oferecer. O reforço da Coroa ao abastecimento da Bahia trazia armas, munições, mantimentos de segunda necessidade, temperos e têxteis, mas os alimentos de primeira necessidade estavam sempre em falta. Em 1620, após rumores de que os holandeses planejavam atacar o Estado do Brasil, houve também por iniciativa da Metrópole um insipiente abastecimento de provisões para

<sup>234</sup> Ver: MELLO, Evaldo Cabral de. *Olinda Restaurada: guerra e açúcar no Nordeste, 1630-1664*. Op. cit. 214.

<sup>235</sup> Ver: PUNTONI, Pedro. *O Estado do Brasil: poder e política na Bahia colonial 1548-1700*. Op. cit. p. 150.

<sup>236</sup> Grifo nosso.

<sup>237</sup> Ver: LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a Carreira da Índia*. Op. cit. p. 128.

<sup>238</sup> *Ibidem*. p. 174-175.

reforçar as fortificações, com pequenas remessas de cal e pedra<sup>239</sup>. Já a alimentação ficava a cabo dos próprios súditos, que deveriam produzi-la para si e para os outros que passassem por seu porto.

A adaptação da gente do mar a farinha de mandioca foi tanta, que existiu até uma certa predileção pela farinha de mandioca no porto da Bahia por parte das embarcações mercantes. Os mestres da Carreira da Índia por exemplo, preferiam a farinha de mandioca, pois como “a viagem as Índias era custosa” ter a bordo alimentos menos perecíveis poderia ajudar. Segundo Amaral Lapa “[...] a bordo, os beijos torrados de mandioca preferiam-se até mesmo aos biscoitos, cuja fabricação era fiscalizada pelo Conselho da Índia. Imunes à umidade, esses bolos e pães conservavam o gosto e não se alteravam com o tempo, durando bem mais do que a farinha de trigo”<sup>240</sup>.

A necessidade de abastecimento em Salvador, devia-se a uma complexidade de fatores que vão além das invasões holandesas, ou do corso francês. Ao funcionar como porto de escala para os navios das possessões ultramarinas portuguesas, o porto da Bahia assumia uma posição como porto de abastecimento que era praticamente impossível de sustentar. E quando o tráfico negreiro de fato teve suas bases firmadas no Atlântico Sul, o fluxo mercantil da cidade de Salvador começou a apresentar uma grande “escassez de alimentos”<sup>241</sup>. Conforme Amaral Lapa:

“[...] 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”<sup>242</sup>.

Seguindo a crítica feita por Amaral Lapa quanto ao abastecimento dos navios, outro grande problema do abastecimento em Salvador era “a falta de higiene na venda dos alimentos”. Segundo Russell Wood as principais causas de doenças no porto da Bahia estavam relacionadas à má qualidade da carne e da farinha de mandioca. Pois, como a

<sup>239</sup> Ver: LENK, Wolfgang. *Guerra e pacto colonial: a Bahia contra o Brasil Holandês (1624-1654)*. Op. cit. p. 237.

<sup>240</sup> Ver: LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a Carreira da Índia*. Op. cit. p. 176.

<sup>241</sup> Cf. AZEVEDO, Thales de. *Povoamento da cidade do Salvador*. Salvador: Fundação Pedro Calmon, 2009. p. 252.

<sup>242</sup> *Ibidem*, p. 253.

farinha vinha da parte sul da capitania da Bahia, os carregamentos ao chegar “eram mal inspecionados e muita farinha sem qualidade de uso era transportada”. Além da denúncia, de que alguns comerciantes estocavam a farinha de mandioca em armazéns, esperando haver escassez na cidade de Salvador para poder vendê-la a preços mais altos, e conforme Russell Wood “[...] frequentemente, a farinha que aparecia no mercado não servia nem para os porcos, quanto mais para o consumo humano”<sup>243</sup>.

Assim, tanto na cidade de Salvador quanto em suas regiões, o abastecimento era precário e mesmo em Boipeba “sobrando farinha, faltava todo o resto”. Então, adquirir produtos como a carne não era uma tarefa fácil e o seu abastecimento dependia dos mercadores que se atrevessem na travessia via sumaca ao interior. Outra dificuldade estava na rota, onde sempre havia um grande risco de o mercador ter toda a sua carga roubada por piratas, ou por nações indígenas inimigas.

### 3.2 - Mercador Residente & Mercador Estante

Um dos mestres de navio que ousou se arriscar no comércio de abastecimento foi Antonio Rodrigues, mercador estante da cidade de Salvador que solicitou permissão de navegação para ir vender carne (cecina)<sup>244</sup> em Boipeba. Como é possível acompanhar no trecho citado abaixo, os mercadores que conseguiam a permissão de comércio, obtinham também proteção por parte da administração local e eram muito bem recomendados por onde fossem. Este indício comprova a aproximação colaborativa que existia entre os membros da administração local para com os mercadores e comerciantes que circulavam na Bahia durante a União Dinástica<sup>245</sup>.

Vejamos então o Alvará de licença para navegar concedido a Antonio Rodrigues no ano de 1623:

“O alcaide mor dos concelhos desta terra, veio com o capitão geral deste lado do Brasil, por parte de Antônio Rodrigues, que se me precisar em sua petição, tinha algumas carnes para ir vender pelas Capitânicas do

<sup>243</sup> Ver: Russell-Wood, A. J. R. *Fidalgos e Filantropos: A Santa Casa da Misericórdia da Bahia, 1550-1755*. Op. cit. p. 208.

<sup>244</sup> A informação de que o tipo de carne que Antonio Rodrigues solicitou venda é cecina, foi comprovada nos Registros de Navio – AGN, onde estão registradas compras de frutos da terra rio-platenses por parte de Antonio Rodrigues e seu fiador Luis Fernandez, também mercador estante da cidade de Salvador, aos mestres de navio da rede luso-hispânica afiançados por Antonio Fernandez Barrios, inclusive uma destas compras foi feita ao mestre Juan Mendes, navio Nuestra Señora de Nazaren, por conta e risco do vecino Gaspar de Azevedo, escrivão de registros de Buenos Aires.

<sup>245</sup> Cf. FURTADO, Júnia Ferreira. *Homens de negócio: a interiorização da metrópole e o comércio das minas setecentistas*. 2 – ed. São Paulo: Hucitec, 2006.

Sul, e em partes das vilas de Boipeba e Cairu, pela que vem pedindo concedesse licença e mandasse para nelas se lhe fazer vexar por alguma, tendo respeito a todas as afirmações que me fez por modo da Fazenda Real, pelas quais consta não dever coisa alguma a seus direitos, nem soldados a lei do porto, mandam lhe conceder como em virtude da presente, concedo a licença que me pediu; livremente se poderá alçar com seu negócio daquelas vilas ou capitânias, capitães mores, ministros de guerra, fazenda, e justiça, de qualquer cidade e vila por onde passar, ou, se contiver lhe não impeçam de tratar com suas carnes e nem consentem se lhe façam moléstia alguma, antes lhe façam todo o favor que lhe for licito para continuar sua mercancia e para firmeza do que donde passar apresente sob normas sua, licença de minhas armas a qual se registrara nos livros a que tudo consta nesta cidade de Salvador, Bahia de Todos os Santos, nos quatro dias do mês de abril ano de mil seiscentos e vinte e três”<sup>246</sup>.

Antonio Rodrigues é denominado nos registros de navio como um mercador estante, classificação que segundo Bluteau era dada aos mercadores que estavam de passagem, ou seja, “que não possuíam residência fixa no local que comercializavam”<sup>247</sup>. Os próprios mercadores se auto declararam durante a visitação do Santo Ofício - como “estantes na terra”. Sujeitos circulantes, que não se demoravam muito em nenhum lugar, não eram residentes e o mais importante, não tinham a intenção de ser. Segundo Bluteau:

“Com muitas razões pretendem muitos desacreditar o ofício de mercador. Dizem os Astrônomos, que os mercadores nascem debaixo do signo de Aries, em português Carneiro, porque assim o mercador se vê ora alfazendado, & ora tolquiado. Nas suas consultas não admitiam os Tebanos aos mercadores, por entenderem que não podem dar bons concelhos, ânimos intentos ao lucro. Mandaram os Atenienses que as lojas dos mercadores fossem apartadas das casas dos nobres, porque ordinariamente lojas mercantis são detentos de verdades, & povoações de enganos. Outras nações tem excluído de ofícios públicos aos mercadores, & na opinião de Santo Agostinho, soldados, & mercadores raras vezes se arrependem. Jesus Cristo uma única vez que se mostrou irado, foi quando lançou do templo aos mercadores, com suas próprias mãos fez o instrumento do castigo. Sem embargo destas, & outras razões, muita utilidade tem a mercancia. Sem ela no citado da vida temporal, seriam os homens de pior condição que os brutos, porque a natureza lhes deu tudo o que lhes convém, & só com o comércio podemos suprir as faltas da natureza. Com este conhecimento Thales, Sólon, & Hipócrates fizeram os elogios da mercancia. Plamético, primeiro Rei do Egypto, introduziu no seu reino o comércio com cartas cortezãs, que ele escreveu aos povos seus vizinhos, pedindo lhes mandassem frutos, & mantimentos da sua terra. Diador. Lib. 1 cap. 5. Donde a nobreza não exercita algum gênero de mercancia, há mais

<sup>246</sup> Cf. Há de ressaltar que esta coletânea de documentos intitulada “Licenças para navegar” tem o início oficial do seu registro no ano de 1650, porém, algumas permissões datam de bem antes. APEB - Arquivo Público do Estado da Bahia, catálogo: Seção de Arquivos Coloniais e Provinciais, Alvarás – Licenças para navegar (1650-1681), Códice: 438.

<sup>247</sup> Ver: BLUTEAU, Raphael. *Vocabulario portuguez & latino: aulico, anatomico, architectonico ...* Coimbra: Collegio das Artes da Companhia de Jesu, 1712 - 1728. Passim.

sumo que substância. Na vida de Xá Abas, diz Pedro de la Valle, que o Rey da Pérsia é o maior mercador de seu reino, & nele como na Toscana, sem prejuízo da sua qualidade, os nobres podem ser homens de negócio. Henrique VII. Rey de Inglaterra, deixou ao seu sucessor mui poderoso, pelas grandes riquezas que adquiriu com o comércio. Polydor. Lib. 26. Enobreceram os Portugueses a mercancia prodigalizando o sangue entre as drogas do Oriente”.

Todo esse receio e discriminação para com os mercadores, vem do preceito de que - em tese, os mercadores eram cristãos novos, principalmente os declarados como “estante”. Ademais, o Estado do Brasil pode ser pensado como um lugar de escala para os cristãos novos que estavam a circular no Atlântico Sul<sup>248</sup>. Desse modo, antes de seguir para o Norte Europeu “[...] que para cá ou iam para as ilhas daqui, por onde se dirigiam para a Antuérpia ou Amsterdã, devido à grande circularidade de navios holandeses na Costa do Brasil”<sup>249</sup>. Assim, diante de um Império em fragmentos, assolado pelas batalhas contra holandeses, ingleses e franceses. O menor indicio de circularidade mercantil entre povos de nações amigas e também inimigas, já é algo inusitado, principalmente quando esta conexão parte do Estado do Brasil, justificada pela necessidade de abastecimento entre as nações em questão, e se há um sujeito que represente esta circularidade diante das adversidades aos estrangeiros e perseguições, certamente é o mercador.

Ao se auto declarar estante, o mercador deixava transparecer a sua desterritorialização intencional, indícios de um habitus social que já se desenhava como o de uma civilização atlântica. Transfigurando no universo social a característica do que mantinha o mercador, no caso o comércio, como um ato de dimensões globais<sup>250</sup>. Assim, a viragem atlântica não foi apenas uma transferência de navegação e comércio do Oriente para o Ocidente, mas, e principalmente, uma possibilidade de ascensão no jogo social mercantil que segundo Russel Wood a “[...] formação de uma nova civilização no

---

<sup>248</sup> Cristão novo foi a denominação dada aos judeus e mulçumanos (mourous) que migraram para Portugal durante a reconquista da Península Ibérica pelos reis católicos. D. Manuel I permitiu a migração dos judeus pela ciência de desenvolvimento econômico que isso podia lhe custar, já que os judeus tinham uma ampla experiência mercantil. Quando se casou com a herdeira do trono espanhol – Isabel de Aragão – D. Manuel I deveria expulsar todos os judeus de Portugal, pois eram reconhecidos pela Espanha como hereges. No entanto, visando mais uma vez o desenvolvimento mercantil, Manuel I passou a obrigar os judeus a se converterem para o cristianismo, o que fazia deles – “cristão novos” – ou criptojudeus, que eram aqueles que aparentavam ser cristãos, mas, continuavam a praticar os seus rituais judeus as escondidas. Ver: NOVINSKI, Anita. “Das pesquisas sobre Inquisição e os cristãos novos no Brasil ao museu da tolerância da Universidade de São Paulo”. (entrevista) In: webmosaica: revista do Instituto Cultural Judaico Marc Chagall. v.3 n. 2 (jul-dez), 2011, pp 145-146.

<sup>249</sup> Cf: FRANÇA, Eduardo d’Oliveira. “Engenhos, Colonização e Cristãos-Novos na Bahia colonial”. *Anais do IV Simpósio Nacional dos Professores Universitários de História*, 1969, pp. 181-241. Cf. Krause, Thiago Nascimento. *A Formação de uma Nobreza Ultramarina: Coroa e elites locais na Bahia seiscentista*. Tese (Doutorado) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Instituto de História, Programa de Pós-Graduação em História Social, 2015. 412 f. *Passim*.

<sup>250</sup> *Ibidem*, p. 12.

ocidente do globo, portanto, e como defende a corrente da história atlântica - o oceano mais do que uma massa de água, foi uma referência com força de impacto político, econômico, social e cultural”<sup>251</sup>.

Logo, o Estado do Brasil se tornou o “refúgio predileto dos cristãos novos, já que a inquisição não tinha influência no Brasil da mesma forma que tinha na Índia portuguesa e América espanhola”<sup>252</sup>. Sob o mesmo ponto de vista, Júnia Ferreira Furtado afirma que:

“A maior parte das Visitações concentrou-se no período da União Ibérica (1580-1640) e foram marcadas pelo clima antijudaico que caracterizou a Inquisição a partir do Reinado de Felipe II. As primeiras Visitações podem ser explicadas pelo aumento do fluxo de cristãos-novos para o Brasil, especialmente a de 1618 quando houve uma intensificação da imigração, provocada pela compra do perdão ao Papa e ao Rei por 700 mil cruzados. “Os cristãos-novos emigrados rapidamente se inseriam na sociedade colonial, pois “o respeito que os homens logravam alcançar na Colônia, ligava-se então à extensão de seus latifúndios, do número de escravos que possuíam, à vida de ostentação e luxo que pudessem levar”. Isto fazia com que alcançassem posições e *status* que dificilmente encontravam no mundo ibérico, fator decisivo para o estímulo à imigração colonial de cristãos-novos”<sup>253</sup>.

Então, como afirma Júnia Ferreira Furtado, diante de uma realidade social de perseguição e desconfiança, era no Estado do Brasil que os cristãos-novos podiam circular com as suas mercancias, onde por causa da sua vida mercantil eram quistos e protegidos. Assim, como podemos observar no alvará de licença para navegar expedido pelo alcaide mor para Antonio Rodrigues (mercador estante) “deveriam os capitães mores, ministros de guerra, fazenda e justiça, conceder passagem, evitar moléstia e fazer a ele todo favor que fosse lícito”. E conforme Thiago Krause:

“Os mais bem-sucedidos casavam-se com filhas da açúcarocracia, adquiriam engenhos, serviam na Câmara e entravam nos clubes da elite baiana – as irmandades religiosas. Na mais importante delas, a Misericórdia, ao menos 16% dos irmãos de maior condição admitidos eram mercadores nas últimas décadas do século – o que provavelmente significa que todos os homens de negócio importantes que não fossem publicamente infamados de cristãos-novos tornaram-se membros da Santa Casa, e cinco deles foram provedores na segunda metade do seiscentos (embora essa prestigiosa posição continuasse a ser dominada pela açúcarocracia). Para os cristãos-novos, a discriminação dificultava a ascensão, mas não a impedia, tornando-a mais lenta, de modo que muitas vezes só se completava na geração seguinte. Em finais do século,

<sup>251</sup> Ibidem, pp. 12-13.

<sup>252</sup> Ver: BOXER, Charles Ralph. *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola*. Op. cit. p. 31.

<sup>253</sup> Ver: FURTADO, Júnia Ferreira. *Homens de negócio: a interiorização da metrópole e o comércio das minas setecentistas*. Op. cit. p. 225.

os negociantes também conseguiram acesso aos postos de capitão e sargento-mor dos terços da ordenança de Salvador”<sup>254</sup>.

Antonio Rodrigues não se declarou cristão novo, mas, o simples fato do tabelião da alfandega da Bahia o classificou como - “mercador estante”, levanta sobre ele fortes suspeitas<sup>255</sup>. Segundo Antonio Carlos Jucá de Sampaio:

“Essa visão bastante negativa sobre o papel social desempenhado pelos negociantes tende a perdurar, sobretudo nos trabalhos relativos ao século XVII. [...] no Seiscentos, enquanto os comerciantes holandeses e ingleses consolidavam seu poder político e econômico, a classe mercantil lusitana permanecia politicamente impotente e socialmente menosprezada, apesar de seu considerável poderio econômico [...] a combinação do preconceito social contra os mercadores com a possibilidade de enobrecimento dos que fossem mais bem-sucedidos permitia o enfraquecimento do grupo mercantil enquanto tal e sua inserção subordinada nos quadros de uma estrutura social preexistente”<sup>256</sup>.

Júnia Ferreira Furtado complementa que a argumentação de Antonio Carlos Jucá ao afirmar que, analogamente “[...] a importância do comércio levou a progressiva aceitação da comunidade de cristãos novos no seio da elite local”. Onde os mercadores conquistaram o seu espaço “numa sociedade agrária e rural, que valorizava a tradição, com uma nova parcela urbana e cosmopolita que se afirmava com o desenvolvimento comercial”<sup>257</sup>.

Assim, na tabela abaixo são apresentados os mercadores residentes, funcionários régios e mercadores estantes que estando na cidade de Salvador, negociaram com os mercadores confederados Rio da Prata:

**Tabela 6 - Mercadores de Salvador que compraram produtos de Buenos Aires**

Nomes	Classificação Mercantil
Álvaro da Costa	escrivão e tabelião público da cidade
Antônio Guedes	tabelião público da cidade
Antônio Maineiro	comerciante residente
Antônio Rodrigues	mercador estante
Diogo Baracho	escrivão público da cidade

<sup>254</sup> Ver: KRAUSE, Thiago. *A Formação de uma Nobreza Ultramarina: Coroa e elites locais na Bahia seiscentista*. Op. cit. p. 86.

<sup>255</sup> Infelizmente as limitações de fontes e recursos não me permitiram comprovar este fato.

<sup>256</sup> Cf. SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá. *Comércio, riqueza e nobreza: elites mercantis e hierarquização social no Antigo Regime português*. In: Nas rotas do Império: eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português/João Fragoso... [et al], organizadores. – Vitória: Edufes; Lisboa: IICT, 2006. pp. 76-77.

<sup>257</sup> Ver: FURTADO, Júnia Ferreira. *Homens de negócio: a interiorização da metrópole e o comércio das minas setecentistas*. *Passim*.



Duarte da Silva	mercador residente
Francisco de Barros	residente mercador
Francisco Furtado	mercador residente
Francisco Pinto	escrivão público da cidade
Gaspar Teixeira	mercador estante
Gaspar Vaes	mercador
Luis Fernandez	estante
Luis Gomes de Gouveia	mercador residente
Manoel de Oliveira	Síndico do Convento de São Francisco da Bahia
Manoel Dias	mercador residente
Manoel Francisco Flores	mercador residente
Manoel Gonçalves Neves	mercador
Manoel Gonzàles Barros	mercador residente
Manuel Fortes	mestres de navio/estante
Miguel Francisco Nunes	mercador residente
Pascoal Tavares	residente
Sebastião da Silva	tabelião público da cidade
Sebastião de Miranda	mercador residente
Sebastião Rocha	mercador residente
Simão Fragoso	residente

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

Como podemos visualizar na tabela acima, tanto funcionários régios, a exemplos tabeliões, como os residentes - sujeitos comuns que residiam na cidade Salvador e que não eram mercadores, compraram frutos da terra rio-platense. E dentre os que de fato se auto declaravam mercadores, existia uma divisão feita pela alfândega no momento de registrar a compra, dividindo-os em mercadores residente ou estante.

Nas transações mercantis apresentadas a respeito do mercador estante Antonio Rodrigues, o seu fornecedor de frutos da terra em Buenos Aires foi o vecino Gaspar de Azevedo, e o seu intermediário mercantil em Salvador foi Luis Fernandez, classificado pela alfândega da Bahia apenas como um “estante”. Luis Fernandez foi na verdade fiador do mercador estante Antonio Rodrigues, que tinha o interesse em adquirir os frutos da terra rio-platense, mas não possuía cabedal. Sendo assim, Luis Fernandez que não era se auto declarava mercador, afiançou a compra, e ficou “por conta e risco do seu nome” o pagamento da mesma, ou seja, caberia a Luis Fernandez receber o valor correspondente a venda dos frutos da terra na Bahia e quitar a dívida *a posteriori* para com Gaspar de Azevedo<sup>258</sup>.

Então, segundo Júnia Ferreira Furtado “[...] nem sempre as relações financeiras eram movidas exclusivamente pelo lucro, e a própria cobrança de juros não era tão simples assim, para esses homens [...] A questão da honra e da palavra dada valiam muito

<sup>258</sup> Cf. AGN. *Registro de Navios, Legajo 1: Navio San Pedro*. Passim.

para esses homens, mesmo quando punham em risco a própria lucratividade da empresa comercial”<sup>259</sup>. Provavelmente, Luis Fernandez era um cristão novo que estava fazendo escala no Estado do Brasil antes de seguir para Amsterdã, e por ser Antonio Rodrigues conhecido seu, e provavelmente seu irmão de fé resolveu o afiançar e ter participação nos lucros. Esta venda “fiado” que ficava por meses, ou até mesmo anos, no caso do Estado do Brasil afiançadas esperando pagamento, estavam sendo registradas pelas letras de câmbio. Que nas palavras de Pedro Puntoni:

“A invenção da letra de câmbio, os sistemas de crédito e financiamento da circulação e da produção das mercadorias, acabaram criando também formas de pagamento diretamente realizadas em moedas de conta, registradas num *livro de razão*, por exemplo. Contudo, a referência ao padrão metálico era decisiva para definir as pressões monetárias e a evolução mesmo dos preços nos mercados em constante movimento”<sup>260</sup>.

Nesta época, a situação mercantil da cidade de Salvador estava tão favorável ao comércio, abarrotada de mercadorias diversas dos mais variados destinos, que no dizer de Brandônio “[...] os rendimentos dos dízimos eram suficientes para sustentar as estruturas políticas e militares do governo da América. No começo do século XVII, o que se recebia dos frutos do açúcar permitia que o rei não gastasse nem dependesse “sustentação” do Estado um só real de sua casa, porquanto o rendimento dos dízimos, que se colhem na própria terra, basta para sua sustentação”<sup>261</sup>.

E nesta parcela de dízimos arrecadados com os negócios do açúcar, estava uma boa cifra obtida com a compra e venda dos frutos da terra rio-platenses no Estado do Brasil. “Os recursos arrecadados pela alfândega têm destinos outros, por vezes, vinculados ao pagamento de algum direito ou tença local. Vale lembrar que outros tantos seriam cobrados no Reino, e sobre a circulação destas mercadorias, cujos preços ainda seriam majorados no mercado europeu”<sup>262</sup>. Podemos ter uma estimativa do impacto das cifras arrecadas com os negócios dos frutos da terra na cidade de Salvador, quando observamos o fluxo de importação feito pelos mercadores do porto da Bahia para com o

<sup>259</sup> Ver: FURTADO, Júnia Ferreira. *Homens de negócio: a interiorização da metrópole e o comércio das minas setecentistas*. Op. cit. p. 134.

<sup>260</sup> Ver: PUNTONI, Pedro. *O Estado do Brasil: poder e política na Bahia colonial 1548-1700*. Op. cit. pp. 275-276.

<sup>261</sup> Cf. BRANDÃO, Ambrósio Fernandes. *Diálogos das grandezas do Brasil (1618)*. p. 74.

<sup>262</sup> Ver: PUNTONI, Pedro. *O Estado do Brasil: poder e política na Bahia colonial 1548-1700*. Op. cit. p. 124.

Rio da Prata. Assim, a tabela abaixo traz uma estimativa do total de frutos da terra importados pelos mercadores do porto da Bahia entre os anos de 1602 a 1624:

**Tabela 7** - Total de frutos da terra importados pelos mercadores da Bahia

Ano	Fanegas de farinha de trigo	Quintais de Cecina	Arrobas de sebo
1608	1645	449	49
1618	1268	348	48
1610	1600	246	37
1611	1360	106	46
1611	1383	489	37
1612	1412	440	44
1612	1722	375	28
1612	1640	425	35
1614	1506	290	29
1615	1290	304	30
1615	886	175	18
1615	1107	174	22
1617	1301	176	43
1618	880	96	17
1618	930	188	32
1619	508	80	14
1619	402	220	21
1619	390	106	35
1619	700	82	48
1623	1316	388	30
1623	1630	316	26
1627	1880	370	43
1629	1506	405	38
1633	1204	125	27
Total	29.466	6.371	797

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

Como é possível observar na tabela acima, a maior cota de importação do porto da Bahia para com Buenos Aires foi em farinha de trigo, seguida da cecina (carne desidratada) e sebo. Sabemos que estes frutos da terra eram utilizados no porto da Bahia principalmente para a provisão das diversas embarcações que atracavam no porto atrás de abastecimento. Assim como, principalmente a farinha de trigo era reexportada para a Europa, salvo a cecina que tinha uma maior procura interna na colônia.

Por consequência do trabalho voltado a produção da farinha de mandioca, faltava, no período da União Dinástica uma produção de carne que fosse suficiente para o abastecimento interno. Situação que se agravava conforme o tráfico de escravos aumentava a cifra de viventes nas capitâneas do Estado do Brasil, pois, conforme Paula Pinto Silva nos engenhos “[...] 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 e amolecendo a carne-seca”<sup>263</sup>. Portanto, segundo Russell Wood:

“[...] a carne, traziam em grandes boiadas para a feira de Capoãme, a oito léguas da cidade. Dali eram levadas à cidade, onde as reses ficavam em currais durante até uma semana. Durante esse tempo, apenas bebiam água. Frequentemente, os animais já estavam infectados antes de serem abatidos. Além disso, não havia higiene nem nos matadouros, nem nos açougues. Os açougueiros alegavam que pela manhã não tinha havido fornecimento suficiente, para poderem vender mais caro. À noitinha vendiam por preços baixos a carne que tinha ficado o dia inteiro exposta ao sol, coberta de moscas [...]”<sup>264</sup>.

Como resultado da falta de carne, ou da péssima situação na qual a mesma era estocada e revendida, não surpreende que Antonio Rodrigues, um mercador estante, fosse tão bem recomendado e recebido pelo Almotacé da Câmara de Boipeba ao chegar com carne salgada, e em bom estado, pronta para o consumo.

### 3.3 – Bahia: “porto do Brasil”

“Em 1618, nos “*Diálogos da grandeza*”, Brandônio explica para Alviano que o “Brasil é o mais rico e dá mais proveito à fazenda de Sua Majestade que toda a Índia”<sup>265</sup>. Assim, fica claro que já no início do século XVII a Coroa já exergava o Estado do Brasil como um lugar de destaque dentro do Império Ibérico. “Tanto que em 1624, quando a cidade de Salvador e o porto da Bahia foi conquistado pelos holandeses o governador de Portugal, conde de Bastos, escreveu ao rei” afirmando que:

“[...] porque o Brasil leva todo este Reino atrás de si, as rendas reais, porque sem o Brasil, não há Angola, nem Cabo Verde, nem pau que dali se traz, nem alfândegas, nem consulados, nem portos secos, nem condição de que se paguem aos tribunais e ministros seus salários, nem meio de que possam viver e dar vida aos outros, a nobreza, as religiões, misericórdias e hospitais, que tinham nas alfândegas colocado seus juros e suas tenças. E assim foi este golpe o mais universal que poderia padecer o rei, o público e os particulares”<sup>266</sup>.

<sup>263</sup> Cf. SILVA, Paula Pinto e. Farinha, feijão e carne-seca: um tripé culinário no Brasil colonial. São Paulo: Editora Senac, 2005. p. 32.

<sup>264</sup> Ibidem, p. 208.

<sup>265</sup> Cf. BRANDÃO, Ambrósio Fernandes. *Diálogos das grandezas do Brasil (1618)*. Recife, 1966. p. 74.

<sup>266</sup> Cf. Arquivo da Casa de Alba (Madri), cajá 117, fl. 293v *apud* Stuart Schwartz, “O povo: ausente e presente na história da Bahia”. *Anais do IV Congresso de História da Bahia*, Salvador, IHGBa, 2001, p. 265. Ver: PUNTONI, Pedro. *O Estado do Brasil: poder e política na Bahia colonial 1548-1700*. Op. cit. p. 148.

Então, conforme Fragoso, Guedes e Krause “[...] ao longo do setecentos, quando cidades costeiras se transformaram em pontos de encontro entre, de um lado, explorações auríferas, *plantations* açucareiras, diversas lavouras de alimentos e currais de gados e, de outro, rotas mercantis e de escravos africanos vindas do Atlântico”<sup>267</sup>. Salvador como capital da Colônia portuguesa e centro de exportação dos mais variados mercados atlânticos, tornou-se a principal praça mercantil dos Impérios Ibéricos<sup>268</sup>. E segundo John Russell-Wood:

“[...] Salvador era o maior porto da região Nordeste, enquanto o Rio de Janeiro era imbatível como o maior porto do Sudeste brasileiro. Havia grandes diferenças entre os dois interiores. A agricultura determinava os padrões de colonização e o desenvolvimento comercial no interior baiano, ao passo que a força propulsora no Rio era a mineração. Ambas as regiões vieram a desenvolver economia diversificadas, mas no Nordeste o açúcar e o tabaco predominavam. As distinções mais visíveis eram a súbita expansão territorial, o aumento na importância administrativa, o crescimento demográfico e o salto enômico do interior do Rio de Janeiro – tudo isso em meados de trinta anos”<sup>269</sup>.

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, contatos com a África ou rumo ao extremo Sul da América<sup>270</sup>. E conforme Amaral Lapa “[...] o porto da Bahia era uma espécie de pulmão por onde respira a colônia”<sup>271</sup>. Acrescentando Amaral Lapa que:

“[...] 1) a cidade era a cabeça política e administrativa da colônia americana; 2) possuía bom ancoradouro, relativamente abrigado; 3) ficava aproximadamente no meio da extensa orla litorânea; 4) estava mais perto do Reino que os portos do Sul; 5) oferecia facilidade de contacto com as colônias da África ocidental portuguesa estimulado pelo tráfico de escravos; 6) exportava, entre outros produtos, tabaco, açúcar, madeiras, especiarias e fibras tropicais; 7) era de fácil acesso para abastecimento e refresco dos navios; 8) apresentava recursos em

<sup>267</sup> Ver: FRAGOSO, João; GUEDES, Roberto; KRAUSE, Thiago. *A América portuguesa e os sistemas atlânticos na época moderna: monarquia pluricontinental e antigo regime*. Op. cit. p. 99.

<sup>268</sup> A importância mercantil da cidade de Salvador para o Império Ibérico só foi superada pelo Rio de Janeiro, quando houve o deslocamento do eixo econômico rumo ao centro-sul minerador do Rio de Janeiro. *Ibidem*, p. 99.

<sup>269</sup> Ver: Russell-Wood, A. J. R. *História do Atlântico português*. Op. cit. p. 145.

<sup>270</sup> Ver: SCHWARTZ, Stuart B. *Segredos Internos: engenhos e escravos na sociedade colonial, 1550-1835*. Op. cit. p. 34.

<sup>271</sup> Ver: LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a Carreira da Índia*. Op. cit. p. 02.

matérias-primas, e 9) proporcionava eventuais socorros de praça de guerra”<sup>272</sup>.

A cidade de Salvador e o porto da Bahia foram representados na planta da cidade de Salvador, pintada em 1605<sup>273</sup> por João Teixeira Albarnaz que ilustrou o grande número de embarcações que atracavam no estaleiro da Bahia<sup>274</sup>.

**Imagem 9** - Planta da cidade de Salvador - 1605



**Fonte:** GUIAGEOGRÁFICO. *Planta da cidade do Salvador – 1605*. Guia Geográfico cidade do Salvador. 1998. Disponível em: <[www.cidadesalvador.com/século 17](http://www.cidadesalvador.com/século 17)>. Acesso em: 01 jan. 2021.

A prosperidade do litoral e portos, não só da Capitania de São Salvador da Bahia, como também de todas as Capitânicas do Norte do Estado do Brasil, já era citado desde 1570, e segundo Stuart Schwartz, por essa data, Pero de Magalhães Gandavo deu notícias da existência de sessenta engenhos no Estado do Brasil, dos quais, cinquenta encontravam-se nas Capitânicas do Norte. Após a União Dinástica, em meados dos anos de 1583 a 1585, o número de engenhos nas capitânicas do Norte já circulava em torno de

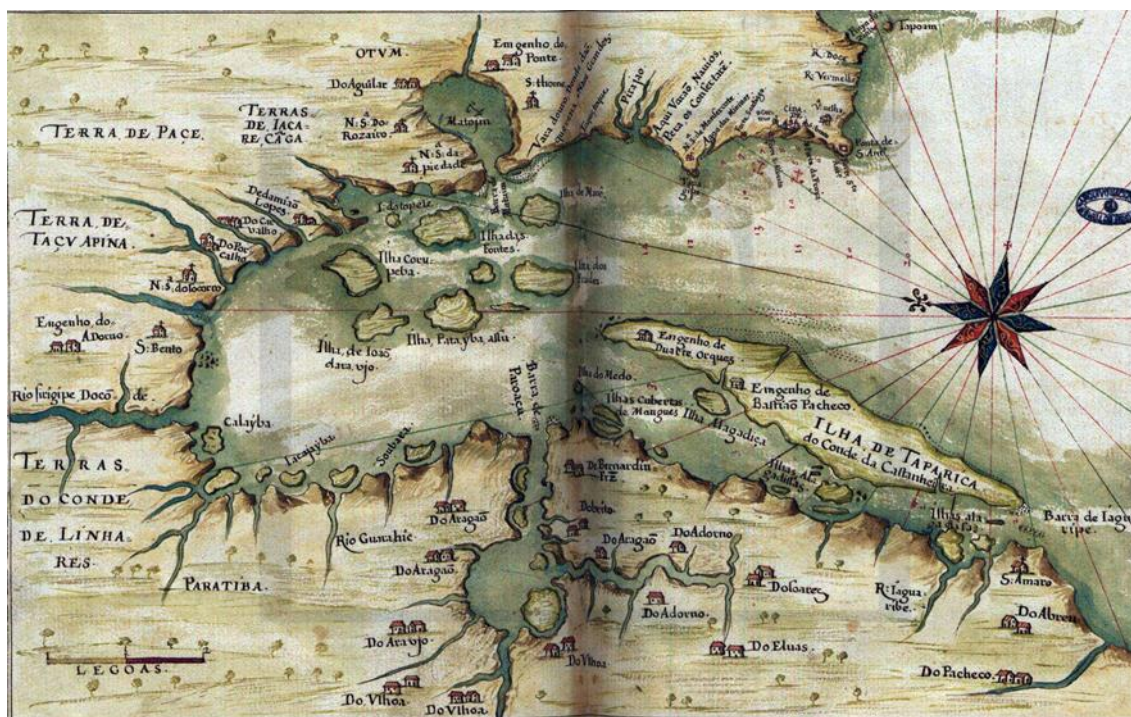
<sup>272</sup> Ibidem, p.02.

<sup>273</sup> Esta imagem representa a Planta da Cidade do Salvador, publicada no início do século XVII, no “Livro que dá razão do Estado do Brasil”. Em 1998 foi republicado pelo MEC. O autor do mapa é João Teixeira Albarnaz. O livro original foi perdido e a cópia mais antiga conhecida está na Biblioteca Municipal do Porto confeccionada por volta de 1616. Ver: GUIAGEOGRÁFICO. *Planta da cidade do Salvador – 1605*. Guia Geográfico cidade do Salvador. *Passim*.

<sup>274</sup> Gostaria de fazer a observação de que “por grande parte da história brasileira, uma vila ou cidade foi sinônimo de porto”. Ver: Russell-Wood, A. J. R. *História do Atlântico português*. Op. cit. p. 126.

108 a 128, dos quais, 40 concentravam-se na Bahia, como foi possível visualizar na tabela “Numero de engenhos no Estado do Brasil durante a União Dinástica”<sup>275</sup>. E para melhor representar esta tabela, apresentamos outro mapa ilustrado por João Teixeira Albernaz, criado no ano de 1640 que representa o porto da Bahia e seus engenhos:

**Imagem 10** - Baía de Todos os Santos em 1640



**Fonte:** GUIAGEOGRÁFICO. *Baía de Todos os Santos em 1640*. Guia Geográfico cidade do Salvador. 1998. Disponível em: <[www.Historiabrasil/bahia.com/século17](http://www.Historiabrasil/bahia.com/século17)>. Acesso em: 01 jan. 2021.

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<sup>276</sup>. Assim, em 1624 quando os holandeses invadiram e tomaram o porto da Bahia e a cidade de Salvador, causaram um grande prejuízo à escoação da produção de açúcar<sup>277</sup>. Além disso, “o desabastecimento

<sup>275</sup> Ver: SCHWARTZ, Stuart B. *Segredos Internos: engenhos e escravos na sociedade colonial, 1550-1835*. Op. cit. p. 34.

<sup>276</sup> Ver: MATTOSO, Kátia M. de Queirós. *Bahia, século XIX uma província no Império*. Op. cit. p. 72.

<sup>277</sup> Como o exército da WIC não foi capaz de retirar os colonos portugueses e locais da Bahia, os mesmos, em contraofensiva, passaram a “saquear e arruinar os sítios de produção de açúcar”, jogo social ao qual Charles Boxer denominou como “incendiarismo”. Havia dois grandes objetivos neste *habitus* o “[...] primeiro era o roubo dos cobres do engenho, especialmente as caldeiras do setor de cozimento do caldo da cana. Cada caldeira usava entre 25 e 40 arrobas daquele material; segundo o cálculo de Frederick Mauro, os “cobres” respondiam por onze por cento das despesas anuais do engenho, pouco mais do que a aquisição

militar por estarem combatendo os holandeses em Salvador, colaborou para o aumento do corso”.

Tanto que Evaldo Cabral de Mello chama atenção para o fato de que “[...] as embarcações apresadas na rota do Brasil passaram de 14 a mais de 60. A escalada nas atividades dos corsários estabelecidos em Recife levou o governador Diogo Luís de Oliverira a suspender todas as saídas do porto de Salvador, entre 1634 e 1636. Por quase dois anos, o açúcar praticamente não saiu da capitania”<sup>278</sup>. De fato, o efeito da invasão holandesa a cidade de Salvador foi tão prejudicial aos negócios do Império Ibérico que a Coroa rapidamente moveu-se para reconquistá-la. Por isso, segundo Wolfgang Lenk:

“[...] a armada foi composta por reforços do Reino e a integração de navios mercantes, que somavam 87 embarcações, 12 das quais eram galeões “extremamente grandes”. A esquadra da Companhia deu-lhe perseguição, ao que se seguiam cinco dias de batalha, ao longo do litoral. Com o vento contrário e quase sem água de beber, os espanhóis eram forçados a recuar para o norte, sem que o inimigo lhes permitisse arribar para o desembarque e a aguada. Apesar da intensidade do canhoeiro, o número de baixas não era muito elevado, uma vez que a armada espanhola manteve-se defensiva, e os holandeses evitaram as abordagens, preferidas pelo rival”<sup>279</sup>.

Todo este embate de reconquista foi representado em imagem por Frans Hogenberg na ilustração intitulada “Salvador em 1625”<sup>280</sup>, que podemos visualizar logo abaixo:

---

de escravos. O segundo eram as queimas dos canaviais, Evaldo Cabral mostra-nos que “o incêndio de um partido de cana destruía também as socas e rressocas, ‘de maneira que os canaviais de um engenho se podem extinguir num ano e não tornar a plantar-se em seis e, se não vier semente de outra parte, não tornarão a ser canaviais em dez anos’. Em princípio, podia-se replantar tudo em um ano ou dois, ‘mas ainda não houve que o pudesse fazer porque requer gasto imenso e excessivo número de cultivadores e outras despesas e impedimentos prolixos de relatar”’. No entanto, há de se ressaltar que esse *habitus* teve maior prática em Pernambuco. Cf. BOXER, Charles. *The Golden age of Brazil*. Oxford: Clarendon, 1957. Ver: SCHWARTZ, Stuart B. *Segredos Internos: engenhos e escravos na sociedade colonial, 1550-1835*. Ver: LENK, Wolfgang. *Guerra e pacto colonial: a Bahia contra o Brasil Holandês (1624-1654)*. Op. cit. p. 75.  
<sup>278</sup> Ver: MELLO, Evaldo Cabral de. *Olinda Restaurada: guerra e açúcar no Nordeste, 1630-1664*. Op. cit. p. 62, et al.

<sup>279</sup> Ver: LENK, Wolfgang. *Guerra e pacto colonial: a Bahia contra o Brasil Holandês (1624-1654)*. Op. cit. p. 73.

<sup>280</sup> Esta ilustração representa a cidade de Salvador durante a reconquista espanhola/portuguesa, em 1625. E foi impressa no atelier de Frans Hogenberg (1538-1590) entre 1625 e 1627 em um único álbum com 406 pranchas, que levou o nome do autor, no entanto, quando foi publicado o “*Civitas Orbis Terrarum*”, infelizmente Frans Hogenberg não era mais vivo. Ver: GUIAGEOGRÁFICO. *Planta da cidade do Salvador – 1605*. Guia Geográfico cidade do Salvador. *Passim*.



Imagem 11 - Salvador em 1625



**Fonte:** GUIAGEOGRÁFICO. Planta da cidade do Salvador – 1605. Guia Geográfico cidade do Salvador. 1998. Disponível em: <[www.cidadesalvador.com/século17/invasãoholandesa](http://www.cidadesalvador.com/século17/invasãoholandesa)>. Acesso em: 01 jan. 2021.

Localizada na entrada do porto, a cidade de Salvador era o centro das negociações entre o porto e a região agrícola, 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. Logo, “a cidade de Salvador consolidou-se como nenhuma outra das possessões ultramarinas ibéricas”<sup>281</sup>, chegando após a sua fundação, a uma população com cerca de 1000 pessoas e a possuir uma completa organização judiciária, fazendária, administrativa e militar. Assim, segundo Avanete Pereira Passos “[...] 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”<sup>282</sup>.

A produção do açúcar e o seu comércio proporcionou aos senhores de engenho, a condição de se capitalizar, e logo, passaram a investir em outro negócio tão lucrativo quanto o açúcar - o tráfico de escravos africanos. Na Bahia, o tráfico de escravos teve início logo após a fundação de Salvador, indicando que em “29 de março de 1549, o rei

<sup>281</sup> Cf. AZEVEDO, Thales de. *Povoamento da cidade do Salvador*. Salvador: Fundação Pedro Calmon, 2009. p. 107.

<sup>282</sup> Cf. SOUSA, Avanete Pereira. *A Bahia no século XVIII: poder político local e atividades econômicas*. São Paulo: Alameda, 2012. p. 07.

consentiu a entrada de até 120 escravos da ilha de São Tomé, sob o pagamento de apenas um terço dos direitos reais em Salvador”. Incentivos que contribuíram para que conforme Thales de Azevedo “[...] 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”[...]”<sup>283</sup>.

O aumento do tráfico de escravos correspondeu ao aumento na produção do açúcar, já que para um engenho ser produtivo fazia-se necessário o trabalho de 80 a 100 escravos. Números que foram acrescidos conforme a indústria açucareira se desenvolvia, chegando o Estado do Brasil a abrigar, no ano de 1583, cerca de três mil escravos africanos. “[...] estimativas que se somadas aos escravos que trabalhavam em outras culturas, chegam a contabilizar uns sete mil”<sup>284</sup>.

A proporção do tráfico de escravos no porto da Bahia durante o período da União Dinástica, foi representado na tabela abaixo feita a partir de dados coletados na base Slavevoyages<sup>285</sup>:

**Tabela 8 - Escravos desembarcados no porto da Bahia**

Ano	Total de escravos africanos Embarcados para o porto da Bahia
1608	876
1610	765
1611	576
1611	288
1612	469
1612	1332
1612	339
1615	1085
1615	166
1615	1248
1618	699
1618	610
1619	460
1619	230
1619	198
1619	1062
1623	272
1627	874
1629	133

**Fonte:** SLAVEVOYAGES. *Comércio Interamericano de Escravos* – Base de dados African Nanes Database at slavevoyages.org. 2020. Disponível em: <[www.slavevoyages.org/](http://www.slavevoyages.org/)>.

<sup>283</sup> Ver: AZEVEDO, Thales de. *Povoamento da cidade do Salvador*. Op. cit. p. 119.

<sup>284</sup> Ibidem, p. 119.

<sup>285</sup> Há de se ressaltar que os dados apresentados são uma representação aproximada, pois se baseiam apenas em uma única plataforma de dados, e por mais que a mesma seja atualizada sabemos que existem muitas lacunas em meio as informações citadas.

Como podemos observar na tabela acima a maior cota de exportação de escravos para o porto da Bahia, se deu durante o período que contempla a trégua hispano-holandesa dos doze anos. Sendo que os anos de 1612, 1615 e 1619, tiveram os valores mais expressivos, coincidindo também com as permissões de livre comércio do porto de Buenos Aires para com o Estado do Brasil, declaradas em 1602, 1618 e 1622. Já que “uma grande parte dos escravos desembarcados no porto da Bahia eram vendidos para o Rio da Prata” através das ligações mercantis com os vecinos e administradores do porto de Buenos Aires, o que rendia a Salvador uma expressiva quantidade de reales de prata circulantes devido ao tráfico de escravos com os castelhanos<sup>286</sup>.

Então o curto espaço de tempo que compreende a trégua dos doze anos na guerra hispano-holandesa, é importante para compreender os negócios e o crescimento mercantil do porto da Bahia. O conflito armado entre as tropas portuguesas e os holandeses da Companhia Holandesa das Índias Orientais ou VOC e da Companhia Holandesa das Índias Ocidentais ou WIC, ocupavam o ultramar ibérico e prejudicavam diretamente a escoação da produção de açúcar, o transporte dos escravos africanos entre os portos do Atlântico Sul e o comércio de abastecimento entre os mesmos<sup>287</sup>.

Assim, a invasão da WIC ao Estado do Brasil, em especial a cidade da Bahia, estava relacionado com o propósito da WIC e VOC de estabelecer um Império Ultramarino Holândes. Logo, a motivação da WIC e da VOC em invadir o Estado do Brasil visava iniciar o seu Império ultramarino já tendo o controle dos principais mercados e mercadorias do Atlântico Sul. E como foi anteriormente discutido, a escolha primeiramente do porto da Bahia e cidade de Salvador não foi uma decisão aleatória. A WIC sabia que através do domínio da Bahia teriam o controle, dos negócios do açúcar, tráfico de escravos e comércio de abastecimento no Atlântico Sul. Assim, ao atacar o porto da Bahia e a cidade de Salvador, a WIC esperava entrar no jogo social e mercantil luso-hispânico como “vencedores”, tendo a cabeça das redes mercantis ao seu favor, porque quem tivesse o domínio da Capitania de São Salvador da Bahia, teria simultaneamente “o controle do maior comércio e renda do ultramar atlântico”<sup>288</sup>.

Assim, o mapa abaixo foi retirado da plataforma Wikemediacommons e representa as áreas de disputa e conquista do Império Português pela WIC e VOC<sup>289</sup>:

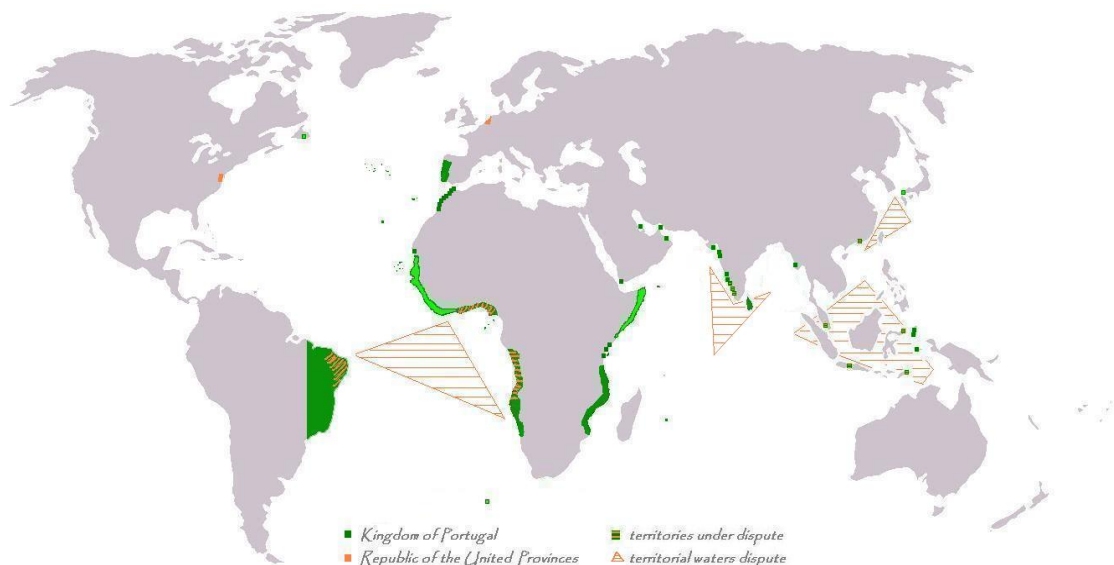
---

<sup>286</sup> Ver: Russell-Wood, A. J. R. *Fidalgos e Filantropos: A Santa Casa da Misericórdia da Bahia, 1550-1755*. Op. cit. p. 45.

<sup>287</sup> Ver: MELLO, Evaldo Cabral de. *O Brasil Holandês (1630-1654)*. *Passim*.

<sup>288</sup> *Ibidem*, *Passim*.

<sup>289</sup> No mapa estão representados o Império português em (verde); territórios da República das sete Províncias Unidas (laranja) e as zonas disputadas durante a guerra luso-holandesa (1588-1654) (traçado). Ver: WIKEMEDIACOMMONS. *Map of Dutch – Portuguese war 1588-1654*. *Passim*.

**Imagem 12** - Map of Dutch – Portuguese War 1588-1654

**Fonte:** WIKEMMEDIACOMMONS. *Map of Dutch – Portuguese war 1588-1654*. Wikimedia Commons. File: PDW, png. Disponível: <<https://commons.wikimedia.org>>. Acesso em: 06 jan 2021.

Assim, no início da União Dinástica 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”. Internamente, as vilas abasteciam a cidade de Salvador em alimentos; em troca, a praça comercial do porto fornecia as mais diversas mercadorias adquiridas a partir do fluxo comercial dos navios mercantes, que vinham dos mais variados portos. Porém, logo as dimensões e as necessidades de abastecimento de Salvador ficaram grandes demais para 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”<sup>290</sup>. Tanto que Kátia Mattoso afirmou que:

“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”<sup>291</sup>.

<sup>290</sup> Cf. SOUSA, Avanete Pereira. *A Bahia no século XVIII: Poder político local e atividades econômicas*. São Paulo: Alameda, 2012. p. 08-09.

<sup>291</sup> Ver: MATTOSO, Kátia M. de Queirós. *Bahia, século XIX uma província no Império*. Op. cit. p. 71.

Assim, como enfatizou Kátia Mattoso, os engenhos tornaram-se grandes centros produtivos, adquirindo também o papel de centros populacionais mais povoados, o que aumentou a necessidade de abastecimento. Sendo que Pernambuco e Bahia, mesmo após a fundação do Rio de Janeiro, continuaram a ser os centros produtivos e populacionais maiores do Estado do Brasil, pois conforme Boxer “[...] 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”. E mesmo sendo o solo bastante rico para as plantações de gêneros alimentícios no Estado do Brasil, 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”; “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<sup>292</sup>.

“Tais dificuldades de abastecimento tornavam-se maiores nos momentos de alta nos preços dos produtos da grande lavoura”, o que contribuía para que as atenções voltassem para as lavouras, “relegando as culturas alimentares ao abandono, em favor do maior lucro das monoculturas”<sup>293</sup>. Esses fenômenos de crise de abastecimento, quando somados ao período da 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 da Bahia e Pernambuco, dobrando a necessidade de alimentos no abastecimento das tropas de resistência.

Logo, a prosperidade que se encontrava na cidade de Salvador, nos primeiros anos da União Dinástica, foi completamente abalada por causa das invasões holandesas. Tanto que Tales de Azevedo chegou a afirmar 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”<sup>294</sup>.

A necessidade de abastecimento em Salvador foi em muito, resultado da atração que o porto oferecia aos navios em direção ao ultramar, devido à riqueza dos negócios do açúcar e do tráfico de escravos. Com isso, abastecia os navios que aportavam isoladamente na cidade de Salvador, alegando avarias causadas pelos temporais e pelos

---

<sup>292</sup> Ver: BOXER, Charles. *O império colonial português (1414-1825)*. Op. cit. p. 103, 115. Ver: PRADO JUNIOR, Caio. *Formação do Brasil Contemporâneo*. Op. cit. p. 161.

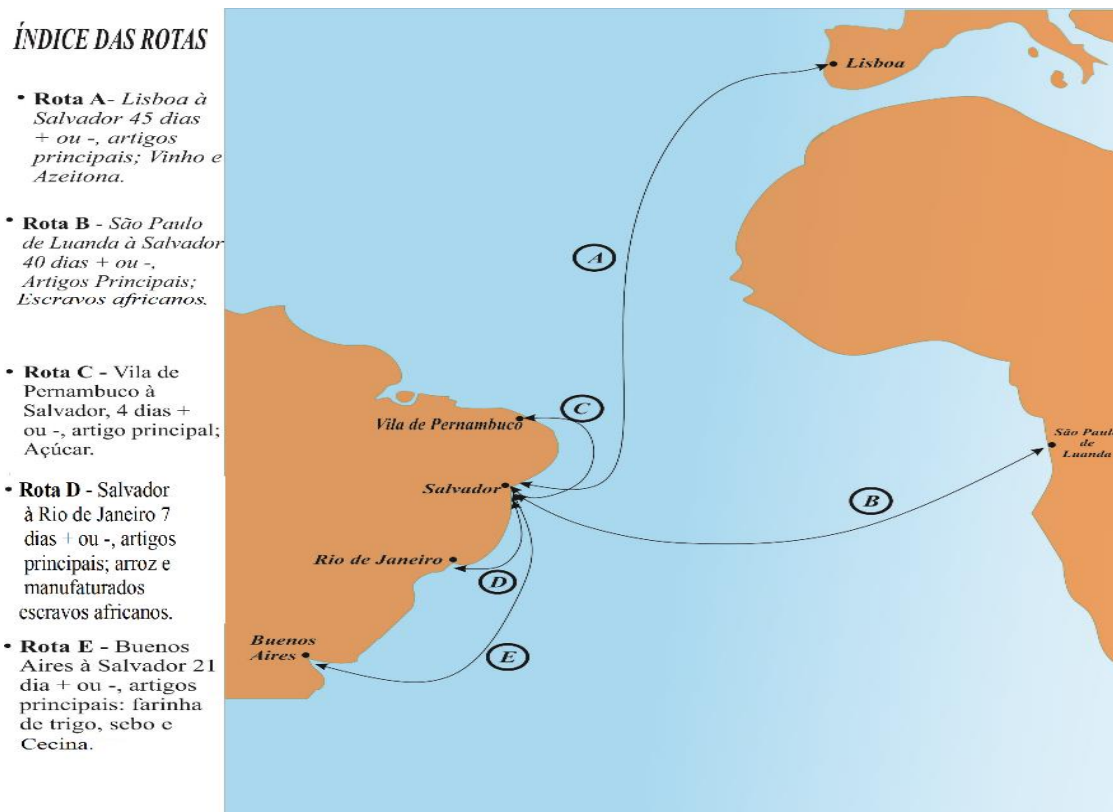
<sup>293</sup> Ibidem, p. 161.

<sup>294</sup> Ver: AZEVEDO, Thales de. *Povoamento da cidade do Salvador*. Op. cit. p. 131-132.

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”<sup>295</sup>.

Para ilustrar toda esta procura a cidade de Salvador e porto da Bahia, referenciada pela historiografia que versa sobre a centralidade da Capitania de São Salvador Bahia para o abastecimento das embarcações que circulavam no Oceano Atlântico. Foi elaborado o mapa das rotas soltas, onde está representado as principais viagens de abastecimento, dias de viagem em situações normais e mercadorias que geralmente eram as mais exportadas nas navegações soltas da Carreira do Brasil.

**Imagem 13** - Rotas soltas de abastecimento na Carreira do Brasil



**Fonte:** Archivo General de la Nación (Argentina). Registros de Navíos (siglo XVII) (código 9, 45 5 2). Legajo 1, 2, 3. Mapa elaborado pela autora através dos dados citados nas fontes.

Como ilustrado no mapa, todas as embarcações que precisavam circular mais ao Sul do Oceano Atlântico, tinham o porto da Bahia como ancoradouro por ser o mais próximo em dias de viagem. Assim, conforme podemos constatar no mapa acima, a centralidade de Salvador e a aumentada procura por abastecimento no porto da Bahia, justifica-se por ser possível encontrar nele, vinhos de Lisboa, escravos de Angola (São

<sup>295</sup> Ibidem, p. 252.

Paulo de Luanda), açúcar de Pernambuco, arroz, manufaturas e têxteis europeus, farinha de mandioca, fumo da Bahia, e escravos africanos do Rio de Janeiro. E como paliativo para a “falta de alimentos para abastecer toda essa gente” – farinha de trigo, sebo e cecina do Rio da Prata<sup>296</sup>.

Toda essa procura pelo porto da Bahia, agravou ainda mais a questão do abastecimento e para sanar a situação de degradação e necessidade de abastecimento, os comerciantes e administradores reais recorreram ao comércio com o Rio da Prata, através do porto de Buenos Aires, pelo qual a Bahia passou a ser frequentemente abastecida com farinha de trigo, sebo e cecina. Como a navegação entre Buenos Aires e Bahia era curta, aproximadamente 21 dias, o porto da Bahia acabou se tornando central, não apenas para os mercadores de Buenos Aires, como para os navios que circulavam nas rotas mercantis soltas da Carreira do Brasil<sup>297</sup>.

### 3.4 - As margens da ilegalidade

Desde as primeiras expedições da Espanha destinadas ao Rio da Prata, foi adotado o costume de fazer escala no porto da Bahia para a renovação das provisões e abastecimento da gente do mar. De modo que, os contatos mercantis entre os mercadores das Américas, foi constante mesmo antes da primeira permissão de comércio ser emitida pela Coroa. Tanto que segundo Russell Wood “[...] o licenciado Domingos de Abreu e Brito, em um relatório de 1591, quando o viajante francês François Pyard de Laval, baseado na sua residência em Salvador (1610), identificaram um forte elo entre o Brasil e a África e também uma inter-relação ibérica no Atlântico Sul”<sup>298</sup>.

Foi a partir de 1584 que a relação mercantil começou a ser registrada em documentos oficiais, e o Estado do Brasil passou a fazer parte da rota de comércio oficial do porto de Buenos Aires. Segundo a relação de Pedro Sotelo de Navaez, desde 1582 os habitantes de Tucumán interessavam-se pelo comércio com o Estado do Brasil e buscavam junto aos vecinos do porto de Buenos Aires a liberação mercantil do mesmo”. Todavia, coube ao português Francisco de Vitória, bispo de Tucumán, a iniciativa do comércio de exportação dos frutos da terra rio-platenses para com o Estado do Brasil, mesmo antes da oficialização desta rota.<sup>299</sup>.

---

<sup>296</sup> Cf. AGN. *Registro de Navios, Legajo 1: Navio San Pedro. Passim.*

<sup>297</sup> Ver: CANABRAVA, Alice P. *O comércio português no Rio da Prata (1580-1640)*. Op. cit. p. 82.

<sup>298</sup> Ver: Russell-Wood, A. J. R. *História do Atlântico português*. Op. cit. p. 204.

<sup>299</sup> *Ibidem*, p. 82.

Segundo José Golçalves Salvador “[...] Imediatamente a fundação de Buenos Aires, dois ilustres portugueses, valendo-se das circunstancias, 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”<sup>300</sup>. O bispo, nasceu em Portugal, mas cedo abandonou a sua pátria para tentar fortuna no Peru, trabalhou em Lima numa casa comercial e assim que teve a oportunidade ingressou no convento do Rosário em Lima. Não tardou muito para o bispo conquistar a indicação para “procurador das Cortes de Madrid e Roma” e graças à situação favorável da União Dinástica, conseguiu também o bispado de Tucumán.

Francisco de Vitória era conhecido por suas iniciativas mercantis e o seu bispado poderia ser comparado a uma feitoria particular, no início do século XVII as instituições religiosas e seus membros participavam ativamente da economia local, tanto que os “conventos, mosteiros e irmandades” como as Casas de Misericórdia eram financiadores mercantis. Dentro desta realidade social, não é de se espantar que tenhamos um bispo mercador, ou pelo menos, com ações e práticas que nos permite classifica-lo como comerciante. A iniciativa do bispo de vir a cidade de Salvador, estava centrada nas questões comerciais mais do que religiosas, como a administração local era parte fundamental no jogo social mercantil, alguns membros da audiência de Charcas acabaram por concedendo a solicitação do bispo de Tucumán. Conforme Rodrigo Ceballos “Contando com a conivência de alguns membros da Audiência de Charcas, enviou um navio ao Brasil, este, destinado a adquirir mercadorias em Salvador. Os objetivos comerciais estavam mascarados pelo propósito de trazer jesuítas da cidade de Salvador para Tucumán”<sup>301</sup>.

Chegando ao porto da Bahia, o bispo fez expedição de reconhecimento da Costa do Brasil, efetuando uma parada de vinte e seis dias em São Vicente; a sua embarcação foi a primeira que partiu das possessões espanholas para navegar rumo ao sul do Rio de Janeiro. O fato do bispo de Tucumán ter se arriscado nesta navegação, contando apenas com recursos próprios e locais, causou um impacto positivo para os mercadores locais do Rio da Prata, que seguidos dos mercadores do Estado do Brasil, observaram a sua tentativa de firmar a rota com um vivo interesse<sup>302</sup>.

---

<sup>300</sup> Ver: SALVADOR, José Gonçalves. *Os cristãos-novos e o comércio no Atlântico meridional*. Op. cit. p. 353.

<sup>301</sup> Ver: CEBALLOS, Rodrigo. *Arribadas portuguesas: a participação luso-brasileira na Constituição Social de Buenos Aires (c. 1580-1650)*. Op. cit. p. 34.

<sup>302</sup> *Ibidem, passim*.



O espanto quanto a navegação do bispo de Tucumán ter costeado a parte Sul da América, navegando entre o porto de Buenos Aires ao Rio de Janeiro, está pautado num entrave geográfico que na época dificultava muito a navegação entre os portos da própria Costa do Brasil. Segundo Boxer “[...] Por motivos óbvios, de natureza geográfica, a região Pará-Maranhão era comumente chamada de “costa Leste-Oeste”, contrastando com o litoral compreendido entre o Cabo de São Roque e o Rio da Prata, que era conhecido como “costa Norte-Sul [...]”. Sendo que as monções de navegação do mar do norte (em direção ao Rio da Prata), eram completamente contrárias as monções do mar do sul (em direção ao Rio de Janeiro), e até mesmo os mercadores mais experientes evitavam a navegação do porto da Bahia para o do Rio de Janeiro em épocas impróprias<sup>303</sup>.

Para melhor representar a navegação da costa Norte-Sul apresentamos a Carta geográfica que representa a embocadura do Rio da Prata no espaço Atlântico e nos permite visualizar a proximidade do Rio da Prata para com os portos do Estado do Brasil:

**Imagem 14** - Carta geográfica de las provincias de la Gobernación del Rio da Prata



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

<sup>303</sup> Ver: BOXER, Charles Ralph. *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola*. Op. cit. p. 33.

Ainda sobre as dificuldades de navegação na costa Norte Sul John Russell-Wood apresenta que:

“[...] O Giro oceânico do Atlântico Sul é anti-horário. Há convergência intertropical no Equador. Os ventos alísios de nordeste levavam os navios portugueses para a costa nordeste do Brasil, mas a passagem em direção ao sul, para além de São Roque, seria obstruída pelos ventos alísios de sudeste frontais. Para a navegação costeira, a monção de nordeste (outubro a abril) permitia navegar de Pernambuco a Bahia em quatro a cinco dias, e a monção de sudeste (abril a outubro) permitia a travessia da Bahia a Pernambuco. Deslocar-se na direção norte ao longo da costa sudeste brasileira significava ir contra a corrente predominante no país. Riscos físicos e a combinação de ventos e marés teriam importantes implicações para a própria colônia, para a maneira como ela era vista por Portugal e para suas relações com o mundo[...]”<sup>304</sup>.

Acolhidos na Bahia por Manuel Telles Barreto, primeiro governador geral nomeado pelo rei Felipe II o bispo de Tucumán nutriu com o governador uma grande amizade, muito bem cultivada pela troca de presentes entre ambos. Os presentes foram tantos, que os enviados do Bispo de Tucumán tiveram que comprar por mil ducados um segundo barco de trinta a quarenta toneladas para transportar de volta a Buenos Aires, todas as mercadorias adquiridas no porto da Bahia. E “após a permanência de seis meses, os dois barcos voltaram ao Rio da Prata carregados com seis jesuítas da Bahia, oitenta escravos africanos, comerciantes e diversas mercadorias”<sup>305</sup>.

Antes de retornar a Buenos Aires, a frota do bispo fez escala no Espírito Santo, local no qual o governador Miguel Vasco Fernandes Coutinho, aproveitou a ocasião para enviar um presente de dois mil pesos de prata a sua irmã que residia em Buenos Aires, esposa de Ruano Tellez procurador (fiscal) da Audiência de Charcas; “diante de tamanha

---

<sup>304</sup> Ainda segundo Russell-Wood “A viagem entre Pernambuco e Salvador transcorria melhor entre o início de outubro e o fim de abril, devido a monção de nordeste. Os ventos de sudeste favoreciam a navegação de Salvador a Pernambuco entre o fim de abril e o início de outubro. O impacto era evidente também no sistema de controle imperial. Ante o reconhecimento da virtual impossibilidade de comunicações marítimas entre os portos na costa Nordeste brasileira e os do Sudeste, em particular as capitanias de Salvador e o Rio de Janeiro, a Coroa portuguesa foi levada a estabelecer a entidade administrativa do Estado do Maranhão como distinta do Estado do Brasil. Tratava-se de uma admissão tácita de que as comunicações entre Lisboa e São Luís ou Belém eram mais fáceis do que entre esses portos e Pernambuco, Salvador ou Rio de Janeiro e que não era viável vice-reis ou governadores-gerais de Salvador ou do Rio despacharem ordens a portos na costa nordeste”. Ver: Russell-Wood, A. J. R. *História do Atlântico português*. Op. cit. pp. 128-129.

<sup>305</sup> As embarcações do bispo de Tucumán transportavam também: livros, medalhas de estanho, relíquias, estátuas, sinos, tecidos, conservas alimentícias, pontas de arado, caldeiras de cobre, utensílios de ferro bruto, dentre outros. Cf. 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. p. 198.

hospitalidade a estadia no Espirito Santo prolongou por mais vinte e dois dias o retorno da viagem”<sup>306</sup>.

Ao atracar no Rio de Janeiro “tiveram seus barcos carregados com outros presentes importantes, dentre eles, conservas e barris de gengibre, oferecidos ao bispo pelo seu amigo, o capitão Salvador Correa de Sá”. Fazendo em São Vicente as últimas provisões para viagem de retorno a Buenos Aires, e após nove meses de navegação com escalas pela costa do Brasil. Já chegando a Buenos Aires, na altura do Poso do Riachuelo, foram atacados pelo pirata inglês Robert Withington que havia entrado no estuário do Prata com o propósito de se abastecer de água doce. As mercadorias do bispo de Tucumán foram pilhadas, os barcos levados para o sul e depois abandonados sem velas, as provisões, tripulação e passageiros, dentre os quais restaram quarenta e cinco escravos negros que os ingleses não puderam levar, foram abandonados, chegando a Buenos Aires famintos e esfarrapados<sup>307</sup>.

Para melhor compreensão do ataque sofrido pelo bispo de Tucumán, abaixo está um mapa pintado por João Teixeira Albernaz<sup>308</sup> que representa o estuário do Rio da Prata e a localização do Poso do Riachuelo, local onde as embarcações atracavam no Rio da Prata antes de entrar no porto de Buenos Aires:

---

<sup>306</sup> Ver: CANABRAVA, Alice P. *O comércio português no Rio da Prata (1580-1640)*. Op. cit. p. 80.

<sup>307</sup> Ver: BOXER, Charles Ralph. *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola*. Op. cit. p. 19.

<sup>308</sup> O Mapa – Uruguay, estuário do Rio da Prata. Faz parte da coleção de Atlas intitulado: “Descrição de todo o marítimo da Terra de Santa Cruz chamado vulgarmente o Brasil”. Consiste em um conjunto de manuscritos coloridos, elaborados por João Teixeira Albernaz, cartógrafo oficial do reino de Portugal que recebeu no ano de 1640 a tarefa de cartografar todo o litoral do que viria a ser a América Portuguesa, neste contexto, o Atlas foi elaborado no período da Restauração Portuguesa, logo após o fim da União Dinástica. Esta coleção de mapas, revela os reais interesses da Coroa Portuguesa sob os territórios espanhóis, iniciando o litoral do Brasil pelo Estuário do Rio da Prata, incluindo o Uruguay em suas posses e terminando o contorno do litoral do Brasil na foz do Rio Amazonas. Ressaltamos que a prática de incluir a região do Rio da Prata no território português era antiga, existindo registros cartográficos do século XVI que já apresentavam esta configuração. Enfim, o que se evidencia no estudo dos mapas da época é que a prática de fabricar registros cartográficos que incluíssem como de Portugal o que em tese seria espanhol, favoreceu o alargamento das fronteiras físicas e sociais do território português para com o espanhol, prática que culminou no Mapa das Cortes em 1749, que serviu de base para o acordo diplomático entre Portugal e Espanha no Tratado de Madri, pondo um fim no entrelaçamento de mais de dois séculos entre a região platina e as Costas do Brasil. Cf. GUIA GEOGRÁFICO. Atlas do Brasil – 1640. Guia Geográfico/História do Brasil. Disponível em: [www.história-brasil.com/mapas/atlas-1640.htm](http://www.história-brasil.com/mapas/atlas-1640.htm). Acesso em: 13 de fev. 2017.

**Imagem 15 – Mapa: Uruguay, estuário do Rio da Prata**



**Fonte:** GUIA GEOGRÁFICO. Atlas do Brasil – 1640. Guia Geográfico/História do Brasil. Disponível em: [www.historia-brasil.com/mapas/atlas-1640.htm](http://www.historia-brasil.com/mapas/atlas-1640.htm). Acesso em: 13 de fev. 2017.

Quanto ao bispo de Tucumán, nem tudo foi perdido no curso que sofreu a sua frota no Poso do Riachuelo e Alonso de Vera, que também os acompanhou na partida, conseguiu escapar do ataque e retornou ao porto da Bahia onde comprou o navio “Nuestra Señora del Rosario”, rumando novamente ao Rio da Prata com as suas provisões. Alonso de Vera conseguiu chegar sem problemas ao porto de Buenos Aires no ano de 1586, inaugurando o registro de aduana da cidade e trazendo 2.137 pesos em mercadorias<sup>309</sup>.

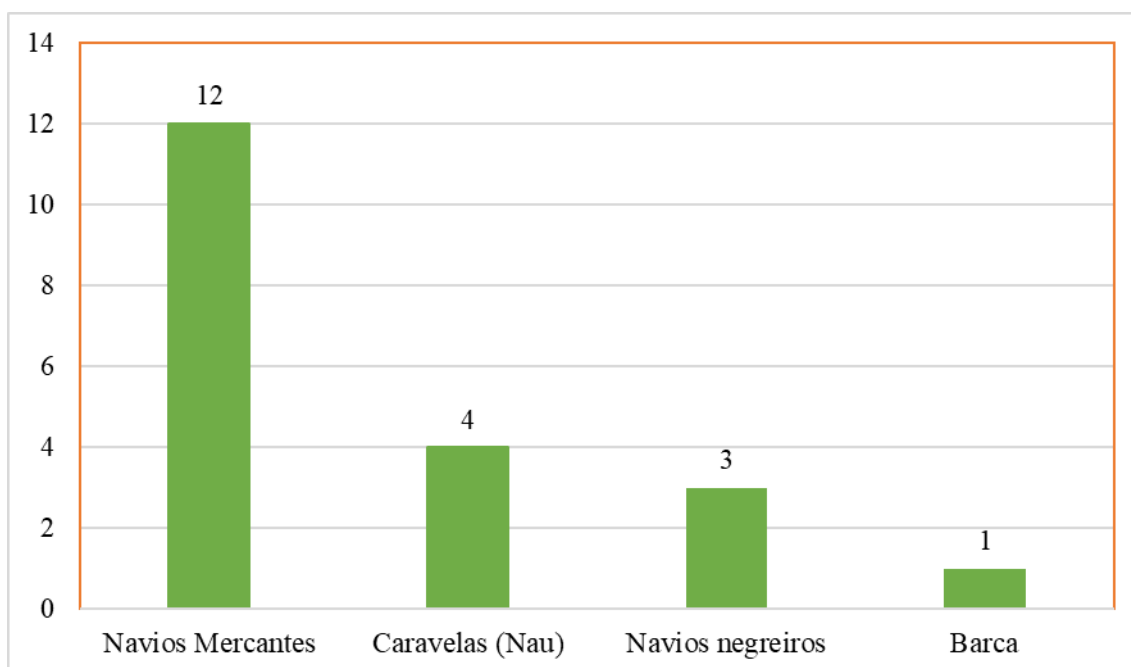
O navio utilizado para navegação nesta época, geralmente a caravela, com o passar do tempo e o aumento do conhecimento náutico passou por aperfeiçoamentos. “Servindo de ligação, correio e abastecimento nas armadas da Índia, as caravelas eram os navios que melhor podiam aproveitar os ventos contrários, ofereciam pequeno alvo aos inimigos, eram ligeiras e fáceis de manobrar”. “Existiam basicamente dois modelos de caravela – os galeões de guerra e as naus para o comércio”. Havia uma pequena diferença em relação a tonelagem dos navios destinados ao comércio, pois, enquanto a nau era um navio de tonelagem grande – próprio para grandes navegações, o navio mercante possuía uma tonelagem bem menor, por isso, era utilizado para os fretes de pequenas transações mercantis. Assim, o navio comprado por Alonso de Vera é do tipo Nau mercante, tipo

<sup>309</sup> Ver: CEBALLOS, Rodrigo. *Arribadas portuguesas: a participação luso-brasileira na Constituição Social de Buenos Aires (c. 1580-1650)*. Op. cit. p. 42.

mais utilizado nas navegações soltas entre o porto de Buenos Aires e as Costas do Brasil<sup>310</sup>.

As caravelas, naus e navios mercantes não foram os únicos a cruzar o mar do norte, conforme os registros de navio de Buenos Aires, vários outros tipos de embarcações também atracaram nas Costas do Brasil, dentre eles citemos a barca, navio mercante, navio negreiro, escaler, dentro outros que o tempo e o limite da pesquisa não nos permitirão apresentar, para melhor esclarecimento, abaixo estão representados em gráfico os principais modelos de embarcações que atracaram nas Costas do Brasil durante 1602 a 1624:

**Gráfico 2** - Tipos de embarcações que atracaram nas Costas do Brasil entre 1602 a 1624



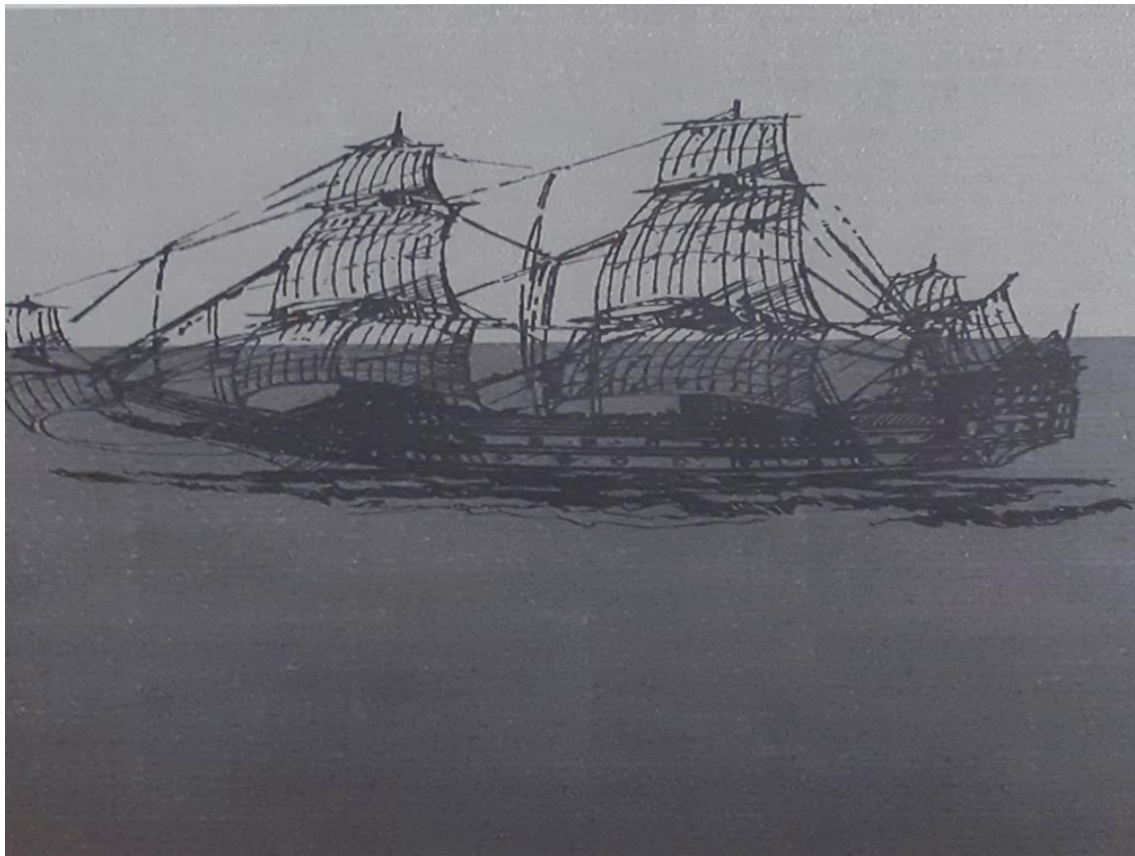
**Fonte:** Archivo General de la Nación (Argentina). Registros de Navíos (siglo XVII) (código 9, 45 5 2). Legajo 1, 2, 3. Gráfico elaborado pela autora.

Como podemos observar no gráfico acima, em meio as embarcações que atracaram nas Costas do Brasil entre 1602 a 1624, o maior destaque foi para os navios mercantes, que superaram para mais do dobro o número de viagens em relação as demais embarcações. O que reforça o caráter mercantil do Estado do Brasil ao longo da União Dinástica. Assim, para ilustrar melhor o gráfico, abaixo está representado em imagem um

<sup>310</sup> Ver: FURTADO, Júnia Ferreira. *Homens de negócio: a interiorização da metrópole e o comércio das minas setecentistas*. Op. cit. p. 91.

navio mercante. Imagem coletada na coleção “Naus no Brasil Colônia” – navio mercante – utilizado com frequência nas navegações soltas da Carreira do Brasil<sup>311</sup>:

**Imagem 16** - Navio mercante



**Fonte:** Nau Mercante – Cf. GODOY, José Eduardo Pimentel de. *Naus do Brasil colônia*. Ilustrações de Maria Luiza Ferguson. – Brasília: Senado Federal, 2007. p. 492.

Após o incidente ataque corsário ao bispo de Tucumán, os motivos de defesa em favor do comércio entre Buenos Aires e o Estado do Brasil, passou de puramente econômico, para argumentos de ordem política. Com a União Dinástica, o perigo de invasão por outras potências se tornou uma constante no Rio da Prata e os vecinos (principalmente os mercadores confederados) aproveitaram para encabeçar o discurso do perigo que corria o porto de Buenos Aires – “desguarnecido e sem recursos” - de cair em mãos de potência inimiga, por não ter uma rota comercial oficial estabelecida<sup>312</sup>. Mal sabiam os vecinos que ao alegar a importância estratégica do estuário do Prata, como via de penetração para as minas de Potosí e escala fortificada para o Atlântico Sul, por

<sup>311</sup> “Embarcação utilizada exclusivamente para fins comerciais. Ver: Nau Mercante – Cf. GODOY, José Eduardo Pimentel de. *Naus do Brasil colônia*. Op. cit. p. 675.

<sup>312</sup> Ver: CANABRAVA, Alice P. *O comércio português no Rio da Prata (1580-1640)*. Op. cit. p. 81.

permitir a comunicação entre o Estado do Brasil e a sede do Vice-Reino; estavam reforçando os motivos da Coroa em não querer permitir o livre comércio no Rio da Prata.

Pois, se a rota oficial de comércio para o Rio da Prata que contemplava Sevilha - via Puerto Bello e Panamá era lucrativa para a Coroa, a mesma não teria interesse de permitir concorrência e não iria colocar os interesses da Colônia a frente dos interesses da Metrópole. Mesmo com as restrições e embargos ao comércio do Rio da Prata com o Estado do Brasil, segundo Boxer “[...] o comércio com o Brasil aumentou de uns poucos navios nos meados do século XVI para duas centenas em 1618, ocasionando um declínio no valor e importância da frota de Espanha”<sup>313</sup>. Complementando, Boxer afirma que:

“Os exageros, incongruências e inexatidões dos memorialistas que se ocuparam do assunto são perfeitamente óbvios. Não levam eles em conta o aumento crescente da exportação do açúcar pelo Brasil, fator de primeira importância no incremento do tráfico de Portugal com a sua colônia, e o que dizem sobre a quantidade de barras metálicas é, em grande parte, fruto da imaginação. Mas que havia verdade na alegação de que o comércio dos monopolistas de Sevilha com a América do Sul estava sendo solapado pela importação de mercadorias via Brasil e Buenos Aires confirmam-no muitas outras fontes coevas”<sup>314</sup>.

Assim, como um jogo de tabuleiro onde cada movimento é decisivo. Diante do posicionamento da Coroa em continuar negando o livre comércio através do porto de Buenos Aires para com o Estado do Brasil. Os vecinos começaram a discursar em como uma rota oficial traria mais embarcações a embocadura do Rio da Prata e que o fluxo contínuo das frotas, acabaria por afastar os piratas e corsários. Pois, assim como o bispo de Tucumán foi atacado próximo ao Poso do Riachuelo, já no Rio da Prata, muitos corsários circulavam no estreito de Magalhães, em direção ao Pacífico, afim de pilhar os galeões da Carrera de las Índias e as cidades costeiras espanholas<sup>315</sup>.

Felipe II acabou por ceder ao jogo social mercantil de Buenos Aires e concedeu uma pequena abertura ao comércio interiorano via Buenos Aires para o Estado do Brasil. Aos poucos, se engendrou uma teoria paradoxal de que o comércio marítimo afastaria os piratas e que por causa da circulação interna no estuário, maiores recursos se concentrariam no porto, aumentando os interesses que teriam os vecinos em defendê-lo”<sup>316</sup>.

<sup>313</sup> Ver: BOXER, Charles Ralph. *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola*. Op. cit. p. 92.

<sup>314</sup> Ibidem. p. 92.

<sup>315</sup> Ver: CANABRAVA, Alice P. *O comércio português no Rio da Prata (1580-1640)*. Op. cit. p. 79.

<sup>316</sup> Ibidem, p. 71.

Conforme Alice Piffer Canabrava “[...] 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”<sup>317</sup>. Assim, até o ano de 1590, foram concedidas pela Coroa reduzidas licenças de permissão de comércio em Buenos para com Estado do Brasil, todas de caráter esporádico e primando favoritismos. Em 1592 as autoridades do Peru, sofrendo a concorrência de produtos que vindo do Estado do Brasil por Buenos Aires, tinham um preço bem mais favorável a compra local. Conforme Boxer “[...] aplicaram uma odiosa e temporária taxa a esse comércio Brasil – Rio da Prata – Tucumán, sendo o seu controle, centralizado, com ingênua (ou quiçá intencional) impraticabilidade na audiência planáltica de Charcas”<sup>318</sup>. Neste sentido, Charles Boxer chama atenção para o fato de que:

“[...] naquela época uma média de duzentos navios, com 100 a 400 toneladas de deslocamento, largavam cada ano dos portos portugueses com destino ao Brasil, carregados principalmente de tecidos e outros artigos manufaturados. É obvio que era demasiado para as necessidades de importação de uma população calculada em 8.000 vecinos, e que boa parte daqueles artigos destinava-se a ser reexportada do Brasil para o Peru, via Rio da Prata, Paraguai e Tucumán. As mercadorias em questão procediam em sua maioria do norte da Europa, visto como nem a Espanha, nem Portugal as produziam em quantidade suficiente. O frete e os direitos cobrados nesses navios portugueses eram menores do que os exigidos nas frotas oficiais de Sevilha, o que só por si basta para explicar o crescimento fenomenal do tráfico com o Brasil. Em consequência, o custo daqueles artigos na sul-América espanhola era muito menos, quando importados de Portugal, via Brasil e Buenos Aires, do que se sua importação fosse feita pela rota oficial, de Sevilha via “Tierra Firme”. Quando os negociantes licenciados chegavam a Puerto Bello e Cartagena de Índias, achavam essas praças já abastecidas dos mesmos artigos e por preços inferiores, trazidos via Brasil”<sup>319</sup>.

Sendo assim, a iniciativa da Coroa de restringir as permissões reais de comércio em Buenos Aires ao controle da Audiência de Charcas, e manter Buenos Aires como um porto fechado ao livre comércio; causou inúmeras contestações no Cabildo e articulações locais que através de iniciativas privadas dos mercadores confederados se esforçavam para manter ativa a rota Estado do Brasil – Buenos Aires. Para equilibrar este jogo social mercantil pautado no “pode, mas deve, proíbo, mas não cumpro”, vecinos, clérigos e

---

<sup>317</sup> Ibidem, p. 79.

<sup>318</sup> Ver: BOXER, Charles Ralph. *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola*. Op. cit. p. 90.

<sup>319</sup> Ibidem, p. 91.



funcionários locais se uniam contra os interesses dos grandes comerciantes de Lima. Pois, uma vez inaugurada pelo bispo de Tucumán, a rota mercantil com o Estado do Brasil se tornou conforme Ceballos “[...] tão conveniente e proveitosa para os que dela se utilizam, que o contrabando no comércio do Brasil com o Peru intensificou-se a largos passos”<sup>320</sup>.

Não por acaso foi a própria Audiência de Charcas que autorizou em 1584 a entrada, pelo porto de Buenos Aires, de certo número de escravos destinados ao bispo de Tucumán, todos isentos do imposto de importação”. Assim, estar o porto de Buenos Aires fechado ou aberto para o comércio com o Estado do Brasil não fez muita diferença, porque o que importava neste tabuleiro de interesses mercantis e sociais, era saber escolher o seu lado (beneméritos e confederados) e acima de tudo, saber jogar.

---

<sup>320</sup> Ver: CEBALLOS, Rodrigo. *Arribadas portuguesas: a participação luso-brasileira na Constituição Social de Buenos Aires (c. 1580-1650)*, Passim. Ver: BOXER, Charles Ralph. *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola*. Op. cit. p. 91.

#### **4 RIO DA PRATA - REGIÃO MERCANTIL DESENVOLVIDA AS MARGENS DO ESTADO DO BRASIL**

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 mercantis entre o porto de Buenos Aires e o Estado do Brasil foi dividida em duas partes: a primeira apresentada no terceiro capítulo, que discutiu as práticas sob as quais eram estabelecidos os contratos de compra e venda dos frutos da terra rio-platense no Estado do Brasil, e a segunda desenvolvida no quarto capítulo que apresenta os sujeitos que tornaram estas relações mercantil possíveis.

Ao apresentar a circulação atlântica das rotas soltas, Carreira das Índias e navios soltos da Carreira do Brasil (primeiro tópico deste capítulo), os sujeitos que circularam nestas rotas e foram responsáveis pela navegação dos navios que compunham a frota de abastecimento da rede mercantil luso-hispânica foram apresentados em biografia modal.

No segundo tópico, as trajetórias mercantis da gente do mar foram relativizadas com o tráfico negreiro e a exportação de crianças escravas dos portos do Estado do Brasil para o porto de Buenos Aires onde serviam de grumetes nos navios mercantes.

No terceiro tópico, são apresentados alguns comerciantes que tiveram grandes lucros através do comércio de abastecimento entre o Estado do Brasil e o Rio da Prata e que através do comércio adquiriram cabedal para se tornarem fiadores mercantis, associados a Ordens religiosas na Bahia, Rio de Janeiro e Buenos Aires, e assim, como o português Antonio Fernandez Barrios construíram através da circulação mercantil na América Ibérica benefícios para si e para os seus em Buenos Aires.

Por fim, no quarto e último tópico são apresentados detalhes do funcionamento das alfândegas do Estado do Brasil e do jogo social mercantil estabelecido entre os representantes mercantis e os funcionários régios que possibilitaram, ou não, um sujeito comum se tornar mercador na Colônia.

#### 4.1 - Rotas soltas, Carreira das Índias e Carreira do Brasil, foi o porto de Buenos Aires que as uniu

A primeira Buenos Aires foi fundada em 1536, permanecendo povoada, mesmo que precariamente, até 1541. Sua fundação fez parte de um ciclo de explorações lideradas por Dom Pedro de Mendoza, e o objetivo da expedição era abrir um porto no estuário do Prata que servisse de base marítima para as comunicações do interior para com o litoral. Assim, quando Dom Pedro de Mendoza fundou a cidade de Buenos Aires na margem ocidental do rio da Prata, buscava “poder algum dia abrir caminho y entrada para el Reyno del Perú”<sup>321</sup>. Conforme Alice Piffer Canabrava:

“A 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 distância, 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 oriundos de Assunção restavam cinco anos depois, apenas 50’, a estes, muito impropriamente poderia caber o título de *vecinos*, pois dispunham apenas de uma camisa e de uma libra de pólvora”<sup>322</sup>.

Assim, em 1541 remanescentes da expedição de dom Pedro de Mendoza fundaram a colônia de Assunção e o porto de Buenos Aires, que foi despovoado mais vez. Porém, a necessidade de uma escala na orla marítima atlântica para as comunicações do Paraguai com a Espanha continuou latente. Tanto que o capitão João Romero, seguido por Gonçalo de Mendoza, tentaram repovoar o porto de Buenos Aires, sem sucesso mais uma vez.

Apenas quando a Audiência de Charcas foi fundada em 1561, é que teve início um período decisivo para a rápida execução dos planos de comunicação com o Atlântico através do porto de Buenos Aires. O licenciado Juan de Matienzo passou a advogar perante a metrópole a favor das vantagens de comunicação com a Espanha por intermédio de um porto no estuário do Rio da Prata, porto este, que contribuiria para a formação de uma grande unidade administrativa compreendida entre Potosí, Tucumán e Paraguai<sup>323</sup>.

Juan de Matienzo estava certo e através do porto de Buenos Aires foi formada uma grande rede de comunicação mercantil entre o litoral e as demais cidades do Rio da Prata, conectando através da embocadura do Rio da Prata o interior ao litoral e o litoral

<sup>321</sup> Ver: CANABRAVA, Alice P. *O comércio português no Rio da Prata (1580-1640)*. Op. cit., pp. 64-65.

<sup>322</sup> Ibidem, p. 65.

<sup>323</sup> Ibidem, p. 65.

ao mundo Atlântico. Assim, o mapa abaixo representa a região do Rio da Prata com os seus principais centros produtores e a ligação que os mesmos passaram a ter com o porto de Buenos Aires:

**Imagem 17** - Mapa Rio da Prata e a sua região produtora



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

Como é possível observar no mapa acima, as cidades de Potosí, Tucumán, Assunção e Buenos Aires, mantinham uma relação de dependência entre si. Onde a produção local de um desses centros urbanos estava conectada a produção dos demais. Cada qual se abastecia e ao mesmo tempo se complementava, com efeito, a farinha de trigo só era abundante em Buenos Aires, por causa da produção de Córdoba e Assunção e devido a esta parceria regional o porto de Buenos Aires dava conta do abastecimento interno e poderia assumir a capacidade de exportação para a sua região; pois segundo

Canabrava “[...] gado vacun, trazido de Assunção por Juan de Garay ao fundar a cidade, se multiplicava rapidamente”<sup>324</sup>.

A cidade de Tucumán, era diretamente favorecida pela sua localização, pertencia ao caminho real para a região de Potosí e sua economia era orientada pela fabricação de carretas feitas inteiramente de madeira, todos os veículos utilizados nas províncias do Rio da Prata eram produzidos lá. Ainda em Tucumán, era desenvolvida a cultura do algodão e do linho, fornecidos como matéria-prima para a indústria de tecidos grosseiros, que tinha como principal finalidade vestir os trabalhadores da região mineira do Alto Peru. “Tucumán era considerada tão farta, que os jesuítas faziam da cidade o seu centro de provisionamento”; por conta da fartura de produtos alimentícios, a cidade acumulou tanto capital que se tornou um dos principais centros de consumo dos artigos de procedência europeia vindos de Buenos Aires, por intermédio dos portos da Bahia e Rio de Janeiro<sup>325</sup>.

Então, assim como os índios de Boipeba abasteciam a cidade de Salvador e as demais localidades de farinha de mandioca através do porto da Bahia. O trabalho dos índios de Tucumán abastecia de “farinha de trigo, gado bovino, muares e tecidos de fabricação local” as várias cidades do Peru e Potosí, que segundo Boxer “[...] todos esses produtos, e bem assim os que vinham de Buenos Aires para o Alto Peru, com trânsito por Tucumán, eram pagos em barras ou cunhas de prata, em busca dos quais vinham os peruleiros”<sup>326</sup>.

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. “Tido como um dos mercados mais caros do mundo em sua época, o abastecimento de manufaturas europeias, que acontecia através do Vice-Reino do Peru, privilegiava a cotação de prata das minas, e se comparados os mesmos produtos vendidos no reino de Espanha, em Potosí chegavam a valer entre oitocentos e até mil por cento a mais”.

Assim, Russell-Wood afirma que “[...] o Oceano Atlântico influenciou a natureza das trocas, fossem elas demográficas, econômicas, sociais, culturais, comerciais entre os três continentes e os arquipélagos adjacentes que o compõem. Ou seja, o Atlântico foi mais do que um oceano atravessado, mais um interferidor nos processos econômicos, nos

<sup>324</sup> Ver: CANABRAVA, Alice P. *O comércio português no Rio da Prata (1580-1640)*. Op. cit. p. 65.

<sup>325</sup> Ibidem, p. 65.

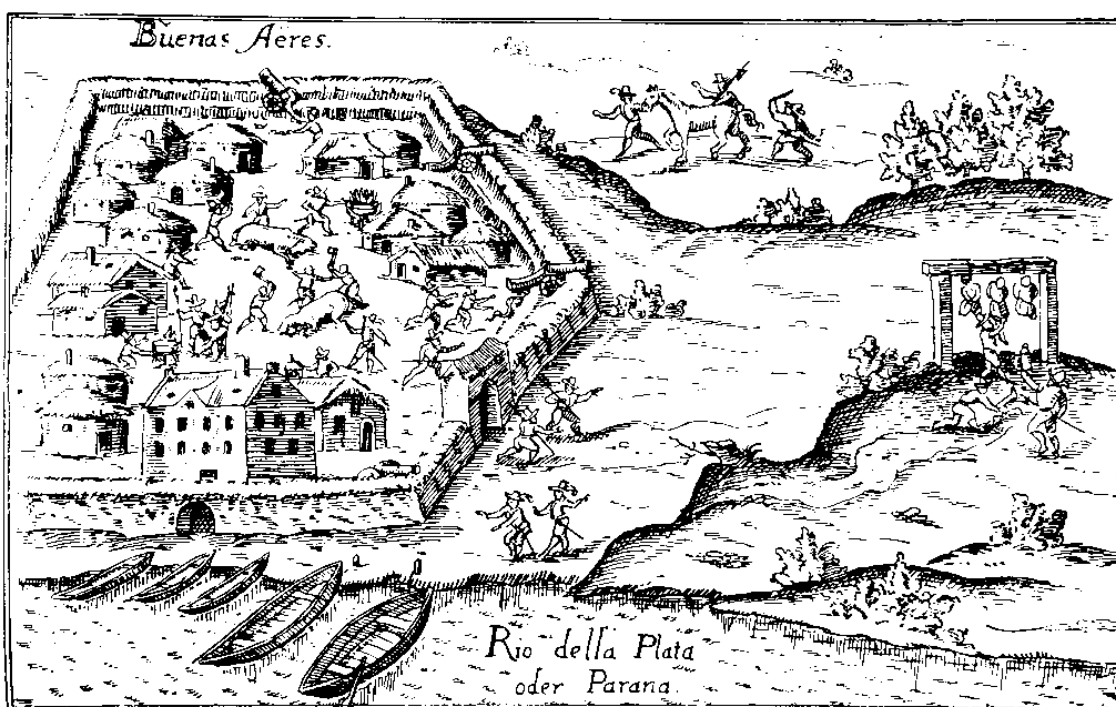
<sup>326</sup> “Enquanto os paulistas devastavam a ferro e fogo as reduções jesuítas, uma forma nova de infiltração de portugueses se processava na sul-América espanhola, entrando pelo Rio da Prata, para atravessar os pampas e o Chaco, rumo aos Andes do Peru. Os mercadores ambulantes e os viajantes comerciais que demandavam (ou deixavam) o vice-reino espanhol por aquela via proibida eram conhecidos no Brasil como *peruleiros*”. Ver: BOXER, Charles Ralph. *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola*. Op. cit. pp. 86-88.

fluxos humanos, nas interligações de regiões”<sup>327</sup>. Com a rota atlântica, os vecinos acreditavam que o porto de Buenos Aires operaria uma captura de tráfego em relação às cidades de Lima, Quito e Chile (seus concorrentes), pois seria mais viável realizar a viagem à Espanha via o rio da Prata – Oceano Atlântico.

O porto de Buenos Aires foi fundado novamente em 11 de junho de 1580, com o título de cidade de Santíssima Trinidad y Puerto de Buenos Aires. Quem comandou a expedição de 60 vecinos foi Juan de Garay, sob o título de tenente de governador, pondo um ponto final ao período de conquista dos territórios espanhóis na América<sup>328</sup>.

Abaixo está uma imagem que representa Buenos Aires um pouco depois da sua primeira fundação:

**Imagem 18** - Buenos Aires pouco após sua fundação em 1536.



**Fonte:** GUIAGEO-AMERICAS. *Buenos Aires pouco após sua fundação em 1536*. 2020. Disponível em: [www.guiageoamericas.com](http://www.guiageoamericas.com). Acesso em: 08 jan. 2020.

Juan de Matienzo estava correto em acreditar que o porto de Buenos Aires traria vitalidade mercantil para a região do Rio da Prata. A partir de 1580, os vecinos se estabeleceram definitivamente no porto de Buenos Aires, porém, a colonização nas regiões do Prata estava ainda incipiente, contribuindo para que “o tão sonhado caminho real entre a rota Buenos Aires – Potosí, fosse fundado quase meio século depois do

<sup>327</sup> Ver: Russell-Wood, A. J. R. *História do Atlântico português*. Op. cit. p. 17.

<sup>328</sup> Ver: CANABRAVA, Alice P. *O comércio português no Rio da Prata (1580-1640)*. *Passim*.

povoamento da região, compondo o último ponto de ligação entre o Atlântico Sul e o Alto Peru”<sup>329</sup>. E conforme Rodrigo Ceballos:

“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”<sup>330</sup>.

Ceballos demonstra que a Coroa privilegiava a manutenção da Carreira de Índias, mas, os vecinos de Buenos Aires continuavam a defender o comércio com o Estado do Brasil, para ter acesso às mercadorias e manufaturas europeias; adquirindo-as em maior quantidade e menor preço do que as mercadorias abastecidas por Lima. Pois, conforme Ceballos “[...] 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 foi uma tentativa de promover rotas alternativas de comércio com a Europa”<sup>331</sup>.

O propósito de comercializar com a Europa via Atlântico Sul, foi alcançado através da ligação mercantil com o Estado do Brasil, que fazia circular em Buenos Aires toda a diversidade de artigos e gêneros europeus. Porém, foi o triangulo mercantil entre o Estado do Brasil, Buenos Aires e Angola, o que se tornou mais lucrativo a longo prazo para os vecinos. Assim, o mapa abaixo representa a troca de mercadorias do porto de Buenos Aires com as Costas do Atlântico Sul:

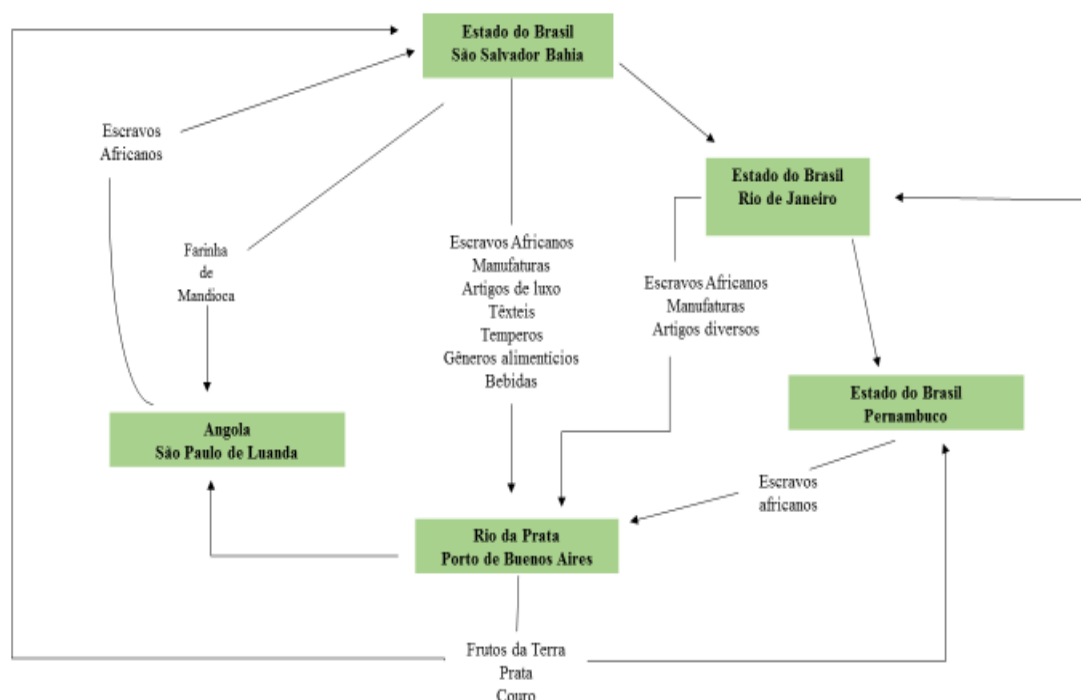
---

<sup>329</sup> Ver: CEBALLOS, Rodrigo. *Arribadas portuguesas: a participação luso-brasileira na Constituição Social de Buenos Aires (c. 1580-1650)*. Op. cit. pp. 37-38.

<sup>330</sup> Ibidem, p. 02.

<sup>331</sup> Ibidem, p. 02.

**Imagem 19** - Mapa Relação de interdependência mercantil



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

Como é possível observar no mapa acima, os portos do Estado do Brasil abasteciam o porto de Buenos Aires e da África (Angola), e de contrapartida recebiam abastecimento e cada porto exportava o seu excedente. Assim, para compreender a sociedade em formação no Rio da Prata, é necessário compreender “o sistema atlântico do qual a América fazia parte” e todas as suas possibilidades mercantis. Para uma sociedade do “Antigo Regime católico, baseada numa agricultura camponesa, precária e cada vez mais dependente de recursos do comércio ultramarino”; participar ativamente do comércio marítimo português, traria não só a manutenção do básico para o consumo interno, mas, a possibilidade de ascender socialmente dentro de uma realidade cultural que ainda trazia resquícios da hierarquização medieval<sup>332</sup>.

As vantagens comerciais oferecidas pela navegação atlântica, foi o estopim para a disputa entre os representantes mercantis e administradores de Charcas para com os de

<sup>332</sup> Cf. FRAGOSO, João; KRAUSE, Thiago. *Sistemas atlânticos e monarquia na época moderna: anotações preliminares*. Org. João Luís Ribeiro Fragoso; Maria de Fátima Gouvêa. – 2ª ed. – Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2015. (O Brasil Colonial; v. 2). p. 7.



Lima, a respeito do direito de monopólio das vendas de artigos de luxo para as regiões mineiras e suas áreas de influência. Em 1582, o presidente da Audiência de Charcas - o 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 local<sup>333</sup>. Como no tempo das discórdias entre Charcas e Lima, o bispo de Tucumán já havia provado que a rota de comércio com o Estado do Brasil não só era possível, como também, viável e lucrativo. Os ouvidores de Charcas passaram a ser mais coniventes com as permissões temporárias para os vecinos de Buenos Aires; e a partir de então, os administradores locais do porto de Buenos Aires, passaram a organizar por sua conta e risco, as navegações de retorno sem a direta interferência de Charcas. E segundo Charles Boxer:

“Em Buenos Aires, de quatorze a dezoito navios entravam anualmente em seu porto, trazendo tecidos em quantidade equivalente à dos que eram trazidos da Tierra Firme pela *flota*. O mercado peruano vivia abarrotado com esses estoques, em detrimento dos comerciantes que haviam contratado com a *flota* o seu suprimento. O valor do ouro e da prata em barra, contrabandeados no porto de Buenos Aires para o pagamento dessas importações não autorizadas foi avaliado, sem dúvida com exagero, em um milhão de pesos por ano. As províncias do Rio da Prata, Paraguai e Tucumán eram frequentadas por abastados judeus portugueses, refugiados da Inquisição, que tomavam para si não só o comércio local como ainda muitos postos da administração, ao passo que os descendentes dos conquistadores castelhanos viam-se reduzidos à pobreza. Essa flagrante violação das ordens reais e do monopólio comercial de Sevilla contava com a conivência de muitos membros do funcionalismo local. Os colonos clamavam todos eles pela abertura do porto de Buenos Aires, avaliando o mérito de seus governantes pelo zelo que mostravam em encorajar esse comércio clandestino<sup>334</sup>.

Como apresentou Boxer, o comércio em torno das minas se tornou tão lucrativo que as cidades de Tucumán, mantiveram-se economicamente ativas, produzindo algodão, carne, trigo, arroz, azeites, legumes, frutas, além de gado bovino, caprino e muar. Comercializando-os diretamente com Potosí e o Estado do Brasil, de onde tirava os recursos necessários para a compra de artigos de procedência europeia por preços que derrubavam a margem de lucro dos seus concorrentes. A segunda fundação do porto de Buenos Aires alterou as relações mercantis de toda a região platina, e os vecinos de Buenos Aires se beneficiaram do comércio com o Estado do Brasil que necessitado de

---

<sup>333</sup> Ver: CANABRAVA, Alice P. *O comércio português no Rio da Prata (1580-1640)*. Op. cit. p. 35.

<sup>334</sup> Ver: BOXER, Charles Ralph. *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola*. Op. cit. p. 92.

abastecimento comprava regularmente os frutos da terra rio-platense - especificamente a farinha de trigo, sebo e cecina.

O porto de Buenos Aires funcionava como válvula de escape para as mercadorias de toda a região do Rio da Prata, reexportados para o Estado do Brasil, a espera de artigos e manufaturas europeias, que de Buenos Aires eram vendidos para os lugares mais longínquos da região platina. E conforme Canabrava [...] “por meio do novo porto de Buenos Aires as mercadorias subiriam pelos rios até Assunção e Tucumán”. “De Tucumán as mercadorias poderiam seguir em mulas ou cavalos” para o Chile, Alto Peru e até mesmo Lima e Quito seus maiores concorrentes<sup>335</sup>. Desta forma, veremos na tabela abaixo uma estimativa feita com base nos registros de navios da quantidade e variedade dos artigos europeus que foram exportados do porto da Bahia para Buenos Aires<sup>336</sup>:

**Tabela 9 - Produtos que foram exportados do porto da Bahia para Buenos Aires**

Produtos	Quantidade adquirida	Cotação
Abalorios	45 maços	150 reales as contas
Baquetas Inca	27 tigros	1 pataca cada uma
Berimbaus	3 maço	250 réis o maço
Bocais	6 maços	Duas patacas cada
Bocetas	24 centos	200 réis cada cento
Brazeiros de cobre	36 caixas	80 réis a caixa
Camisas de lenço	135 camisas	980 reales cada
Castiçais	81 varas castelhanas	720 reales cada
Cera lavada do Brasil	150 libras	4 reales a libra
Chapéus negros comuns	63 chapéus	252 reales cada
Cintas de arcebispo	66 dúzias	2 mil réis a dúzia
Cochonila colorada que são de Londres	24 varas	466 reales a vara
Contas frisadas		1000 réis cada
Contas rachadas		2 cruzados cada
Facas carnicieras	39 facas	
Facas da Mina	6 dezenas	200 réis a dúzia
Fio comum	15 libras	12 reales a libra
Focas de frade	12 dúzias	Dois tostões a dúzia
Ganga, Brim, Denim	150 varas	3 reais a vara

<sup>335</sup> Ver: CANABRAVA, Alice P. *O comércio português no Rio da Prata (1580-1640)*. Op. cit. p. 35.

<sup>336</sup> No final do texto encontrasse um glossário de pesos e medidas, juntamente com o de mercadorias.

Lenço de linho	66 varas	66 reales a vara
Leques da Índia	360 leques	2 tostões cada
Meias de lã	320 pares	1U920 reales
Meias de seda	204 pares	80 reales cada par
Mesas da Índia	15 mesas	1 pataca cada
Palmilhas	54 varas	192 reales cada vara
Palmilhas castelhanas	240 varas	2U560 reales
Panos de Flandres coloridos	6 panos	16 réis cada
Panos de Londres	90 varas castelhanas	1U600 reales cada
Panos de seda	12 libras	160 reales a libra
Papel	153 resmas	300 réis cada
Perpetuanes	6 peças	
Pregos Inca	18 maços	a pataca
Sabão	12 barris	400 libras o barril
Sombreiras	18 caixas	1 cruzado a caixa
Tecidos da Holanda	24 peças	
Tijelinhas	39 dúzias	
Tinteiros com suas poeiras	48 dúzias	300 réis a dúzia
Toalhas de mesa	90 peças	9U000 reales cada
Velas	9 caixas	2 mil réis a caixa

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

Através dos artigos listados na tabela acima, é possível perceber que o papel, palmilhas castelhanas, meias de seda, leques da Índia, denim e cera lavada do Brasil, foram os produtos de maior exportação do porto da Bahia para Buenos Aires. Este leque de mercadorias diversas, de múltiplas origens, comprova o fato de que o Estado do Brasil – em especial o porto da Bahia – poderia ser considerado a cabeça das redes mercantis atlânticas. Pois, de acordo com Russell-Wood:

“Segundo a historiografia, com poucas exceções, a presença comercial do Brasil limita-se ao Atlântico. Um aspecto que tem merecido a atenção de historiadores é o papel dos portos brasileiros, sobretudo o de Salvador, como ponto de escala na carreira da Índia. Segundo esses autores, tais escalas foram muito atraentes para os capitães, oficiais e marinheiros e para aquelas pessoas voltando da Índia para Lisboa que viam em Salvador uma boa chance para vender/trocar produtos asiáticos por açúcar, fumo e outros produtos brasileiros, em um comércio predominantemente ilegal e clandestino. Em resumo, para além do contexto comercial do Atlântico, Salvador tem sido retratada como porto para descarga, mais do que para carregamento de

mercadorias. Alguns exemplos poderão corrigir essa visão, situando Salvador como um participante ativo no comércio multioceânico”<sup>337</sup>.

Conforme Russell Wood, foi possível ao porto da Bahia exportar estes diversos produtos à Buenos Aires, por causa do grande trânsito de embarcações mercantis em sua Costa. Tanto que Willian Dampier “[...] em 1699, o aventureiro inglês Willian Dampier descreveu a Bahia como “a mais importante cidade do Brasil, seja em relação à beleza de seus edifícios, seu tamanho, ou seu comércio e renda”<sup>338</sup>. O comércio foi a causa de toda esta prosperidade no porto da Bahia e cidade de Salvador. Pois, segundo Russell Wood havia um crescente “[...] comércio triangular de bens complementares entre Portugal, a costa ocidental da África e o Brasil. Era um comércio de oferta e procura”<sup>339</sup>. Ainda conforme Russell-Wood:

“[...] Portugal dependia, para sua sobrevivência econômica, dos produtos agrícolas do Brasil e do ouro e marfim da África. Luanda e Bahia necessitavam de bens manufaturados de todos os tipos, alimentos que não podiam ser obtidos nos trópicos, e certo artigos de luxo. Os engenhos de açúcar e plantações da Bahia dependiam da mão-de-obra dos escravos da Guiné ou de Angola. O carregamento dos navios que partiam de Portugal se compunha de tecidos de linho, de lã, beata e sarja, além de utensílios domésticos tais como ferramentas de ferro, vasos de estanho, pratos e colheres. Os que iam para Luanda costumavam levar mercadorias adequadas para a troca, como espelhos, contas e miçangas, enquanto os que iam para a Bahia levavam maior quantidade de artigos de luxo, como sedas, brocados e porcelana”<sup>340</sup>.

Segundo Russell Wood toda esta diversidade de mercadorias encontradas no porto da Bahia, inclusive artigos orientais como mesas e leques da Índia, circularam no Estado do Brasil devido os descaminhos que as embarcações da Carreira da Índia portuguesa faziam para atracar na Bahia. Alguns autores acreditam, que com o advento da viragem atlântica, a Carreira da Índia perdeu força e cedeu lugar ao Atlântico como polo econômico central do Império. O que em partes é verdade, mas, a de se considerar que a “atlantização do Império português”, não minimizou a sua importância para o comércio

<sup>337</sup> Ver: Russell-Wood, A. J. R. *História do Atlântico português*. Op. cit. p. 214.

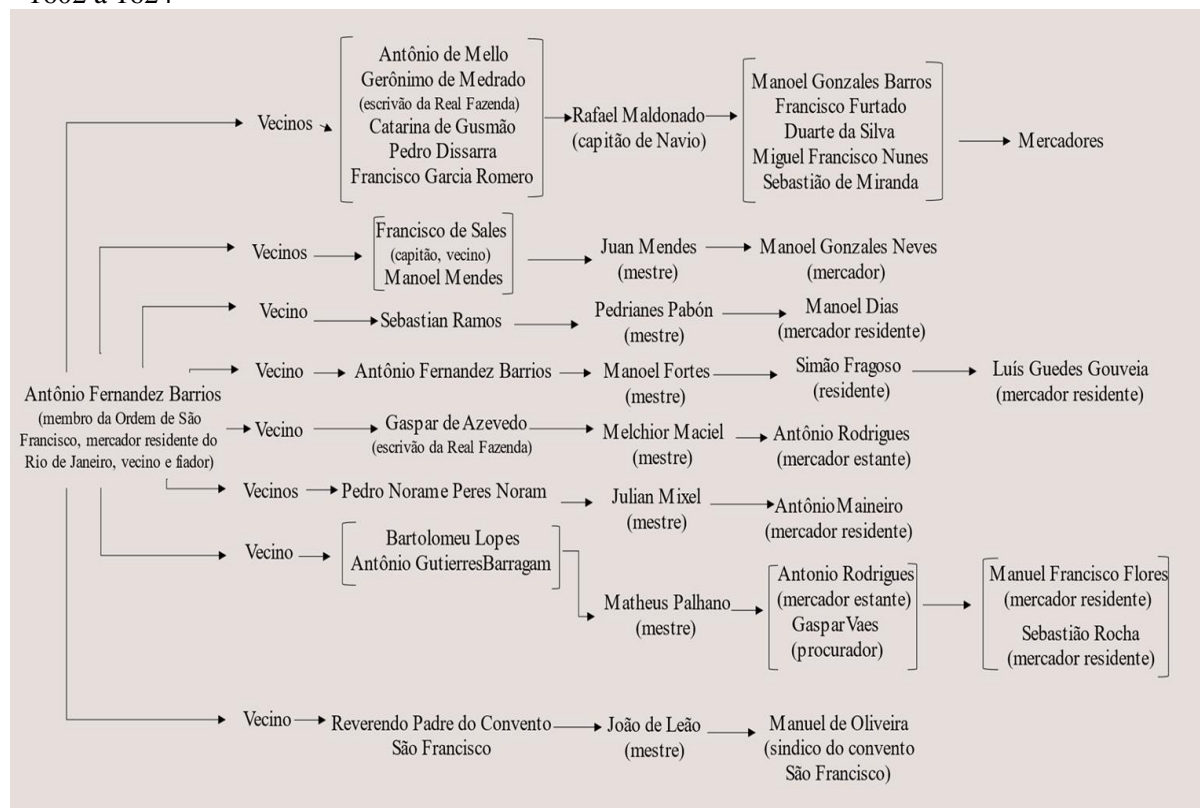
<sup>338</sup> Cf. DAMPIER, William, *A Voyage to New Holland & c. In the year 1699. Wherein are described the Canary Islands, the Isles of Mayo and St. Jago, the Bay of All Saints, with the Forts and Town of Bahia in Brazil*. (Londres, 1703), pp. 51-52. Ver: Russell-Wood, A. J. R. *Fidalgos e Filantropos: A Santa Casa da Misericórdia da Bahia, 1550-1755*. Op. cit. p.

<sup>339</sup> Ver: Russell-Wood, A. J. R. *Fidalgos e Filantropos: A Santa Casa da Misericórdia da Bahia, 1550-1755*. Op. cit. p. 46.

<sup>340</sup> *Ibidem*, p. 46.

ultramarino português<sup>341</sup>. A prosperidade mercantil foi tanta entre o porto da Bahia e Buenos Aires, que a quantidade de vecinos vendendo os seus frutos da terra na cidade de Salvador superou a venda em todas as outras Capitanias, inclusive o Rio de Janeiro (maior exportador de escravos para o Rio da Prata). Assim, o mapa abaixo representa as relações mercantis dos vecinos de Buenos Aires com os mercadores do porto da Bahia:

**Imagem 20** - Mapa das transações mercantis efetuadas pelos vecinos de Buenos Aires para Bahia - 1602 a 1624



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

Como podemos observar no mapa acima, todas as vendas de frutos da terra rio-platenses foram efetuadas pelos mestres ou capitães de navio e foram afiançadas pelo mercador/vecino Antonio Fernandez Barrios. Dentre os mercadores da cidade de Salvador, residentes ou estantes, encontra-se Antonio Rodrigues que comprou frutos da terra para ir vender em Boipeba do vecino e funcionário régio Gaspar de Azevedo. A circularidade de embarcações no porto da Bahia era expressiva, como podemos observar no mapa acima, só de Buenos Aires foram várias ancoragens. Assim, temendo o desabastecimento do porto da Bahia e cidade de Salvador, além dos descaminhos de

<sup>341</sup> Ver: ALMEIDA, Carla Maria Carvalho de; OLIVEIRA, Mônica Ribeiro de. *Conquista do centro-sul: fundação da Colônia de Sacramento e o “achamento” das Minas*. Op. cit. p. 268.

mercadorias vendidas em Salvador sem o registro na alfândega e pagamento do fisco real, em 1565, foi emitida uma provisão proibindo “os navios da Carreira da Índia de invernaem no Brasil, na ida ou na volta”.

E os regimentos dos capitães e escrivães das naus do Oriente passaram a trazer ordens como essa inscritas entre seus capítulos. A provisão real ressaltava que os navios da Índia não deveriam invernar no Estado do Brasil porque enquanto no Reino teriam pouca despesa para reparar e reaparelhar as naus. Podendo inclusive aproveitar a munição para retornar ao mar já no ano seguinte. No Estado do Brasil “desfalcavam a população, faziam enormes despesas e as vezes não eram atendidos nos reparos de casco, velas e enxárcias”<sup>342</sup>.

Quando a rota entre o Estado do Brasil e Buenos Aires foi oficializada pelo bispo de Tucumán, novamente as naus da Carreira da Índia passaram a ser alvo das provisões de proibição de ancoragem no Estado do Brasil, que desta vez foram mais restritivas. Da mesma forma que Felipe II tinha ressalvas quanto a abertura de Buenos Aires para o comércio atlântico com o Estado do Brasil – prevendo concorrência no monopólio comercial metropolitano. Os administradores de Portugal comungavam dos mesmos receios, pois, o comércio entre o Estado do Brasil e Buenos Aires poderia causar o desvio das cargas transportadas pela Carreira da Índia que deveriam abastecer o reino.

E parece que estavam corretos pois o total de temperos e especiarias que foram exportados para o Rio da Prata, por intermédio da Bahia não foi pequeno. Abaixo, encontra-se uma tabela que traz a estimativa de gêneros, em sua maioria descaminhados da Carreira da Índia, que foram exportados para Buenos Aires:

**Tabela 10** - Gêneros alimentícios exportados para o Rio da Prata através da Bahia

Gêneros alimentícios	Quantidade	Cotação
Açafrão	20 arráteis	3500 réis
Açúcar	11 arrobas	15 reales a arroba
Amêndoas	80 cifras	50 réis a cifra
Arroz	1200 libras	1 real a libra
Azeite	50 botijas	10 reales a botija
Azeitonas	23 botijas	7 reales a botija
Canela	2 arráteis	200 tostões a ciura
Carne de Membrillo	100 cajetas	8 reales a cajeta
Cavalo Marinho	½ dúzia	2 tostões cada
Cominho	6 arráteis	1000 réis cada

<sup>342</sup> Ver: LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a Carreira da Índia*. Op. cit. p. 07.

Cominho rústico	4 ciuras	1 tostão a ciura
Cravos	8 arráteis	2 tostões o centro
Fio de cravo amarelo	6 arráteis	2 cruzados cada
Fios de alho	23 arráteis	602 cruzados
Goma	36 arráteis	450 réis cada
Pimenta	19 arráteis	4 vinténs
Rum	152 barris	120 reales o barril
Vinho	19 pipas	450 reales a pipa
Vinho desta margem	6 barris	2U500 reales o barril

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

Assim, Amaral Lapa publicou a cópia da provisão de proibição onde:

“Ordenou el-rei, por esse motivo, que “todos os Capitães, Pilotos, Mestres, mareantes e Oficiais outros das ditas Naus que por nenhum caso que seja, se deixem ficar no Brasil, e se venha diretamente a esta cidade”, o que, aliás, deveria ser feito sob pena de terem suspensos os soldos, além de não receberem também mantimentos e nem usufruírem das “liberdades” que a viagem lhes propiciaria [...] costumão os oficiais marinheiros a fazerem hum termo, em que dizem, que o navio está aberto, e que infalivelmente se hira a pique, e que conuem tomar qualquer porto que puderem sem embargo do regimento, para nelle o concertarem”<sup>343</sup>.

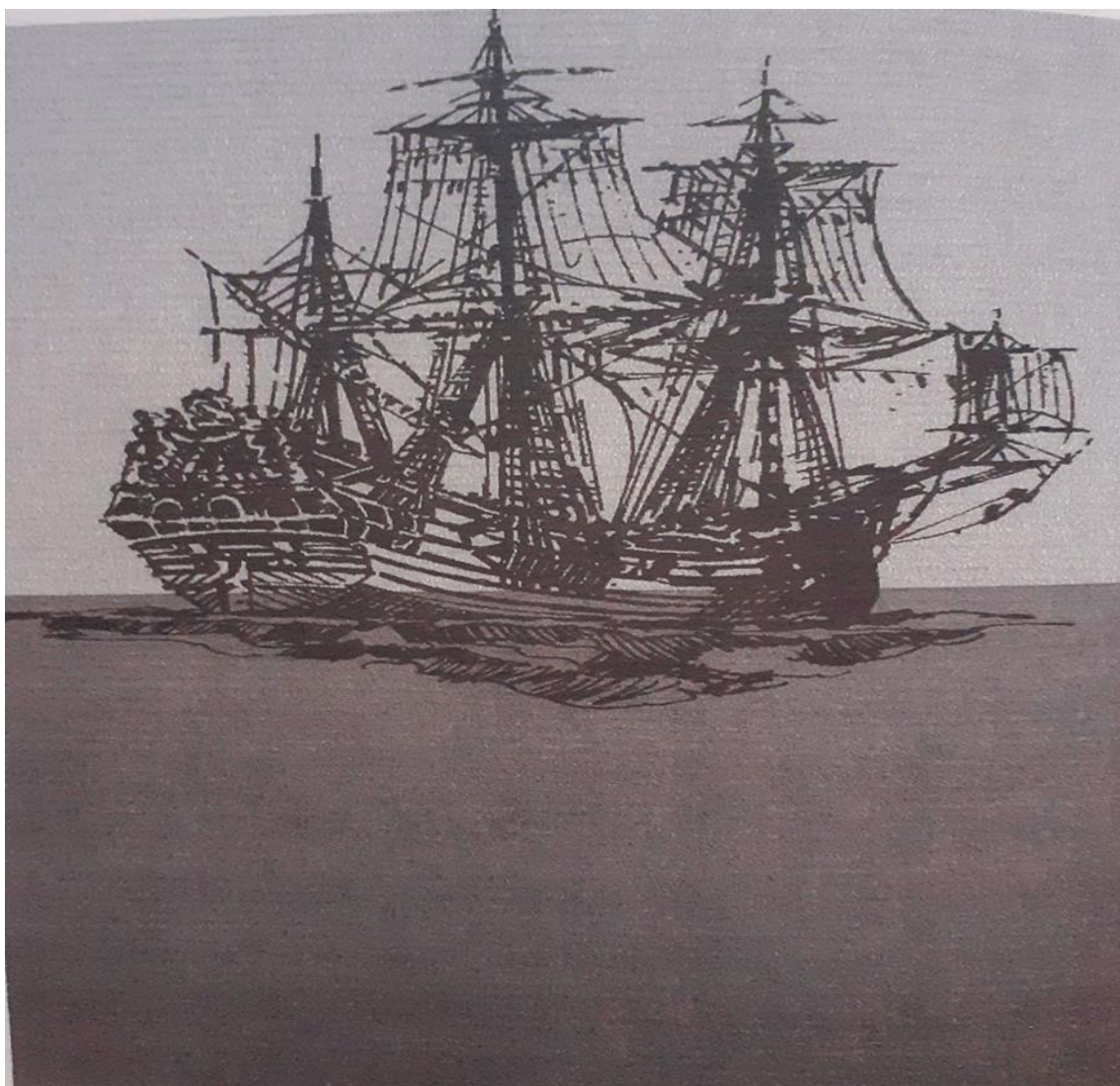
De forma prática, Amaral Lapa demonstra que essas proibições foram apenas virtuais, por não condizer à realidade social da época; pois, em hipótese alguma os mestre e capitães deixariam um navio naufragar ou a sua gente do mar padecer de fome, porque não era permitido atracar no Estado do Brasil. Assim como, o discurso de necessidade e desabastecimento, feito em exagero pelas arribadas por necessidade, sabidamente utilizavam este habitus do jogo social mercantil para intencionalmente apelar por provisões<sup>344</sup>.

Como já foi previamente discutido, as Naus da Carreira da Índia eram diferentes das Naus mercantis, sendo assim, a imagem abaixo representa uma Nau da Carreira da Índia reproduzida por José Eduardo P. de Godoy, na coletânea “Naus no Brasil Colônia”:

<sup>343</sup> Ibidem, pp. 07-10.

<sup>344</sup> Ibidem, pp. 07-10.

**Imagem 21** - Nau mercante da Carreira da Índia



**Fonte:** Nau Mercante Carreira da Índia – Cf. GODOY, José Eduardo Pimentel de. *Naus do Brasil colônia*. Ilustrações de Maria Luiza Ferguson. – Brasília: Senado Federal, 2007. p. 493.

“As Naus da Carreira da Índia eram bem aparelhadas, defendidas por castelos de proa e de popa bem definidos, e deslocavam algo entre 130 e 200 toneladas”<sup>345</sup>. Já na Carreira do Brasil, predominava as caravelas pequenas, em média entre 60 a 80 toneladas; por não carregarem muita artilharia eram mais velozes e segundo alguns autores, “foram as caravelas que desacostumaram os portugueses a guerrear – pois eram ótimas escolas de como fugir”<sup>346</sup>.

O fato é que em pouco tempo após as primeiras permissões de comércio, já circulavam em Buenos Aires mercadorias e artigos diversos, e de diversas localidades,

<sup>345</sup> Ver: LENK, Wolfgang. *Guerra e pacto colonial: a Bahia contra o Brasil Holandês (1624-1654)*. Op. cit. p. 281.

<sup>346</sup> Ver: LENK, Wolfgang. *Guerra e pacto colonial: a Bahia contra o Brasil Holandês (1624-1654)*. Op. cit. pp. 281-282. Ver: BOXER, Charles Ralph. *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola*. Op. cit. p. 184.



como os leques da Índia, tecidos da Holanda, panos de Londres, facas da Mina, baquetas Inca, cera lavada do Brasil, dentre tantas outras que o tempo não nos permite citar ou explorar. Com efeito, a circulação de tantas mercadorias diversas, criou uma série de influências e traços orientais no Estado do Brasil e Buenos Aires, tanto que Gilberto Freyre afirmou que “[...] assim, esse comércio ilegal de produtos do Oriente em troca dos produtos da terra, teria permitido o intercuro de valores culturais”<sup>347</sup>.

#### 4.2 - Gente do Mar, rota solta e o tráfico infantil para ser grumete de navio

As rotas soltas da Carreira do Brasil trafegavam em simbiose com as rotas portuguesas da *Carreira da Índia* e as rotas espanholas da *Carrera de las Índias*. Sendo que, a Carreira da Índia portuguesa formava um sistema de frota anual que circulava entre Portugal, Ásia e Rota do Cabo. Longa foi a duração da ancoragem da Carreira da Índia nas Costa do Brasil, que durou do século XVI ao XVIII. Já a Carrera de las Índias espanhola, trafegava em comboios de grande porte e mantinha uma certa quantidade de navios para a sua proteção por causa da grande tonelagem de prata que trafegava<sup>348</sup>.

Enquanto isso, a Carreira das Índias portuguesa se mantinha em pequena escala, suas armadas não formavam grandes comboios e as embarcações mercantis não passavam de pequenas naus, que na grande maioria das vezes trafegava sem comboio de proteção; e conforme Wolfgang Lenk “[...] Como atesta um requerimento dos comerciantes do Porto, a prática de conceder licenças de navegação fora do embargo para as armadas, resultava em favorecimento de alguns poucos mercadores lisboetas e estrangeiros trazendo grandes danos para os locais”<sup>349</sup>. Assim, o mapa abaixo representa a inserção da nova rota atlântica solta – criada a partir da circulação dos navios soltos da Carreira do Brasil entre Buenos Aires e o Estado do Brasil e África<sup>350</sup>:

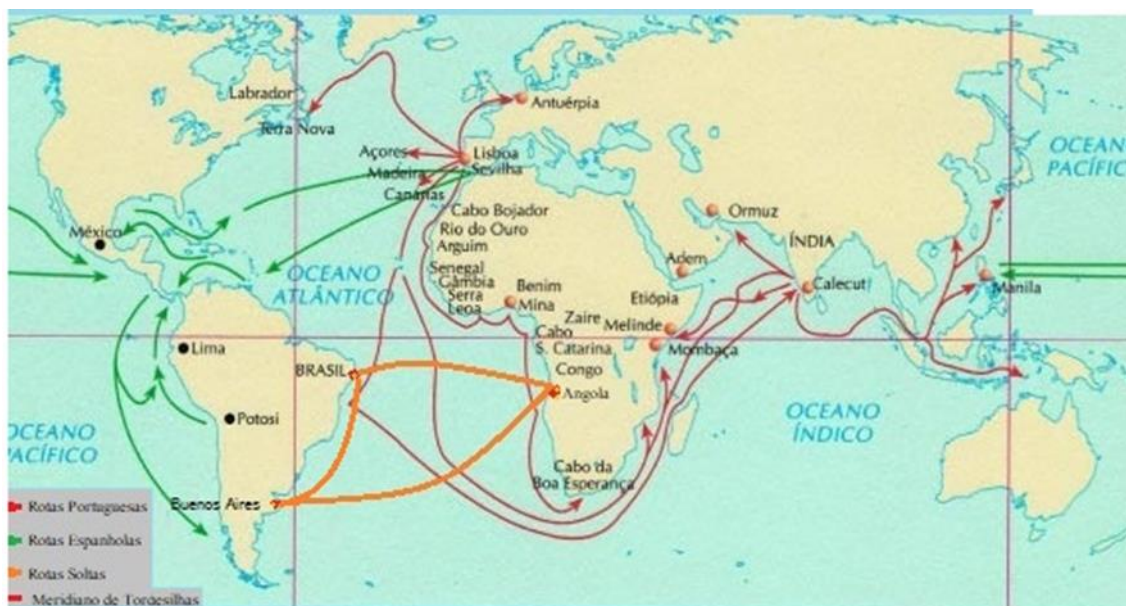
<sup>347</sup> Cf. FREYRE, Gilberto, *Casa grande e senzala*. (Formação da Família Brasileira sob o Regime de Economia Patriarcal), 2 v, 9ª ed. Brasileira, 1959. p. 81. Ver: LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a Carreira da Índia*. Op. cit. p. 21.

<sup>348</sup> Ver: LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a Carreira da Índia*. *Passim*.

<sup>349</sup> Ver: LENK, Wolfgang. *Guerra e pacto colonial: a Bahia contra o Brasil Holandês (1624-1654)*. Op. cit. p. 314.

<sup>350</sup> No mapa a cor verde representa as rotas espanholas, a vermelha as rotas portuguesas e a laranja as rotas soltas.

**Imagem 22** - Mapa das rotas soltas em meio a navegação atlântica



**Fonte:** GUIA GEOGRÁFICO. Mapa Mundi – Adaptado a partir de dados coletados no Archivo General de la Nación (Argentina). Registros de Navíos (siglo XVII) (código 9, 45 5 2). Legajo 1, 2, 3. Mapa elaborado pela autora.

Para ser solto, o navio tinha que navegar fora da frota, em navegação isolada, e o alvará de permissão para este tipo de navegação era dado “em geral a embarcações particulares”. Segundo Amaral Lapa os navios soltos:

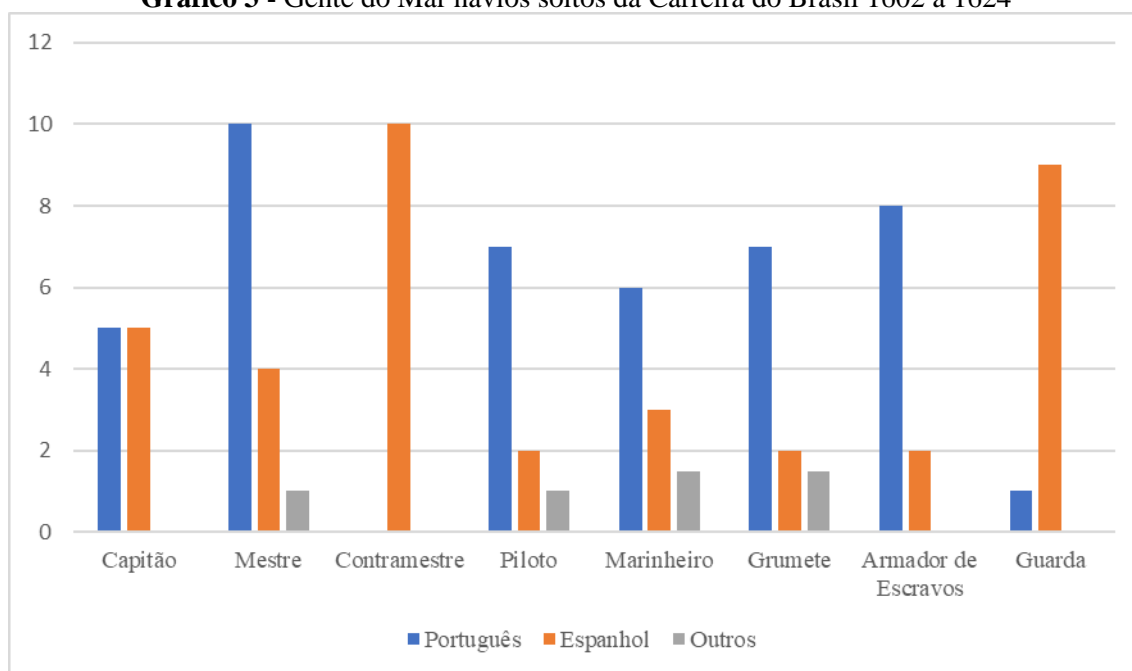
“[...] deviam forçosamente pertencer a poderosos armadores ou servir a classes de grande influência econômica, pelo que se deduz das facilidades que lhes eram concedidas, flagrantemente contrárias a Lei. [...] Alguma disciplina substituíra também a propósito da navegação isolada. Assim não era permitido ao navio que tivera licença para navegar fora da frota, que o fizesse junto a outros navios, que estivessem gozando da mesma licença. Visaria com isso a autoridade, possivelmente, facilitar os trabalhos de fiscalização dos portos no tocante à carga e descarga”.

Então, assim como ressaltou Amaral Lapa, Buenos Aires funcionava como porto fechado dentro dos descaminhos, os navios soltos também descaminhavam suas permissões, navegando sem tê-las, ou sem estarem renovadas. E os mestres de navio não faziam muita questão em estarem navegando na lei, pois, desde que o negócio fosse lucrativo valeria o risco; sem falar que as provisões (leis restritivas) segundo Júnia Ferreira Furtado “[...] no sistema de correspondência gerou o hábito de fazer várias cópias da mesma carta, enviadas em vários navios e frotas diferentes”<sup>351</sup>.

<sup>351</sup> Ver: FURTADO, Júnia Ferreira. *Homens de negócio: a interiorização da metrópole e o comércio das minas setecentistas*. Op. cit. p. 95.

Como resultado desta circularidade através dos navios soltos no Rio da Prata, a entrada e a fixação de comerciantes portugueses no porto de Buenos Aires mudaram radicalmente a estrutura e organização social da sociedade local. Até mesmo, porque os mestres de navio e a sua gente do mar, acabavam por ficar no porto de Buenos Aires, sendo que muitos deles eram incorporados pela sociedade rio-platense. A exemplo, o gráfico abaixo representa esta incorporação social da gente do mar no porto de Buenos Aires através da sua circularidade permitida no Rio da Prata:

**Gráfico 3 - Gente do Mar navios soltos da Carreira do Brasil 1602 a 1624**



**Fonte:** Archivo General de la Nación (Argentina). Registros de Navíos (siglo XVII) (código 9, 45 5 2). Legajo 1. Gráfico elaborado pela autora.

A aceitação social da gente mar, diga-se dos portugueses, no porto de Buenos Aires, está bastante relacionada ao fato de que os portugueses eram experientes no mar. Tanto que como podemos observar no gráfico acima, os cargos de mestre e piloto (responsáveis pelo comando do navio) eram massivamente ocupados por portugueses. Assim como, os cargos de marinheiro, grumete e os tão necessários – armadores de escravos, também foram postos que tiveram portugueses no comando. Os cargos que estão indicados como “outros”, foram ocupados minimamente por italianos, mamelucos do Brasil e franceses. Assim, conforme Júnia Ferreira Furtado “[...] O navio, como a sociedade da época, transportava e até acentuava as desigualdades sociais, revelava-se

um mundo profundamente heterogêneo, em que a divisão do trabalho, sustentava o espaço rigidamente hierarquizado, característico daquela sociedade flutuante”<sup>352</sup>.

Então conforme Júnia Ferreira Furtado, os cargos de maior destaque na embarcação como Capitão e piloto tendiam a ser controlados pelos portugueses e espanhóis, “o capitão era em sua patente oficial militar, e assim como governava uma companhia”, os capitães de navios mercantes, ou, “capitães de mar e guerra” governavam o navio e a sua gente<sup>353</sup>. Com efeito, o cargo de capitão do navio era uma adaptação a uma patente administrativa, que condizia com a função assumida pelo mesmo dentro da embarcação. Na rota solta da Carreira do Brasil, poucos foram os navios soltos que navegaram com capitão, com exceção do navio São João Batista que teve por capitão Raphael Maldonado. Porém, como será possível observar num trecho do registro de navio citado abaixo, mesmo sendo capitão Raphael Maldonado assumiu também funções de mestre.

Registro do Navio São João Bautista:

“Francisco Pinto, escrivão público de Salvador (Bahia), registrou a chegada do navio São João Batista, de Buenos Aires, cujo capitão e mestre Raphael Maldonado afirma trazer mercadorias do vecino Gerônimo de Medrano. Trouxe 64 fanegas de farinha, 24 quintais de cecina e 24 arrobas de sebo. Vendeu as mercadorias a Francisco Furtado mercador residente de Salvador Bahia (não foi registrado o pagamento, nem a maneira como este foi feito)”<sup>354</sup>.

Como observamos no trecho citado acima, o escrivão Francisco Pinto se referiu a Raphael Maldonado como “mestre capitão”, deixando claro que nas embarcações o título não significava necessariamente um estigma de distinção social. Além do que, assim como os mestres que assumiam a responsabilidade de vender os frutos da terra navegados, Raphael Maldonado também vendeu os frutos da terra navegados na cidade de Salvador.

Assim, vejamos abaixo a tabela que lista os capitães que trabalharam nas rotas soltas da Carreira do Brasil entre Buenos Aires e o Estado do Brasil:

<sup>352</sup> Ver: FURTADO, Júnia Ferreira. *Homens de negócio: a interiorização da metrópole e o comércio das minas setecentistas*. Passim

<sup>353</sup> Ver: SILVA, Antônio de Moraes. *Dicionário da Língua Portuguesa Recopilado dos vocabulários impressos até agora, e nesta segunda edição novamente emendado, e muito acrescentado por Antônio de Moraes Silva, natural do Rio de Janeiro oferecido ao muito alto, e muito poderoso príncipe regente N. Senhor*. Op. cit. p. 342.

<sup>354</sup> Cf. AGN - Registro de Navios, *Legajo 2*. Passim.

**Tabela 11** – Gente do mar que trabalhou nos navios soltos entre 1602 a 1624 – Capitães.

Sujeito	Função	Origem	Embarcação em que trabalhou
Juan Peres de Arce	capitão	espanhol	Navio Nuestra Señora de Gracia
Raphael Maldonado	capitão	português	Navio São João Batista

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

Segundo a hierarquia social do navio, logo abaixo do Capitão estava o piloto. “A experiencia dos pilotos era fundamental para o sucesso da viagem, o que fez com que Portugal em diversos momentos investisse na preparação desses homens que segundo Júnia Ferreira Furtado “[...] Além de capazes, era importante que fossem de confiança, pois deles dependia o segredo das rotas e o destino da viagem. O piloto tinha grande autoridade no navio”<sup>355</sup>.

Vejamos então a lista de pilotos que trabalharam nas navegações soltas da Carreira do Brasil entre Buenos Aires e o Estado do Brasil:

**Tabela 12** - Gente do mar que trabalhou nos navios soltos entre 1602 a 1624 – Pilotos.

Sujeito	Função	Origem	Embarcação em que trabalhou
Antonio da Fonseca	piloto	português	Navio Nuestra Señora de la Concepción
Francisco Gonzales	piloto	espanhol	Navio Nuestra Señora de Gracia
Francisco Luis	piloto	mameluco do Brasil	Navio San Pedro
Juan Duran	piloto	espanhol	Navio Nuestra Señora de Gracia
Manoel Carneiro	piloto	português	Navio San Antonio
Manuel Fariña	piloto	português	Navio San Antonio
Manuel Ribeiro	piloto	português	Barca San Francisco

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

Como já foi previamente comentado, o cargo de piloto era tido como um cargo de destaque social, assim, impressiona que dentre tantos portugueses e espanhóis, encontra-se o piloto Francisco Luis que navegou no Navio San Pedro e se autodeclarou “mameluco do Brasil”. Encontrar um mameluco entre a gente do mar comprova a oportunidade de ascensão social que o trabalho nas rotas soltas proporcionava para quem soubesse jogar o seu jogo, além da falta de mão de obra necessária a estas naus. Então, seguindo o esquema da hierarquia do trabalho nos navios, logo abaixo do piloto tínhamos o mestre de navio. Que segundo Bluteau e Silva:

<sup>355</sup> FURTADO, Júnia Ferreira. *Homens de negócio: a interiorização da metrópole e o comércio das minas setecentistas*. Op. cit. p. 94.

“[...] era aquele que sabe, ensina qualquer arte ou ciência. Mestre de Nau (Magister Navis) estas palavras não significam propriamente o que hoje entendemos por mestre da nau, mas querem dizer Capitão do navio[...]”<sup>356</sup>. “[...] Mestre da Nau; o que tem a sua conta o velame, cordoalha, palamenta, e aparelhos da nau, e assim a dispensa das provisões, e dá conta da despeza dela nos armazéns reais. Também manda a manobra[...]”<sup>357</sup>.

Assim sendo, vejamos na tabela abaixo a lista dos mestres que trabalharam na rota solta da Carreira Brasil entre Buenos Aires e o Estado do Brasil:

**Tabela 13** - Gente do mar que trabalhou nos navios soltos 1602 a 1624 – Mestres de Navio.

Sujeito	Função	Origem	Embarcação em que trabalhou
Agostín Peres	mestre	português	Navio Santo Antonio
Antonio Gonçalves de Roda	mestre	português	Navio San Antonio
Bartolomeu Fernandes	mestre	português	Caravela São Francisco
Belchior de Filicaya	mestre	italiano	Navio Nuestra Señora de Los Angeles
Francisco Dias	mestre	português vecino de Córdoba	Navio San Pedro
Gaspar Balero	mestre	português	Caravela Nuestra Señora de Boa Viagem
Gaspar de Ponte	mestre	português	Caravela San Francisco
Gonçalo Rodrigues	mestre	espanhol	Navio Nuestra Señora de Gracia
João de Leão	mestre	português	Navio San Antonio
Juan Martin	mestre	espanhol	Navio San Antonio
Juan Mendes	mestre	português	Navio Nuestra Señora de Nazaren
Julian Mixel	mestre	espanhol	Navio la Concepción
Manoel Fernandes	mestre	português	Navio Nuestra Señora de la Ayuda
Manoel Gonçalves	mestre	português	Barca San Francisco
Manuel Fortes	mestre	português	Caravela Nuestra Señora de la Ayuda
Melchior Maciel	mestre	português	Caravela San Juan
Pedrianes Pabón	mestre	português	Navio San Antonio
Sebastian Domingues	mestre	espanhol	Navio San Antonio

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

Como podemos observar na tabela acima, o mestre Belchior de Filicaya se autodeclarou “italiano” e o mestre Francisco Dias era “vecino de Córdoba”. O que mais

<sup>356</sup> Ver: BLUTEAU, Raphael. *Vocabulario portuguez & latino: aulico, anatomico, architectonico ...* Coimbra: Collegio das Artes da Companhia de Jesu, 1712 - 1728. Op. cit. pp. 455-456.

<sup>357</sup>Ver: SILVA, Antônio de Moraes. *Dicionário da Língua Portuguesa Recopilado dos vocabulários impressos até agora, e nesta segunda edição novamente emendado, e muito acrescentado por Antônio de Moraes Silva, natural do Rio de Janeiro oferecido ao muito alto, e muito poderoso príncipe regente N. Senhor.* Op. cit. p. 789.

uma vez ressalta a circularidade e a possibilidade de ascensão social para a gente do mar que as navegações soltas propiciavam através da Carreira do Brasil.

Como exemplo, vejamos o caso do mestre português Julian Pabón (Juan Pablo), que depois de algum tempo navegando os frutos da terra do porto de Buenos Aires nas rotas soltas da Carreira do Brasil, adquiriu o título de vencidad em Buenos Aires - através do qual, passou a se apresentar como vecino de Buenos Aires, sempre que vinha comercializar nas Costas do Brasil. Ao que parece, a vencidad trouxe prosperidade a Julian Pabón, pois, em 4 de julho de 1602, foi registrado na cidade de Trinidad (porto de Buenos Aires), a venda de um terreno por parte de Julian Pabón para Dona Maria de Bracamante:

“O lote de quatro léguas (pouco, mais ou menos) encontrava-se próximo ao rio de las Conchas, e tinha de frente trezentas e cinquenta varas - e uma légua de largura que começa a correr desde o Paraná terra à dentro. E finda de uma parte a dentro com a sorte da terra de Diego de Labarrieta, el mazo, e por outra parte com sorte de terra de Pedro de Izarra. Julian Pabón o dá com todas as suas entradas e saídas, usos e costumes, pertences e serviços, por preço de 50 pesos correntes a senhora Dona Maria de Bracamante y de quem dá fé ter recebido a dita quantia”<sup>358</sup>.

Além de transportar os frutos da terra rio-platenses como mestre de navio, Julian Pabón também comprava mercadorias para si mesmo na condição de mercador. Tanto que, no ano de 1608, Julian Pabón registrou na aduana de Buenos Aires o total de:

1000 varas de arroz, a 50 reales;  
 100 cajetas de carne de membrillo, a 800 reales;  
 26 varas castelhanas, a 520 reales;  
 6 pares de meia de seda, a 80 reales;  
 5 libras de fio comum, a 12 reales a libra;  
 4 libras de panos de seda, a 160 reales;  
 50 libras de cera lavrada do Brasil, a 4 reales a libra;  
 1 caixão com 200 libras de arroz, a meio real a libra;  
 11 arrobas portuguesas de açúcar, a 207 reales e meio;  
 4 barris de sabão, a 400 libras.

A aduana encerrou a lista de mercadorias valendo 6U307 reais e meio. Deste total, o valor do almoxarifado foi de 10,5%, ou seja, 662 reales<sup>359</sup>.

<sup>358</sup> TRELLES, Manuel Ricardo (org.). *Registro Estadístico de Buenos Aires* (1864). Tomo 2. Buenos Aires: El Nacional, 1866.

<sup>359</sup> Cf. AGN. Registro de Navios, *Legajo 1: Navio San Pedro (1608 – 1609)*. Passim.

Ainda seguindo a sequência da hierarquia no trabalho dos navios soltos da Carreira do Brasil, abaixo do mestre encontrava-se o contramestre e o marinheiro. Conforme Bluteau, por marinheiro compreende-se “[...] homem geral em que compreendem todos os que não tem casa e se naveguem. A escolha deles compete ao mestre e hão de ser entre 17 a 50 anos”<sup>360</sup>. Talvez Bluteau tenha se referido aos marinheiros como “sujeito geral”, porque “poderia ser qualquer um, assim como, uma vez no navio, poderiam fazer qualquer coisa”. Embora houvesse uma hierarquia na distribuição dos serviços, quando havia necessidade dentro da embarcação, qualquer sujeito atendia. Assim conforme Jaime Rodrigues “[...] A identidade de marinheiro, como tantas, podia se transformar ao longo do tempo e em contato com a alteridade das culturas e as transformações da vida material que, criadas em terra, se cruzavam no oceano formavam novos sujeitos”<sup>361</sup>. Assim, vejamos abaixo a tabela que lista os marinheiros que trabalharam na rota solta da Carreira do Brasil entre Buenos Aires e o Estado do Brasil:

**Tabela 14 - Gente do mar que trabalhou nos navios soltos 1602 a 1624 – Marinheiros**

Sujeito	Função	Origem	Embarcação em que trabalhou
André Coxa	marinheiro	português	Navio Nuestra Señora de la Concepción
André Fernandes	marinheiro	português	Navio la Bendición de Dios
Antonio	marinheiro	português	Navio la Bendición de Dios
Antonio Afonso	marinheiro	português	Navio San Antonio
Antonio Cardia	marinheiro	português	Navio la Bendición de Dios
Antonio Domingos de Castro	marinheiro	português	Navio la Bendición de Dios
Antonio Duarte	marinheiro	português	Navio la Bendición de Dios
Antonio Fernandez	marinheiro	espanhol	Navio Nuestra Señora de Gracia
Antonio Pires	marinheiro	português	Navio San Antonio
Diego Vaz	marinheiro	português	Navio Nuestra Señora de la Concepción
Domingos Afonso	marinheiro	português	Navio Nuestra Señora de la Concepción
Domingos Carneiro	marinheiro	português	Navio San Antonio
Domingos Fernandes	marinheiro	português	Navio Nuestra Señora de la Concepción
Estevam Franco	marinheiro	português	Navio la Bendición de Dios
Francisco Alvarez	marinheiro	português	Barca San Francisco
Francisco Luís	marinheiro	mameluco do Brasil	Navio la Bendición de Dios
Francisco Pires	marinheiro	português	Navio Nuestra Señora de la Concepción
Gaspar Gomes	marinheiro	português	Navio San Antonio

<sup>360</sup> Ver: BLUTEAU, Raphael. *Vocabulario portuguez & latino: aulico, anatomico, architectonico ...* Coimbra: Collegio das Artes da Companhia de Jesu, 1712 - 1728. Op. cit. p. 333.

<sup>361</sup> Ver: RODRIGUES, Jaime. *No mar e em terra: história e cultura de trabalhadores escravos e livres.* Op. cit. p. 21.



José Cardoso	marinheiro	português	Navio San Antonio
Juan Alvares	marinheiro	espanhol	Navio Nuestra Señora de la Concepción
Juan de Mina	marinheiro	português	Navio la Bendición de Dios
Juan de Veracordes	marinheiro	espanhol	Navio Nuestra Señora de la Concepción
Juan Fernandes	marinheiro	espanhol	Navio Nuestra Señora de la Concepción
Juan Gonzales	marinheiro	espanhol	Navio Nuestra Señora de la Concepción
Juan Gonzales	marinheiro	espanhol	Barca San Francisco
Juan Gonzales	marinheiro	espanhol	Barca San Francisco
Juan R. S.	marinheiro	espanhol	Navio Nuestra Señora de la Concepción
Juarez Lemos	marinheiro	português	Navio la Bendición de Dios
Julian Carilo	marinheiro	italiano	Navio San Antonio
Manoel André	marinheiro	português	Navio la Bendición de Dios
Manoel Cordeiro	marinheiro	português	Navio la Bendición de Dios
Manoel da Costa	marinheiro	português	Navio San Antonio
Manoel Dias	marinheiro	português	Navio Nuestra Señora de la Concepción
Manoel Fogosa	marinheiro	português	Navio la Bendición de Dios
Mateus Gonzales	marinheiro	português	Navio la Bendición de Dios
Nuno Dias	marinheiro	português	Navio la Bendición de Dios
Pedro Gonzales	marinheiro	espanhol	Barca San Francisco
Pedro Rodrigues	marinheiro	português	Barca San Francisco
Pero Fernandes	marinheiro	português	Navio Nuestra Señora de la Concepción
Roque Gonzales	marinheiro	espanhol	Navio San Antonio
Roque Pires	marinheiro	português	Navio San Antonio
San Rafael	marinheiro	português	Navio la Bendición de Dios
San Rafael	marinheiro	português	Navio la Bendición de Dios
Sebastian Luiz	marinheiro	espanhol	Navio Nuestra Señora de Gracia
Sebastião	marinheiro	português	Navio la Bendición de Dios

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

Mais uma vez, temos entre a lista da gente do mar, um “italiano” – o marinheiro Julian Carilo e um “mameluco do Brasil” o marinheiro Francisco Luis. Como estamos diante do mesmo nome e sobrenome para o mameluco – “Francisco Luis” - inferimos que se trata da mesma pessoa. Como já estamos convencidos de que há uma circularidade entre os cargos, assim como, o compartilhamento de permissões e embarcações, entre a gente do mar por nós estudada. Acreditamos que não é de se espantar que o mameluco do Brasil Francisco Luis, tenha começado suas atividades nos navios soltos como marinheiro e após ter adquirido experiência no jogo mercantil social luso-hispânico tenha conseguido ascender para o cargo de piloto de navio.

Entre os marinheiros, não apenas Francisco Luis conseguiu conquistar a sua ascensão social. O marinheiro Domingos Fernandes, português, também foi marinheiro

do Navio Nuestra Señora de la Concepción e navegou na rota de navios soltos entre o Estado do Brasil, Buenos Aires e Angola nos anos 1614 e 1615, após a restauração portuguesa aparece nos registros de comisiones como carpinteiro no porto de Buenos Aires<sup>362</sup>.

No Rio da Prata, embora a necessidade de mão de obra fosse crescente, havia um regular contingente de índios trabalhando nas minas, sendo estes, mais barato e já aclimatados. Além de serem aceitos os índios nos trabalhos considerados marginais, como podemos observar na diligencia de busca por marinheiros não embarcados do navio Nuestra Señora de la Concepción:

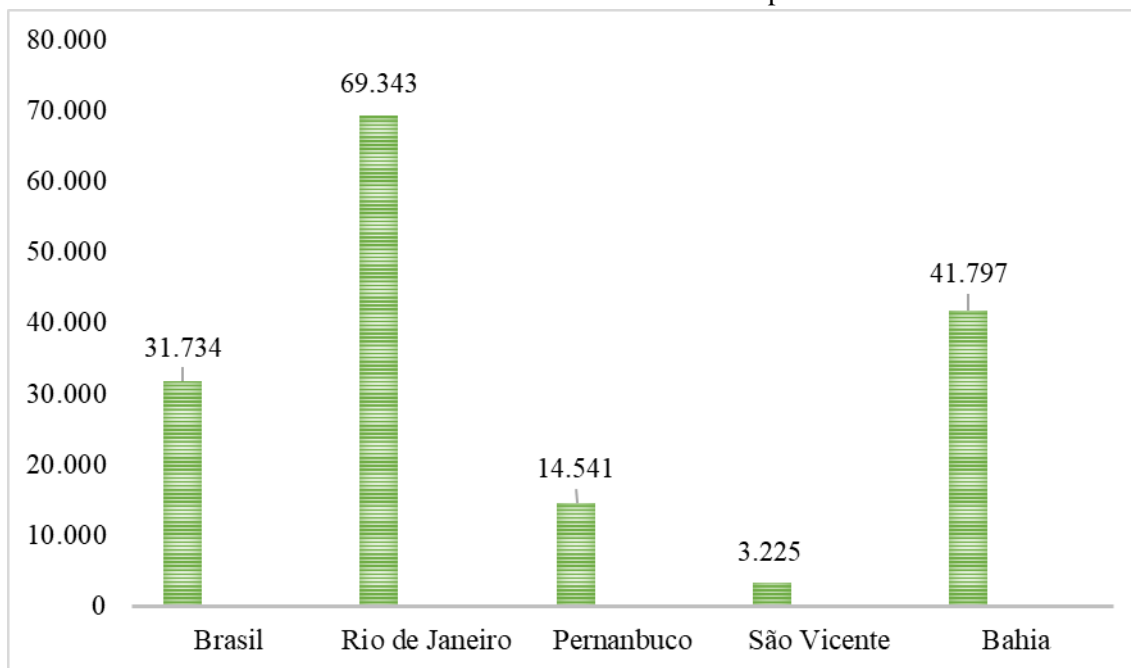
Na cidade de Trinidad, porto de Buenos Aires, aos 26 dias do mês de novembro de 1619. O contador Luis de Salsedo, o juiz real da fazenda da província do Rio da Prata, mandaram chamar o escrivão de registros e da fazenda real Gaspar de Azevedo, e Juan Duram comissário delas, foram à casa de Domingos Antunes, sapateiro de onde pouco antes lhe havia ido um filho de Mateo Domingues carpinteiro, chamado seu domingos, e um índio vestido em trajes de espanhol chamado Juan Caray (todos foram como testemunhas a casa de Domingos Antunes), pois em sua casa haviam metido uns marinheiros e não os encontrando na casa de Domingues Antunes o contador deu permissão para que Juan Duram fizesse uma busca em toda a casa com uma vela acessa diante dos escrivães. Após a busca nada foi encontrado, apenas uma frasqueira vazia que por parecer nova o contador mandou que ela fosse levada para a real aduana, assim foi feito e o contador deu fé. Assinou a diligência Luis de Salsedo e Gaspar de Azevedo<sup>363</sup>.

Então, como podemos observar no caso do índio Juan de Caray, havia uma disposição social para a sua circularidade, ainda assim, após os contatos mercantis regulares entre Buenos Aires e o Estado do Brasil, o número de escravos africanos embarcados para o Rio da Prata passou a ser significativo. E segundo referencias da base de dados Salavesvoyages, a maior parte dos escravos embarcados para Buenos Aires vinham do porto do Rio de Janeiro. Indícios que começam a desenhar a uma certa lógica mercantil nas transações entre o Estado do Brasil e Buenos Aires; onde percebe-se que o porto da Bahia concentrou a capacidade de abastecimento manufatureiro e de gêneros alimentícios para o Rio da Prata, enquanto o Rio de Janeiro se encarregou do tráfico de escravos para a região platina. Sendo assim, o gráfico abaixo trás a estimativa do total de escravos embarcados do Estado do Brasil para Buenos Aires durante a União Dinástica:

---

<sup>362</sup> AGI - *Comisiones de la Audiencia de Buenos Aires. Passim.*

<sup>363</sup> Cf. AGN - Registro de Navios. *Legajo 2. Passim*

**Gráfico 04** - Total de escravos embarcados do Estado do Brasil para Buenos Aires 1580 a 1640

**Fonte:** SLAVEVOYAGES. *Comércio Interamericano de Escravos* – Base de dados African Nanes Database at slavevoyages.org. 2020. Disponível em: <www.slavevoyages.org/>.

Conforme podemos observar no gráfico acima, o total de escravos exportados do Rio de Janeiro para Buenos Aires foi praticamente o dobro em relação as demais capitânicas do Estado do Brasil no mesmo período. Os portos não especificados pelo slavevoyages são classificados apenas como Brasil. Ao transcrever as fontes de navio negreiro que atracaram no porto de Buenos Aires, sempre me chamou atenção o número de crianças traficadas. Assim, apresento o caso do aprisionamento do mestre Manoel Fernandez onde foram listados os escravos que ele transportava<sup>364</sup>:

#### **Das crias sem mãe**

Não possuem símbolo precedendo seus nomes.  
Uma cria Francisco (a) com seis anos mais ou menos.  
Juan de seis anos mais ou menos.

#### **Crias das negras mulatas**

Miguel cria de idade de cinco ou seis anos mais ou menos.  
Catarina cria de idade de três anos mais ou menos.  
Pedro de idade de três anos mais ou menos  
Maria de idade de três anos mais ou menos  
Cria da negra Ana (deportada)  
Uma cria Domingos de idade de quatro ou cinco anos mais ou menos<sup>365</sup>.

<sup>364</sup> Neste pleito e causa criminal, que por denuncia de Francisco de Mançanares, alguacil maior da governança, contra Manoel Fernandez mestre do navio La Ayuda. O mestre veio de arribada por necessidade do porto de Pernambuco Costa do Brasil, com quantidade de peças de escravos, negros e negras de Angola, pipas de vinho, e outras coisas. E foi preso por não trazer licença. O auto completo deste julgamento está nos anexos desta Tese, no quadro de transcrições das fontes manuscritas – Registros de navios AGN.

<sup>365</sup> Cf. AGN - Registro de Navios. *Legajo 3. Passim*.

Infelizmente não foi possível inserir no texto todas as listas de escravos desembarcados em Buenos Aires via Estado do Brasil, até mesmo, porque este não é o tema central desta Tese. Então, foi apresentado neste trecho apenas as crias de escravos que foram registradas com nome próprio, como grumetes do navio Nuestra Señora de la Ayuda no ano de 1623. Na maioria dos casos, as crianças escravas eram classificadas apenas como menino ou menina. Em relação a quantidade, apenas o mestre Manuel Fernandez desembarcou 37 crianças no porto de Buenos Aires e inferimos que as crianças estavam sendo compradas com o propósito de serem vendidas para os donos dos navios para trabalharem como grumetes. A imagem abaixo representa o trabalho dos grumetes nos navios mercantes.

**Imagem 23** - Grumetes trabalhando em alto mar



**Fonte:** GUIA GEOGRÁFICO. *Grumetes em Alto Mar*. Guia Geográfico/História do Brasil. Disponível em: <[www.historia-brasil.com/mapas/atlas-1640.htm](http://www.historia-brasil.com/mapas/atlas-1640.htm)>. Acesso em: 13 de fev. 2017

A respeito do trabalho de crianças como grumetes Fábio Pestana afirma que:

“[...] dos escravos desembarcados 4% eram crianças. Destas apenas um terço sobrevivia até os 10 anos. A partir dos 4, muitas delas já trabalhavam com os pais, ou sozinhas, pois perder-se os seus genitores era coisa comum. Aos doze anos o valor de mercado destas crianças já tinha dobrado. Pois, considerava-se o seu adestramento, “Ana mucama”, “Chico pastor”, “joão roça”, transformados em pequenas e precoces armas de trabalhar”<sup>366</sup>.

<sup>366</sup> Cf. RAMOS, Fábio Pestana de. *A história trágico-marítima das crianças nas embarcações portuguesas do século XVI*. In: História das crianças no Brasil (Org.), Mary Del Priori. 6º ed, 1º reimpressão. – São Paulo: Contexto, 2008. p.

A este respeito vejamos a tabela com a descrição dos grumetes que trabalharam na rota solta da Carreira do Brasil entre Buenos Aires e o Estado do Brasil:

**Tabela 15** – Gente do mar que trabalhou nos navios soltos 1602 a 1624 – Grumetes.

Sujeito	Função	Origem	Embarcação em que trabalhou
Agostin	grumete	italiano	Navio San Antonio
Antonio Bezerra	grumete	português	Navio San Antonio
Antonio Gonçalo	grumete	português	Navio San Antonio
Diego Paje	grumete	português	Navio San Antonio
Domingos Grifo	grumete	português	Navio San Antonio
Francisco Bayard	grumete	francês	Navio San Antonio
Hernan de Ribera	grumete	espanhol	Navio San Antonio
Juan Paje	grumete	espanhol	Navio San Antonio
Juan Pipa	grumete	espanhol	Navio San Antonio
Nicolau Ribeiro	grumete	português	Navio San Antonio
Pantaleón Pereira	grumete	português	Navio San Antonio

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

Dentre a lista de grumetes encontramos Agostin, grumete autodeclarado italiano e Francisco Bayard autodeclarou francês. Não há grumetes declarados como “escravos africanos”, embora seja sabido que esta modalidade de trabalho existiu e foi perspicaz nos navios soltos, porém, a sua condição de escravos não os fazia entrar nos registros oficiais.

Como foi apresentado ao longo deste tópico, para adquirir o alvará para navegar solto, o mestre teria que ter um bom cabedal para comprar a licença, assim como, para pagar a gente do mar, alimentá-la e manter as despesas da navegação. O que nos leva a crer, que poucos foram os navios que ousaram navegar sem um fiador, ou sem pertencer a frota específica. Tanto que todos os navios com permissão para vender os frutos da terra rio-platenses no Estado do Brasil entre 1602 a 1624, foram afiançados por Antonio Fernandez Barrios.

#### 4.3 - Abastecer para adquirir mercê

Para fazer comércio, os vecinos de Buenos Aires tinham que lidar com as dificuldades de um porto fechado para o livre comércio e a necessidade de navios que segundo as provisões reais de 1608, 1618 e 1622, deveriam ser próprios. Neste sentido, a realidade do porto de Buenos Aires não contribuiu para que estas restrições fossem seguidas ao pé da letra, “primeiramente porque os espanhóis não possuíam muita

experiência no comércio ultramarino, e num segundo momento, porque os vecinos de Buenos Aires não dispunham de embarcações e cabedal suficiente para financiar o transporte dos frutos da terra até o Estado do Brasil”. Pois, conforme José Gonçalves Salvador:

“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. Afinal eram seus vassallos também e de uma nação considerada cristã”<sup>367</sup>.

Então, como atesta Gonçalves Salvador em pouco tempo após a segunda fundação do porto de Buenos Aires, sua população inicial de aproximadamente 60 vecinos, cresceu significativamente por causa da imigração dos comerciantes portugueses. Estes, se estabeleceram no porto através de alianças marítimas, redes de negócio e estratégias de comércio, que lhes permitiram obter privilégios e direitos. Alguns portugueses, geralmente os comerciantes, conseguiam até mesmo o título de *vencidad* em Buenos Aires, tornando-se súditos legítimos e habitantes das possessões espanholas. Uma vez que, conforme Rodrigo Ceballos “[...] a mobilidade fronteiriça permitida pela União Dinástica fez com que a Espanha vivesse sob um signo português”<sup>368</sup>.

A abertura comercial ao porto de Buenos Aires foi facilitada durante a União Dinástica que “possibilitou o relacionamento socioeconômico entre a região platina, Angola e o Estado do Brasil”. Logo, o porto de Buenos Aires passou a funcionar como porta de entrada, tanto para manufaturas europeias e escravos africanos, como para os comerciantes portugueses responsáveis pelo seu transporte<sup>369</sup>. José Gonçalves Salvador chegou a afirmar que “[...] 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”<sup>370</sup>. O estigma dado ao Rio da Prata como uma região portuguesa na Espanha, foi resultado do domínio português

<sup>367</sup> Ibidem, p. 355.

<sup>368</sup> Ver: CEBALLOS, Rodrigo. *Arribadas portuguesas: a participação luso-brasileira na Constituição Social de Buenos Aires (c. 1580-1650)*. Op. cit. p. 07.

<sup>369</sup> Ver: SALVADOR, José Gonçalves. *Os cristãos-novos e o comércio no Atlântico meridional*. Op. cit. p. 353.

<sup>370</sup> Ibidem, p. 353.

ao comércio rio-platense. Além da grande circulação e também aquisição de vencidad por parte dos Portugueses no porto de Buenos Aires.

Foi através do comércio com o Estado do Brasil e da associação com negociantes e mestres de navio portugueses, que os vecinos do porto de Buenos Aires puderam experimentar dos usos e consumos dos mais variados produtos que circulavam nas Costas do Atlântico Sul. E, talvez, ainda mais importante do que consumir ou reexportar estes produtos, foi a possibilidade dada aos vecinos de participar do jogo social mercantil luso-hispânico, através da venda dos frutos da terra rio-platense para as diversas potências ultramarinas que através do Estado do Brasil tinham acesso.

Foi neste contexto que Antônio Fernandez Barrios, português, casado com Antônia de Narvaez (portuguesa em segundas núpcias) chegou a Buenos Aires por volta de 1593, junto de Diego da Vega. Assim que chegou Antônio Fernandez Barrios adquiriu um solar próximo ao convento San Domingo, conhecido como Hospital Del Rey, que futuramente foi transferido do centro de Buenos Aires para as imediações do Poso do Riachuelo (local no qual as embarcações atracavam)<sup>371</sup>.

Antes de ir para Buenos Aires, Antonio Fernandez Barrios já havia residido em Lima, mas foi em Buenos Aires, por intermédio do Vice-Rei Dom Luis de Velasco, que Antonio Fernandez Barrios conseguiu o ofício de Alguacil Mayor de la Hacienda Real de Buenos Aires, ficando no cargo até 1607. Em 1604, havia conquistado também o título de regidor do Cabildo, através do qual foi escolhido para Alcalde de La Santa Hermand<sup>372</sup>.

No Estado do Brasil Antonio Fernandez Barrios viveu primeiramente em Pernambuco, onde provavelmente nasceram duas de suas filhas: Margarida de Barrios que se casou em Buenos Aires com o português Salvador Sequeyra - mudando-se para o Rio de Janeiro logo após o casamento; e Isabel de Barrios que se casou com o português Salvador Peixoto em Buenos Aires<sup>373</sup>.

Salvador Peixoto já havia feito a solicitação do título de vencidad antes do casamento com Isabel e teve o título negado, mas, após casar-se com a filha de Antonio Fernandez Barrios teve o seu pedido de vencidad refeito por seu sogro, o que lhe foi prontamente concedido. Isabel Barrios e Salvador Peixoto mudaram-se para Salvador após o casamento<sup>374</sup>. Ursula Barrios casou-se em Buenos Aires com o português Manuel

---

<sup>371</sup> Cf. Ver: BIEDMA, José Juan (dir). *Acurdos del Extinguido Cabildo de Buenos Aires*. Libro III (1618-1620). Tomo 4. Buenos Aires, Talleres Gráficos de la Penitenciaría Nacional, 1908. Passim. Ver: CEBALLOS, Rodrigo. *Arribadas portuguesas: a participação luso-brasileira na Constituição Social de Buenos Aires (c. 1580-1650)*. Passim.

<sup>372</sup> Ibidem, *Passim*.

<sup>373</sup> Ibidem, *Passim*.

<sup>374</sup> Ibidem, *Passim*.

Mendes Pallero e permaneceu em Buenos Aires após o casamento, na condição de *vecinos*<sup>375</sup>.

Por volta do ano 1605, Antonio Fernandez Barrios comprou uma permissão emitida pelo Vice-Rei do Peru ao irmão do *vecino* de Buenos Aires Vaquez de Sousa, para comercializar escravos provenientes do Estado do Brasil. E por intermédio de seus genros, Antonio Fernandez Barrios estendeu sua rede mercantil pelos principais portos do Estado do Brasil<sup>376</sup>. Assim que adquiriu o título de *vencidad* em Buenos Aires, Antonio Fernandez Barrios passou a coordenar os fretes particulares dos navios soltos que trafegavam os frutos da terra. Sendo que as vezes, ele próprio navegava junto aos mestres para negociar os frutos no Estado do Brasil, ou, reaver retornos que ainda não tivessem sido pagos.

A exemplo veremos um trecho das transações por ele intermediadas no navio San Pedro (1608-1609):

O Navio San Pedro atracou no porto de Buenos Aires em 20 de dezembro de 1608 quando o mestre Francisco Dias e o piloto Francisco Luiz trouxeram o retorno das vendas efetuadas no Rio de Janeiro em nome dos *vecinos* de Buenos Aires. A primeira venda aconteceu em julho de 1608 quando a Caravela Nossa Senhora de Boa Viagem, do mestre Gaspar Balero atracou no Rio de Janeiro. Assim que a Caravela chegou o *escrivão* de registros do Rio de Janeiro Fernandes de Sanabria foi procurado pelo mercador Antonio Fernandez Barrios que afirmou ter vindo na Caravela o seu genro Salvador Peixoto. Salvador Peixoto trouxe consigo 40 fanegas de farinha de trigo, 11 quintais de cecina e 11 arrobas de sebo. Alguma farinha<sup>377</sup> foi vendida ao mercador do Rio de Janeiro Diego de Sá da Rocha por 20 pesos de prata a fanega. Diego comprou também a cecina a 12 pesos o quintal e o sebo a 12 pesos a arroba. O resultado da venda foi de 1042 pesos a 8 reales de prata que foram pagos no dia 29 de outubro de 1608 ao mercador Antonio Fernandez Barrios, diante do *escrivão* Fernandes de Sanabria no Rio de Janeiro. A segunda venda aconteceu ainda em julho de 1608 quando o mestre Francisco Dias trouxe na Caravela Nossa Senhora de Boa Viagem, 500 fanegas de farinha de trigo, 11 arrobas de cecina e 11 arrobas de sebo, em seu próprio nome, como *vecino* de Buenos Aires. Junto dos frutos da terra Francisco Dias trouxe também 19 pipas de vinho, cada uma valendo 55 pesos de prata correntes que somaram 1505 pesos. Nada foi dito ou registrado quanto a venda dos frutos da terra e das pipas de vinho do mestre Francisco Dias no Rio de Janeiro. A terceira venda aconteceu em setembro de 1608 quando o mestre Pedrianes Pabón atracou no Rio de Janeiro com o navio Santo Antonio, trazendo consigo por conta e risco do *vecino* Julian Pabón, 25 fanegas de farinha de trigo, 6 quintais de cecina e 6 arrobas de sebo. Todas as mercadorias foram vendidas a Manoel Caldeira, mercador no Rio de

<sup>375</sup> *Ibidem*, *Passim*.

<sup>376</sup> *Ibidem*, *Passim*. Todos os casamentos da família de Antonio Fernandez Barrios podem ser melhor compreendidos no heredograma da família dele, que se encontra nos anexos.

<sup>377</sup> Não foi registrada a quantidade.



Janeiro. Cada arroba de farinha de trigo foi vendida a 3 pesos a arroba, a cecina a 12 pesos e o sebo a 10 pesos. Tudo montou 582 pesos recebidos em 25 de setembro de 1608 por Antonio Fernandez Barrios. A quarta venda aconteceu em setembro de 1608 quando o mestre Pedrianes Pabón procurou o escrivão de registros no Rio de Janeiro Fernandes de Sanabria para registrar a venda de 40 fanegas de farinha de trigo a 3 arrobas cada uma, 11 quintais de cecina a 12 pesos e 11 arrobas de sebo a 10 pesos cada. Tudo foi vendido novamente a Manoel Caldeira mercador no Rio de Janeiro. A venda foi realizada em nome do próprio mestre Pedrianes Pabón como vecino de Buenos Aires. Tudo montou em 962 pesos de prata que foi recebido por Antonio Fernandez Barrios em setembro de 1608. A quinta e última venda do ano 1608 aconteceu também em setembro quando o mestre Pedrianes Pabón procurou o escrivão de registros Fernandes de Sanabria no Rio de Janeiro, para registrar a venda de 40 fanegas de farinha de trigo a 20 pesos a arroba, 10 quintais de cecina a 10 pesos e 10 arrobas de sebo a 10 pesos cada. Tudo foi vendido novamente a Manoel Caldeira mercador do Rio de Janeiro, as compras importaram em 1.200 pesos de prata correntes que foram recebidas no dia 26 de outubro de 1608 pelo mercador Antonio Fernandez Barrios no Rio de Janeiro<sup>378</sup>.

O texto citado acima faz parte dos registros do navio San Pedro<sup>379</sup>, que foi comandado pelo mestre Francisco Dias, que ao atracar no porto de Buenos Aires em janeiro de 1608 com o retorno da venda dos frutos da terra no Rio de Janeiro, foi acusado de arribar no porto sem licença e levado a julgamento. O mestre Francisco Dias foi um português que trabalhou para Antonio Fernandez Barrios sendo mestre do Navio Nossa Senhora de la Cruz no ano de 1606, onde transportou escravos diretamente da África para Buenos Aires. E entre os anos 1608 e 1609, foi mestre do Navio San Pedro, no qual navegou na rota de navios soltos entre o Estado do Brasil e Buenos Aires afiançado por Antônio Fernandez Barrios<sup>380</sup>.

Francisco Dias também foi testemunha a favor do vecino Gaspar de Azevedo no processo que o mesmo levantou contra o governador Dom Geronimo de Cabrera, por causa da fuga de um escravo sem marca da margem que foi desapropriado em favor do governador. Ao que parece, o mestre Francisco Dias foi um bom jogador no jogo social mercantil luso-hispânico, pois, se associou a uma rede mercantil que lhe permitiu a possibilidade da ascensão social; já que, após a restauração portuguesa - o mestre

---

<sup>378</sup> Cf. AGN. *Navio San Pedro 1608 – 1609*. Passim. Cf.: AGI. *Comisiones de la Auduência de Buenos Aires*.

<sup>379</sup> Outro trecho desta mesma fonte foi apresentado na abertura desta Tese, com a finalidade de embasar a discussão a respeito das relações mercantis estabelecidas entre a América portuguesa para com a América espanhola, que se desenvolveram através das permissões reais de comércio entre o porto de Buenos Aires e o Estado do Brasil. Os dados do navio San Pedro também permitem a análise a respeito do processo de autotransformação social experienciado pelos mercadores portugueses e sua gente do mar, responsáveis pela navegação solta de abastecimento as margens do Atlântico Sul. Ibidem. AGN.





<sup>380</sup> Cf. AGN. *Navio San Pedro 1608 – 1609*. Passim. Cf.: AGI. *Comisiones de la Auduência de Buenos Aires*.

Francisco Dias aparece nos registros de comissão como residente de Córdoba na região do Rio da Prata<sup>381</sup>.

A marca da margem foi uma prática mercantil antiga, que permitia ao dono da mercadoria marcar com o símbolo do brasão da sua família as suas mercadorias – regra estendida também aos seus escravos. Exemplo disso foi uma petição emitida na cidade de Salvador no ano de 1631 que segundo Wolfgang Lenk, dizia “[...] em abril, a Câmara determinava que os escravos do mocambo fossem marcados a ferro com um M e que, caso seus donos não viessem buscar em até quatro meses, ou se dali fugissem novamente, perderiam a propriedade deles”<sup>382</sup>.

A prática de marcar os escravos foi adaptada para as transações mercantis, e nos registros de navio, cada caixão a ser listado pela alfândega ou aduada, apresentava o símbolo do mercador com a seguinte frase “caixão com marca da margem” antes de ser feita a listagem das mercadorias. Provavelmente esses mercadores não possuíam brasão, mas, utilizavam o seu nome como base para a criação de seu símbolo, o que prontamente era acatado pelos tabeliões que registravam as mercadorias em nota; encarregado de desenhar o símbolo correspondente ao mercador dono da mercadoria; assim, ao invés de escrever o nome para quem a mercadoria estava endereçada, anotava apenas o símbolo do mercador – ou melhor dizendo “a marca da margem”. Desta forma, a imagem abaixo representa a marca que precedia os caixões dos mercadores mais influentes da rede mercantil luso-hispânica<sup>383</sup>:





**Tabela 16** - Tabela com marcas da margem mercadores da rede mercantil luso-hispânica

Símbolos	Mercadores do Estado do Brasil
	Pedro Dissarra
	Antônio Mello
	Bartolomeu Lopes
	Antonio Fernandez Barrios

<sup>381</sup> Ibidem, AGN. *Navio San Pedro 1608 – 1609*.

<sup>382</sup> Ver: LENK, Wolfgang. *Guerra e pacto colonial: a Bahia contra o Brasil Holandês (1624-1654)*. Op. cit. p. 85.

<sup>383</sup> A imagem da fonte com os desenhos originais será apresentada nos anexos ao final deste trabalho.

	Geronimo de Medrano
	Gaspar de Azevedo
	Sebastião Ramos
	Manoel Mendes

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

Dos mercadores apresentados no quadro acima, destaca-se a autotransformação social de Antônio Fernandez Barrios, que teve início na Vila de Pernambuco, onde trabalhou por algum tempo no embarque de açúcar para a Europa. Não custou muito para que Antonio Fernandez Barrios conseguisse adquirir navio<sup>384</sup> e cabedal para financiar a navegação de pequenas embarcações soltas, que começaram a trafegar de maneira particular no Atlântico Sul.

Em Pernambuco, Antônio Fernandez Barrios manteve contato com mercadores e donos de engenhos que circulavam entre Olinda e Recife. Dentre eles, temos nos registros de navio os seguintes nomes:

**Tabela 17** – Mercadores Recife e Olinda que compraram através da rede mercantil luso-hispânica

Nomes	Classificação Mercantil
Jorge de Gouveia	residente de Olinda
Juan da Roda	residente estande de Olinda
Pedro Sá Miguel	mercador e residente de Recife

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

Como podemos observar na tabela acima, novamente temos a reincidência de um mercador estante comprando os frutos da terra rio-platenses. Desta vez, o mercador estante foi Juan da Roda, que comprou os frutos da terra do vecino Sebastião Ramos,

<sup>384</sup> Nos Registros Estadísticos de Buenos Aires (1863, pp. 29 a 32) consta que Antônio Fernandez Barrios era proprietário do navio San Antônio e do navio Nuestra Señora del Buen Viaje. Cf. TRELLES, Manuel Ricardo (org.). *Registros Estadísticos de Buenos Aires*, 1863.

através do mestre Pedrianes Pabón (afiançado pela rede mercantil de Antonio Fernandez Barrios), transação que podemos acompanhar no trecho transcrito abaixo:

“Em julho de 1611, o mestre Pedrianes Pabón vendeu na vila de Olinda, capitania de Pernambuco, 43 arrobas de sebo a seis pesos para Juan da Roda, mercador estante de Recife, o valor da compra foi de 6.496 pesos de oito reales (que foram pagos em moeda espanhola), diante da testemunha Jorge de Gouvêa”<sup>385</sup>.

“Recife nasceu por causa de seu porto protegido e porque Olinda não tinha acesso ao mar”<sup>386</sup>. Sendo assim, o fato da venda dos frutos da terra ao mercador estante Juan da Roda ter se passado na Vila de Olinda diz muito. Pois, o mestre Pedrianes Pabón provavelmente se deslocou até a Vila de Olinda para estar mais próximo dos donos de engenho, podendo assim os abastecer. A circulação dos produtos adquiridos em ultramar, nas cidades ou no campo, era indispensável para a manutenção da vida nas sociedades coloniais. Desta forma, a figura do comerciante esteve lado a lado com a figura do senhor de engenho no desenvolvimento do Estado do Brasil. De acordo com Avanete Pereira Sousa “[...] 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, dedicavam-se ainda ao frete de mercadorias, inclusive ao tráfico de escravos da África para o Brasil”<sup>387</sup>.

Os negócios de Antonio Fernandez Barrios passaram a tomar maiores proporções, principalmente quando ele, impulsionado pela facilidade de circulação social e mercantil ocasionada pela União Dinástica, mudou-se para o Rio da Prata. Segundo Rodrigo Ceballos “[...] durante o registro de estrangeiros efetuado no ano de 1607 em Buenos Aires, Antonio Fernandez Barrios alegou estar no porto há catorze anos”<sup>388</sup>. Ou seja, Antonio Fernandez Barrios passou a residir em Buenos Aires no ano de 1593, quando a condição de um mercador português, detentor de navios, passou a ser lucrativa e importante para o Rio da Prata.

Dentre os motivos que levaram os vecinos a preferirem vender o resultado das suas colheitas nas Costas do Brasil, estava o fato de que comercializar com o Estado do

<sup>385</sup> Cf. AGN. *Navio San Pedro 1608 – 1609. Passim*

<sup>386</sup> Ver: RUSSELL-WOOD, A. J. R. *História do Atlântico português*. Op. cit. p. 126.

<sup>387</sup> Ver: SOUSA, Avanete Pereira. *Salvador, capital da colônia*. São Paulo: Atual, 1995. p. 19 – (A vida no tempo). Op. cit. p. 19.

<sup>388</sup> Ver: CEBALLOS, Rodrigo. *Arribadas portuguesas: a participação luso-brasileira na Constituição Social de Buenos Aires (c. 1580-1650)*. Op. cit. p.156.

Brasil seria mais lucrativo porque os direitos cobrados em Portugal para as mercadorias destinadas a colônia americana, eram bem menores do que as taxas da Espanha. Desta forma, a compra de retornos no Brasil tornava-se mais barata e gerava maiores lucros na hora do seu repasse nas províncias do Rio da Prata<sup>389</sup>. Assim, como é possível observar na tabela abaixo, se aproveitando desta brecha mercantil de menores impostos, Antônio Fernandez Barrios afiançou muitas navegações soltas entre Buenos Aires e os portos da Bahia, Rio de Janeiro e Recife, onde algumas estão listadas abaixo.

**Tabela 18** - Embarcações que tiveram como fiador Antônio Fernandez Barrios

Navios	Ano da permissão de comércio em Buenos Aires	Mestre	Destino no Estado do Brasil	Mercadorias Transportadas
Navio São Pedro	1608	Francisco Dias	São Sebastião do Rio de Janeiro	Mercadorias Diversas
Navio Santo 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
Navio Nuestra Señora de Nazaren	1611	Juan Mendes	São Salvador Bahia	Mercadorias Diversas
Navio São Antônio	1612	Pedrianes Pabón	São Salvador Bahia	Mercadorias Diversas
Navio São Antônio	1612	Juan Martins	São Salvador Bahia	Mercadorias Diversas
Navio Nuestra Señora de Nazaren	1612	Juan Mendes	São Salvador Bahia	Mercadorias Diversas
Caravela São Francisco	1615	Matheus Palhano	São Salvador Bahia	Frutos da Terra
Caravela São Francisco	1615	Matheus Palhano	São Salvador Bahia	Mercadorias Diversas
Navio San Antônio	1617	Agustin Perez	São Sebastião do 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 São João Batista	1619	Raphael Maldonado	São Salvador Bahia	Mercadorias Diversas
Navio São João	1619	Raphael	São Salvador	Frutos da Terra

<sup>389</sup> Cf. FRANÇA, Eduardo D'Oliveira. *Portugal na época da Restauração*. São Paulo: Hucitec, 1997. p. 349.

Batista		Maldonado	Bahia	
Navio São João Batista	1619	Raphael Maldonado	São Salvador Bahia	Mercadorias Diversas
Navio São João Batista	1619	Raphael Maldonado	São Salvador Bahia	Frutos da Terra
Navio La Bendicion de Dios	1623	Francisco Gonçalves	São Salvador Bahia	1000 couros vacuns
Barca São Francisco	1627	Manuel Gonzales	Ia para São Salvador Bahia arribou forçosamente no porto de São Vicente	Sal e Açúcar
Navio Nuestra Señora de La Concepción	1629	Bartolomeu Fernandes	São Salvador Bahia	Manufaturas Diversas
Patache São Francisco	1633	Pedro Antunes	Ia para Angola Arribou Forçosamente no porto de São Sebastião Rio de Janeiro	150 couros vacuns e 40 arrobas de sebo

**Fonte:** Archivo Nacional de la Nación Argentina, Sala IX, 45-05-02, Division Colônia, Seccion Gobierno, Registro de Navios, *Legajo 1, 2,3*. Tabela elaborada pela autora.

É bom registrar que todas as embarcações apresentadas na tabela acima tiveram como porto de saída Buenos Aires. Desta forma, a circularidade dos mestres ligados a rota solta da rede luso-hispânica comandada por Antonio Fernandez Barrios e o alcance da influência mercantil do mesmo chega a impressionar. Contudo, ao passo que Antonio Fernandez Barrios dispunha de ligações mercantis entre a Bahia, Pernambuco (Recife/Olinda) e Rio de Janeiro. Sendo fiador entre os anos 1608 a 1633, de 21 embarcações, comandando uma rota solta de abastecimento que sustentou o Rio da Prata e o Estado do Brasil em seu abastecimento<sup>390</sup>; atesta que cabia a Antonio Fernandez Barrios ditar as regras do jogo social mercantil luso-hispânico. Por fim, Antonio Fernandez Barrios também foi fiador de partidas para a África e participou dos desvios do tráfico de escravos no Rio da Prata. “E suas atividades estendiam-se do norte-sul da América lusa a África e ao Reino, o que nos permite afirmar que estamos diante de um negociante de grosso trato”<sup>391</sup>.

<sup>390</sup> Cf. AGN. *Navio San Pedro 1608 – 1609*. Passim.

<sup>391</sup> FRAGOSO, João; Gouvêa, Maria de Fátima Silva. *Nas rotas da governação portuguesa: Rio de Janeiro e Costa da Mina, séculos XVII e XVIII*. In: *Nas rotas do Império: eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português/João Fragoso... [et al]*, organizadores. – Vitória: Edufes; Lisboa: IICT, 2006. p. 40.

#### 4.4 - Jogo social mercantil e a administração alfandegária no Estado do Brasil

Por ser as embarcações da rede mercantil luso-hispânica - solta - cabia ao mestre se encarregar da venda dos produtos transportados, e quando a transação mercantil era dada como encerrada, era o fiador que recebia o pagamento e adquiria os produtos de retorno para os vecinos de Buenos Aires. Para que as transações mercantis entre Buenos Aires e o Estado do Brasil fossem dadas como legais, o oficial régio da alfândega registrava na aduana a negociação através da emissão de uma certidão escrita, sendo assim, a partida dos navios com os retornos só acontecia após a checagem dos produtos, a vistoria da carga, a cobrança da dízima e a selagem das mesmas<sup>392</sup>.

Segundo Joaquim Romero Magalhães:

“Apesar de não serem apenas as alfândegas - assim expressamente nomeadas – a proceder à passagem de mercadorias vindas do exterior ou com destino a outras regiões fora de Portugal, mantinham-se as mesmas regras para todos os postos fronteiriços onde se efetuava o despacho das mercadorias. Os despachadores – assim designados – eram os mercadores que junto dos oficiais das alfândegas tratavam dos necessários procedimentos administrativos implicados [...]”<sup>393</sup>.

Assim como acontecia na América espanhola, o funcionamento das Alfândegas do Estado do Brasil perpassava por vários funcionários reais. Hierarquicamente falando teríamos: o juiz ou ouvidor, “responsável por julgar as causas da Alfândega”. O meirinho do mar, responsável por vigiar e evitar os descaminhos das mercadorias que eram transportadas nos escaleres, porque as embarcações muito grandes não conseguiam atracar próximas ao porto. O porteiro que tinha “as chaves da Alfândega” e era responsável por abrir e fechar o estabelecimento diariamente, e algumas vezes assumia também a função de guarda da Alfândega. Além do guarda da porta de entrada, e outro vigia na porta de saída, que conferia “os bilhetes” afim de saber se as mercadorias que saíam, eram as mesmas que haviam dado a entrada. A conferência do bilhete ainda era registrada nos livros, onde comprovava-se o selo ou rubrica, para finalmente, junto destes

<sup>392</sup> Cf. SÁ, Helena de Cassia Trindade de. Transações comerciais e a Alfândega do Rio de Janeiro na primeira metade do século XVII. *Revista Angelus Novus*. São Paulo, USP. Ano VIII, n.13, p. 49-71, 2017. p. 59.

<sup>393</sup> Cf. MAGALHÃES, Joaquim Romero. *Nota de abertura*. Alfândegas do Brasil: Rio de Janeiro e Salvador, século XVIII: estudos de administração fazendária / Angelo Alves Carrara, Paulo Cavalcante (Organizadores). – Juiz de Fora: Ed. UFJF, 2016. p. 10.

oficiais citados chegar o mestre ao tabelião, responsável por conceder as embarcações, os “bilhetes para que pudessem descarregar mercadorias”<sup>394</sup>.

Ainda de acordo com Paulo Cavalcante e Grazielle Cassimiro Cardoso:

“[...] Os bilhetes eram indispensáveis; sem eles as mercadorias não podiam ser transferidas dos navios para as embarcações menores, os escalares. Procedia-se à transferência tão logo os bilhetes fossem exibidos ao guarda dos navios. O guarda então listava as mercadorias que passariam dos escalares para a ponte da Alfândega. A lista continha o dia, a marca, a quantidade de cada uma das mercadorias e o navio de origem. Terminada a descarga das fazendas, o escrivão da Alfândega e outros oficiais vistoriavam os navios e mais embarcações para averiguar se algo fora escondido”<sup>395</sup>.

Como vemos na citação acima, a preocupação com os descaminhos era constante e vários protocolos eram assumidos para evitar ilícitos na hora do despacho das mercadorias, isso, tanto nos portos do Estado do Brasil quanto nos da América espanhola, tanto que, as vistorias aos navios registravam até os mais inusitados detalhes.

Mesmo assim, os descaminhos tanto de mercadorias, quanto de pagamentos, foram muito frequentes - tanto que Bicalho afirmou ser:

“[...] A legislação metropolitana acerca da proibição do comércio com estrangeiros era clara e rigorosa, embora pelas convenções internacionais e tratados de paz assinados entre as potências europeias, Portugal não pudesse negar o direito de hospitalidade às embarcações das nações amigas em quaisquer de seus portos peninsulares ou ultramarinos. Frutos do temor quanto à possibilidade do comércio e do exercício do contrabando, extenso é o rol de leis, alvarás e proibições acerca do modo como as autoridades coloniais deveriam proceder na assistência e no fornecimento de mantimentos, serviços e préstimos a esses navios. Mas nem sempre as prescrições régias eram respeitadas e o comércio, sobretudo ilegal, evitado. Isso ocorria frequentemente com a cumplicidade ou por iniciativa dos mesmos funcionários que deveriam impedi-lo”<sup>396</sup>.

A prerrogativa da América portuguesa foi a mesma da América espanhola, ou seja, a assistência e abastecimento aos navios que atracavam por necessidade, precisando de reparos, não devia a eles ser negado. Tanto que o mestre Manuel Gonzalez apresentado

<sup>394</sup> Cf. CARDOSO, Grazielle Cassimiro; Cavalcante Paulo. *Estrutura e dinâmica da fiscalização e arrecadação do direito da dízima da Alfândega da cidade do Rio de Janeiro, 1700-1725*. In: *Alfândegas do Brasil: Rio de Janeiro e Salvador, século XVIII: estudos de administração fazendária* / Angelo Alves Carrara, Paulo Cavalcante (Organizadores). – Juiz de Fora: Ed. UFJF, 2016. p. 25-26.

<sup>395</sup> *Ibidem*, p. 26.

<sup>396</sup> Ver: BICALHO, Maria Fernanda. *A cidade e o império: o Rio de Janeiro no século XVIII*. Op. cit. p. 34.



nesta Tese por ter arribado em Buenos Aires por necessidade, não pagou sequer as taxas da aduana, justamente por ter atracado em Buenos Aires como “navio amigo em risco”. Desta forma, a predileção dos vecinos de Buenos Aires em vender seus frutos da terra no Estado do Brasil estava centrada justamente na animosidade entre os funcionários de seus portos. Tanto que, muitos navios alegavam não pagar as despensas do transporte de mercadorias em Buenos Aires, porque era aceito que fosse feito o pagamento do despacho no Estado do Brasil<sup>397</sup>. Não por acaso, como é possível observar na tabela abaixo que traz a lista de mercadores do Rio de Janeiro que comercializaram com os vecinos do Rio da Prata, encontramos funcionários régios, que também mantinham relações mercantis com o Rio da Prata:

**Tabela 19** - Lista de mercadores do Rio de Janeiro que compraram produtos do porto de Buenos Aires entre os anos 1602 a 1624.

Nomes	Classificação Mercantil
Antônio Fernandes Barrios	mercador
Diego Sá da Rocha	mercador residente
Manoel Caldeira	residente
Antônio Caldeira	residente
Alvaro da Costa	escrivão e tabelião público da Cidade
Salvador Peixoto*	mercador estante
Fernandes de Sanabria	escrivão da cidade
João de Abreu	mercador residente

**Fonte:** Archivo Nacional de la Nación Argentina. *Registro de Navios, Legajo 1, 2,3*. Op. cit. Tabela elaborada pela autora.

Como foi possível observar na tabela, os tabeliões e escrivães também mantiveram relações mercantis com o Rio da Prata, e esta facilidade de comércio, muito foi ampliada pela utilização de letras de câmbio para o pagamento das mercadorias que podiam ser afiançadas em meses ou até mesmo anos. O uso da “prata de ocho espanhol” para o pagamento das mercadorias que eram subnotificadas para que fosse possível o seu descaminho, contribuíram para que os pagamentos fossem sempre efetuados no Brasil, em arranjos particulares, que em muito prejudicavam o fisco real platino<sup>398</sup>.

Foi justamente o escoamento ilegal de prata, o argumento que os opositores aos negócios de Buenos Aires com o Estado do Brasil, utilizaram para pressionar o monarca espanhol a fechar o porto de Buenos Aires ao livre comércio atlântico. Por sua vez, as restrições geraram vários embargos que contribuíram para que o porto de Buenos Aires

<sup>397</sup> Cf. AGN. Registro de Navios. *Legajo 3*. Op. cit.

<sup>398</sup> Ver: CEBALLOS, Rodrigo. *Arribadas portuguesas: a participação luso-brasileira na Constituição Social de Buenos Aires (c. 1580-1650)*. Op. cit. p. 56.

estivesse ora aberto, ora fechado - o que nas palavras de Crespi “[...] foi uma sucessão contínua de proibições e permissões que, longe de exercer um controle sobre as transações mercantis, acabou por facilitar a sua ilegalidade”<sup>399</sup>.

Ou seja, os embargos e proibições a um comércio que além de lucrativo, se fazia necessário ao desenvolvimento dos portos no Atlântico Sul, contribuiu para que as transações mercantis se dessem de forma irregular. Segundo José Gonçalves Salvador “[...] o contrabando nas relações mercantis do Estado do Brasil com o porto de Buenos Aires era uma praxe social”<sup>400</sup>. Logo, é necessário compreender a racionalização do contrabando para o século XVII<sup>401</sup> como um jogo social que conforme Paulo Cavalcante, ia além de um simples “[...] roubo, ou furto, ou corrupção, mas era um tipo determinado de prática social encoberta pelas formalidades oficiais”<sup>402</sup>. Assim, a imagem abaixo representa as transações mercantis afiançadas no Rio de Janeiro por Antonio Fernandez Barrios que tiveram o seu pagamento feito através das letras de câmbio:

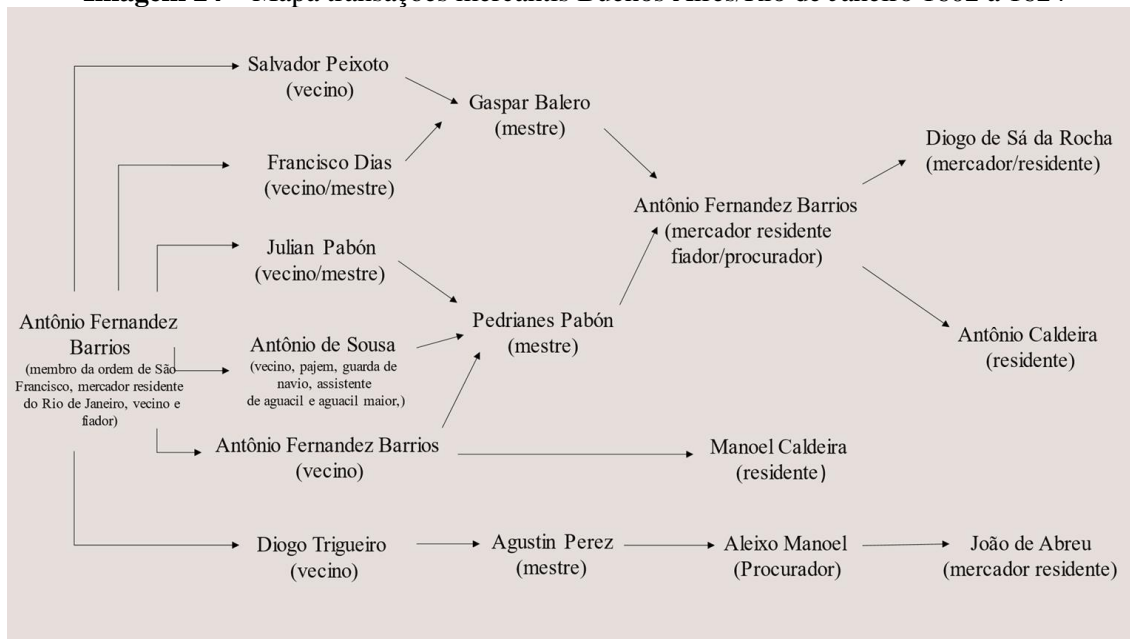
---

<sup>399</sup> Cf. CRESPI. Comércio de escravos en lo Rio da Plata durante el siglo XVII. In: CÁCERES, Rina. *Rutas de la esclavitud em América Latina*. San José: Editorial de la Universidade de Costa Rica, 2001. (tradução nossa). Op. cit. p. 102.

<sup>400</sup> Cf. SALVADOR, José Gonçalves. *Os magnatas do tráfico negreiro: séculos XVI e XVII*. São Paulo, Pioneira, 1981. p. 107.

<sup>401</sup> Alice Piffer Canabrava ao tratar da relação mercantil entre Buenos Aires e o Estado do Brasil, demonstrou que a partir do final do século XVI, a União Dinástica desencadeou uma maior circulação de navegações soltas no Atlântico Sul. Os mestres dos navios soltos partilhavam as licenças, as navegavam sob prazo vencido e se apropriavam do direito de arribada forçosa para trazer mercadorias sem permissão real. Todas essas práticas mercantis ilícitas contribuíram para que o contrabando deixasse de ser algo empírico (atividades isoladas) para se tornar uma atividade social coordenada e racionalizada no início do século XVII em Buenos Aires. CANABRAVA, Alice P. *O comércio português no Rio da Prata (1580-1640)*. *Passim*.

<sup>402</sup> Cf. OLIVEIRA JUNIOR, Paulo Cavalcante. *Negócios de trapaças: caminhos e descaminhos na América portuguesa (1700-1750)*. São Paulo, Hucitec, 2005. p. 42.

**Imagem 24** – Mapa transações mercantis Buenos Aires/Rio de Janeiro 1602 a 1624

**Fonte:** Archivo Nacional de la Nación Argentina, Sala IX, 45-05-02, Division Colônia, Seccion Gobierno, Registro de Navios, *Legajo 1, 2,3*. Tabela elaborada pela autora.

A tabela acima representa as transações mercantis que foram transcritas no navio San Pedro (que foi citado na Introdução desta Tese e no tópico anterior a este). Quando o mestre Francisco Dias atracou no porto do Rio de Janeiro em 1608, o tabelião de notas era Fernandes de Sanabria. Foi Sanabria o responsável por assinar os cinco despachos de venda dos frutos da terra rio-platenses aos mercadores do Rio de Janeiro e dar o bilhete de legitimidade ao fiador Antonio Fernandez Barrios para as suas transações. Em contrapartida, todas as transações mercantis citadas no registro do navio San Pedro tiveram o seu pagamento realizado em moeda espanhola, ou seja, em reales de ocho espanhóis - cunhados em Potosí<sup>403</sup>. Se pegarmos cada pagamento registrado na aduana e formos calcular pelos pesos citados nos registros, perceberemos que os valores não condizem com o que de fato deveria ter sido recebido em cada soma.

Por exemplo, na primeira venda, realizada pelo vecino Salvador Peixoto (genro de Antônio Fernandez Barrios) ao mercador Diego de Sá da Rocha, foram registrados na

<sup>403</sup> Segundo a historiografia a circulação de moedas durante o período colonial no Brasil foi escassa devido ao reduzido comércio interno, desta forma, as mercadorias eram mais trocadas entre si do que pagas em moeda sonante. A unidade monetária oficial na América portuguesa era o real português, enquanto na América espanhola teríamos o famoso reale de prata. Para facilitar o comércio interno, alguns produtos eram tidos como moedas, a exemplo, o açúcar, o boi, o chá e alguns condimentos. Em 1614 o governador Constantino Menelau determinou que o açúcar branco deveria ser fixado no valor de 1.000 réis, o açúcar mascavo em 640 réis e os de outras espécies em 320 réis e serviriam como moeda de troca e pagamento. No entanto, ao acompanhar a trajetória dos navios soltos no Atlântico Sul e as ações da rede mercantil na qual seus mestres estavam inseridos, vemos que no início do XVII a moeda sonante na América portuguesa poderia vir de Lisboa, mas a sua origem era espanhola e os reales de prata “de ocho pesos correntes” usados no comércio do Atlântico Sul eram os cunhados em Potosí. Ver: ORDENAÇÕES E LEIS DO REINO DE PORTUGAL. *História Luso-Brasileira. Passim*.

aduana 1042 pesos de ocho reales pela venda das 40 fanegas de farinha de trigo, 11 quintais de cecina e 11 arrobas de sebo. Se apenas somarmos cada quantidade pelo seu peso, teremos um déficit de 22 pesos de prata correntes no valor total registrado, que deveria ter sido de 1064 pesos correntes de oito reales. Agora, se pegarmos cada peso citado por Salvador Peixoto e calcularmos por 8 reales de prata o peso (como de fato deveria ter sido feito), teremos um montante de 8.512 pesos de oito reales de prata e estaremos falando de um déficit de 7.470 pesos de prata correntes que deixaram de ser registrados na alfândega do Rio de Janeiro em 1608<sup>404</sup>.

Como podemos observar na tabela abaixo, a alfândega do Rio de Janeiro deixou de registrar, ao todo, uma quantia de mais de 17.000 mil pesos de prata correntes, isso apenas no ano de 1608.

**Tabela 20** - Transações mercantis efetuadas no porto do Rio de Janeiro que tiveram por fiador Antônio Fernandez Barrios

Vendedor no Rio de Janeiro	Comprador no Rio de Janeiro	Valor Registrado na alfândega do Rio de Janeiro	Valor que deveria ter sido registrado	Déficit
Salvador Peixoto vecino genro de Barrios	Diego de Sá da Rocha Mercador Residente	1042 pesos prata correntes	8.512 pesos de prata correntes	7.410 pesos de prata correntes
Pedrianes Pabón mestre e vecino	Manoel Bandeira mercador	582 pesos de prata correntes	1.656 pesos de prata correntes	1.074 pesos de prata correntes
Pedrianes Pabón mestre e vecino	Manoel Bandeira mercador	962 pesos de prata correntes	2.896 pesos de prata correntes	1.934 pesos de prata correntes
Pedrianes Pabón mestre e vecino	Manoel Bandeira mercador	1.200 pesos de prata correntes	8.000 pesos de prata correntes	6.800 pesos de prata correntes

**Fonte:** Archivo Nacional de la Nación Argentina. *Registro de Navios, Legajo 1, 2,3*. Op. cit. Tabela elaborada pela autora.

Não temos como inferir porque os pagamentos não foram calculados de maneira correta, talvez estamos diante de um caso de inaptidão financeira por parte do tabelião Fernandes de Sanabria, que não soube calcular os reales de prata faltantes. Mas, se voltarmos aos registros do navio San Pedro 1608, perceberemos que o mestre Francisco Dias, afirmou ter trago ao porto do Rio de Janeiro na Caravela Nossa Senhora de Boa Viagem, 500 fanegas de farinha de trigo, 11 quintais de cecina e 11 arrobas de sebo que “em seu nome – por sua conta e risco”, que não foram contabilizados pela alfândega do

<sup>404</sup> AGN. *Legajo 1: Navio San Pedro (1608 – 1609)*. *Passim*.

Rio de Janeiro, nem dados como vendidos. Além dos frutos da terra, Francisco Dias afirmou ter trago também 19 pipas de vinho, cada uma valendo 55 pesos de prata correntes que foram registradas em 1.505 pesos. No caso das pipas de vinho, o valor registrado na alfândega foi calculado para menos, pois ao todo as 19 pipas de vinho somadas a 55 pesos cada uma, importaria em 1.045 pesos de prata correntes. Caso multiplicássemos as pipas de vinho pelo peso de ocho reales, elas somariam em 8.360 pesos de prata correntes, ou seja, mais uma vez estaria a contabilidade feita por Fernandes Sanabria muito longe da realidade<sup>405</sup>.

Logo, os indícios de descaminhos a respeito das transações mercantis efetuadas na alfândega do Rio de Janeiro, nos leva a questionar se as 500 fanegas de farinha de trigo, 11 quintais de cecina, 11 arrobas de sebo, junto das 19 pipas de vinho do mestre Francisco Dias; não teriam sido enviadas justamente a mando de Antonio Fernandez Barrios diretamente para o escrivão Fernandez de Sanabria, como uma forma de agradecimento pela prontidão nos despachos das embarcações por ele afiançadas<sup>406</sup>.

Conforme Cardoso e Cavalcante:

“Oficiais da Alfândega, negociantes, mercadores, soldados, ambulantes, todos compartilhavam uma atmosfera de sutil indistinção entre práticas lícitas e ilícitas. Ocupar aquele espaço urbano ou ali possuir um ofício significava a oportunidade de se beneficiar econômica, política e socialmente. A alfândega constituía, assim, local propício a negócios lícitos e ilícitos pelo intenso e contínuo volume de transações comerciais na praça da cidade do Rio de Janeiro [...]”<sup>407</sup>.

Assim, a cidade do Rio de Janeiro no início do século XVII, segundo Bicalho foi descrita pelos habitantes e viajantes como “[...] um lugar extremamente rico devido ao comércio que faziam com os espanhóis do Rio da Prata [...]”<sup>408</sup>. E o processo de formação administrativa não esteve alheio ao processo de aprimoração mercantil e social da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro. Pelo contrário, os funcionários reais estavam profundamente ligados aos descaminhos e participaram ativamente de cada passo do desenvolvimento local, através do jogo social mercantil que sustentava e dava sentido as práticas mercantis do Atlântico Sul.

<sup>405</sup> Ibidem, AGN Legajo 1.

<sup>406</sup> Ibidem, AGN Legajo 1.

<sup>407</sup> Ver: CARDOSO, Grazielle Cassimiro; Cavalcante Paulo. *Estrutura e dinâmica da fiscalização e arrecadação do direito da dízima da Alfândega da cidade do Rio de Janeiro, 1700-1725*. Op. cit. p. 30.

<sup>408</sup> Ver: BICALHO, Maria Fernanda. *A cidade e o império: o Rio de Janeiro no século XVIII*. Op. cit. 41.

## Considerações Finais

No século XVII a economia ainda era “protoindustrial” e neste contexto, encontrar pessoas com cabedal na comunidade mercantil para fornecer crédito não era tão comum. Desta forma, na falta de crédito as instituições religiosas, irmandades e juízo dos órfãos serviam de fiadores. Afiançar as ações mercantis foi uma forma encontrada pelas instituições religiosas para através dos juros, garantir um rendimento que assegurasse o seu bom funcionamento<sup>409</sup>.

Em Buenos Aires as permissões de comércio com o Estado do Brasil eram solicitadas para a venda de frutos da terra, que poderiam ser exportados anualmente em até 2000 fanegas de farinha de trigo, 500 quintais de cecina e 50 arrobas de sebo e poderiam ser navegados em vários retornos até atingir a cota anual. O fato de permitir vários envios de mercadorias até completar o total, facilitou o compartilhamento de permissões reais. Tomemos como exemplo o caso do mercador Antonio Fernandez Barrios, que nos autos do Navio San Pedro que abre esta Tese, mostra como o mesmo foi levado a julgamento, por navegar retornos através do compartilhamento da permissão do convento São Francisco e com ela trazer diversas mercadorias do Estado do Brasil<sup>410</sup>.

Logo que atracou, o navio San Pedro foi denunciado por trazer mercadorias de retorno das permissões dos vecinos de Buenos Aires sem licença, inclusive passageiros (uma mulher) e um moleque para serviços de Antonio Fernandez Barrios, o que por Cédula Real era proibido. Por sua vez, o mestre Francisco Dias não era vecino, nem possuía permissão real para navegar os frutos da terra de Buenos Aires; no entanto, era um mestre português que fazia fretes particulares em rotas soltas pelo Oceano Atlântico e devido a isso se utilizou da permissão do convento San Francisco para vir a Buenos Aires também<sup>411</sup>.

Aprofundando um pouco mais a pesquisa, perceberemos que de fato o mestre Francisco Dias foi a Buenos Aires, mesmo sem licença específica para navegar, e correndo o risco de ter as mercadorias e o próprio navio apreendidos, porque participava da rede mercantil de Antonio Fernandez Barrios. O mercador Antonio Fernandez Barrios foi um português, que antes de conquistar o título de *vencidad* em Buenos Aires e se constituir como importante fiador das navegações soltas no Atlântico Sul, conseguiu através do comércio, ser mercador na colônia<sup>412</sup>.

---

<sup>409</sup> Ibidem, p. 95.

<sup>410</sup> AGN. *Registro de Navios, Legajo 1: Navio San Pedro. Passim.*

<sup>411</sup> AGN. *Registro de Navios, Legajo 1: Navio San Pedro. Passim.*

<sup>412</sup> Ibidem. AGN. Legajo 1.

Ou seja, Antonio Fernandez Barrios foi dono de frota de navios, síndico da Ordem de São Francisco em Buenos Aires e mercador no Rio de Janeiro. Percebemos então, que o mestre Francisco Dias sabia que ao ser levado a julgamento, bastava mencionar que o seu fiador era Antonio Fernandez Barrios para conseguir entrar e desembarcar mercadorias sem permissão em Buenos Aires, isso mesmo contra as leis<sup>413</sup>.

Rodrigo Ceballos, ao estudar as redes sociais estabelecidas em Buenos Aires por portugueses que através da autotransformação social se estabeleceram na administração e comércio local, demonstrou que os mesmos expandiram seus negócios de forma que “[...] seus filhos e netos adquiriram títulos militares e novos cargos públicos, sem abandonar o comércio ultramarino e inter-regional”<sup>414</sup>. Comprovando o fato de que mesmo diante das restrições reais e ressalvas locais quanto ao ingresso e estabelecimento de portugueses no Porto de Buenos Aires, os mesmos, através de redes de cumplicidade, consolidaram suas famílias e seus negócios em Buenos Aires, transbordando sua influência através de toda região rio-platense, Alto Peru, Estado do Brasil e centros europeus, como Lisboa e Madri.

O jogo social da administração local de Buenos Aires permitiu aos estrangeiros, mesmo os sem cabedal, e sem casamento influente<sup>415</sup> participar da autotransformação social e foi através desta transformação que os estrangeiros e seus agregados, conseguiram alcançar postos e privilégios de um legítimo vecino espanhol. Muitos estrangeiros classificados por eles próprios como “gente do mar” conquistaram cargos, privilégios e mercê através da prestação de serviços mercantis para os seus fiadores estabelecidos em Buenos Aires. Como foi o caso do mestre de navios Francisco Dias que ousou se arriscar em Buenos Aires por conta e risco do seu fiador Antonio Fernandez Barrios. E por intermédio de Barrios conseguir atracar sem licença, desembarcar mercadorias sem selo, receber sua terça das vendas, adquirir vencidad em Buenos Aires e ser mercador em Córdoba<sup>416</sup>.

Com base nos estudos de Gelman é possível inferir que através do conceito de autotransformação social podemos compreender como a acumulação de riqueza, fruto do comércio no porto, trouxe importância e prestígio aos mercadores a ponto de os mesmos exercerem influência e até mesmo um certo controle ao cotidiano da administração e

---

<sup>413</sup> Ibidem. AGN. Legajo 1.

<sup>414</sup> Cf. 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. 2007.p. 12.

<sup>415</sup> Casamento com espanhola pertencente à família considerada fundadora, descendente dos primeiros conquistadores. Ibidem. p. 26.

<sup>416</sup> Cf. AGN. *Registro de Navios, Legajo 1: Navio San Pedro*. Passim.

justiça da cidade. Para Gelman as ações dos sujeitos locais de Buenos Aires se davam através de uma “[...] gran rede de complicitades y dependencias [...]”<sup>417</sup>.

Zacarias Moutoukias consagrou o conceito de autotransformação social para a compreensão das relações mercantis e administrativas entre os sujeitos locais e estrangeiros (mercadores e fiadores portugueses em sua grande maioria) no porto de Buenos Aires. Conforme Gelman “[...] el grupo de los nuevos llegados no se contentará con controlar el actividad comercial, sino que al triunfar se va a autotransformar y pasará a controlar el conjunto de la economía local, manteniendo, sino agravando, algunos de sus aspectos de la economía natural”<sup>418</sup>.

A acusação e o julgamento dos mestres que chegavam a Buenos Aires sem permissão, eram mecanismos de um jogo social para legalizar mercadorias e escravos que entravam no porto de Buenos Aires sem licença. Após a acusação, era iniciado um processo de julgamento, no qual as mercadorias eram confiscadas, arrematadas e leiloadas em praça pública, onde os vecinos que de fato as aguardavam, estavam de prontidão para as arrematar no pregão e desta forma, legalizarem o que até então era ilegal<sup>419</sup>.

Em se tratando da experiência mercantil de Buenos Aires, devemos ter cuidado no uso de alguns conceitos e palavras empregadas em contextos culturais atuais, como o consagrado conceito de contrabando, distinto e distante da realidade histórica da América Ibérica. Pois, ao tomarmos como exemplo o porto de Buenos Aires, podemos observar que contrariamente ao que muitos afirmam, as cédulas reais eram sim cumpridas. O fato é que o cumprimento das cédulas reais se dava de acordo com a necessidade e a funcionalidade mercantil do porto, revelando uma experiência comum de vivência mercantil e social que precisa ser analisada levando em conta os seus particulares. Uma dinâmica reelaborada de acordo com a transição de governadores e de seus respectivos grupos de aliados. Por consequência, Moutoukias destaca que:

“[...] se hace muy difícil determinar donde comienza el funcionario y donde termina el comerciante. Em estas condiciones delictivas y de sanción moral parece más apropiado para ser empleado em 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,

<sup>417</sup> Cf. GELMAN, Jorge Daniel. Cabildo y Elite Local: el caso de Buenos Aires em el siglo XVII. *Revista Latinoamericana de Historia Económica y Social*, n. 6, pp. 3-20, segundo semestre de 1985. p. 101.

<sup>418</sup> Ibidem, p. 101.

<sup>419</sup> Cf. MOLINA, Raul A. *Hernandarias. El hijo de la tierra*. Buenos Aires, 1948. Passim.



comunicando a Buenos Aires com el Alto Peru y los mercados regionales. Uma aliança burocrático-mercantil<sup>420</sup>

Como enfatiza Moutoukias, os vecinos de Buenos Aires souberam incorporar as permissões reais a sua necessidade, e os próprios funcionários reais eram em sua maioria detentores de permissões de comércio. Ou seja, os funcionários reais utilizavam as permissões tanto quanto os agentes mercantes. Sendo assim, ditavam as regras do jogo social que mantinha a rede mercantil luso-hispânica, pois dependiam das frotas de navios soltos portugueses tanto quanto os demais vecinos espanhóis.

Como é possível observar na fonte de abertura deste texto, quando foi comprovado que o navio San Pedro havia chegado ao porto de Buenos Aires sem licença específica para desembarcar, o tesoureiro Simon de Valdez foi até o governador Hernandarias e solicitou que o mesmo fizesse a cédula de permissão para que o navio pudesse entrar. Sendo assim, a Cédula de Permissão para o comércio era ajustada, muitas vezes no momento em que o navio já estava atracado no porto, esperando o “papel” para desembarcar. Ou seja, o mestre Francisco Dias não era vecino de Buenos Aires, por Lei não podia vir ao porto, muito menos transportar mercadorias, mas era associado a um influente vecino, que inclusive era fiador e o fato de ser o mestre do navio parte integrante da rede mercantil de Antonio Fernandez Barrios, fez com que o mestre fosse aceito e porque não, até mesmo bem-vindo em Buenos Aires<sup>421</sup>.

Do ponto de vista legal, não houve ilicitude na entrada do Navio San Pedro, uma vez que o mestre chegou sem permissão real e foi levado a julgamento. Ir a julgamento ou leilão público seria o procedimento padrão de cumprimento da Lei. No entanto, quando transcrevemos os depoimentos prestados durante o julgamento a partir do paradigma indiciário de Ginzburg é possível perceber a prática de uma experiência mercantil local, se nos determos aos detalhes, praticamente marginais dentro dos depoimentos. Veremos que ao depor, o oficial mecânico Antônio Francisco Teixeira, natural do porto de Buenos Aires, deixa escapar em sua fala a prática da alteração da permissão real de comércio pelos funcionários reais, dando aos navios que fizessem parte da sua rede de interesses certos privilégios<sup>422</sup>.

Quando o oficial mecânico afirma que estando trabalhando nos fornos de telha, não somente viu, como ouviu, quando o Tesoureiro Simon de Valdez pediu ao governador

---

<sup>420</sup> Cf. MOUTOUKIAS, Zacarias. Burocracia, contrabando y autotransformación de las elites. Buenos Aires en el Siglo XVII. In: *Anuario del IEHS*. Tandil, n. 3, p. 213-248, 1988b. p. 11.

<sup>421</sup> Cf. AGN. *Navio San Pedro 1608 – 1609* (Legajo 1). Passim.

<sup>422</sup> Cf. GINZBURG, Carlo. Señales: raíces de un Paradigma Indiciário. In Gargani, Aldo (org.). *Crisis de la Razón*. México, 1983. Passim.

Hernandarias que produzisse uma cédula de permissão real de entrada para o Navio San Pedro. Ele revela que o próprio governador afirmou que não seria necessário emitir cédula de permissão, porque já o havia feito para o padre Gabriel, revelando em sua fala duas ações do jogo social mercantil local: O primeiro indício aparece quando os administradores afirmam produzir cédula de permissão no momento em que algum mestre aliado atracava com o navio sem licença, e ele, sem consultar a Audiência de Charcas a produzia.

O segundo indício está no fato dos vecinos partilharem uma mesma permissão para navegar mercadorias, o que por lei não era permitido. Destacamos ainda um terceiro indício do jogo social local para manter ativa a rede mercantil luso-hispânica, que é o fato do fiador Antônio Fernandez Barrios utilizar a permissão de comércio do convento São Francisco, produzida para o padre Gabriel com a finalidade de ir comprar madeira no Estado do Brasil para trazer mercadorias várias mercadorias que não tinham nada a ver com a reforma do convento<sup>423</sup>. Como afirmou Maria de Fátima Gouvêa:

“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 interligavam 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”<sup>424</sup>.

Embora Maria de Fátima Gouvêa enfatize o governo da América portuguesa, percebemos que a forma de análise utilizada a respeito da formação de redes e da cultura política dos séculos XVII e XVIII, respaldam também a realidade mercantil da América espanhola, até mesmo porque no nosso ponto de vista estamos falando de uma América Ibérica. “[...] Pois, as redes tornaram possível a melhor articulação de um complexo e diferenciado leque de interesses econômicos, políticos e sociais nas Américas”<sup>425</sup>.

Se tratando de Buenos Aires, o legal ou ilegal mudava de acordo com os sujeitos que estivessem em questão e com a administração do momento. Como é possível constatar no processo do Navio San Pedro, quando os responsáveis pelo comércio faziam

<sup>423</sup> Cf. AGN. *Navio San Pedro 1608 – 1609* (Legajo 1). *Passim*.

<sup>424</sup> Cf. GOUVÊA, Maria de Fátima Silva; SOIHET, Rachel; BICALHO, Maria Fernanda; (orgs.). *Culturas políticas, ensaios de História Cultural, História Política e ensino de História*. Rio de Janeiro: Mauad, 2005. p. 79.

<sup>425</sup> *Ibidem*, p. 79.

parte do grupo administrativo que estava no poder, eram resguardados pela Lei. Pois, cabia ao governador prorrogar, permitir, ou negar a permissão de comércio necessária para entrar no porto de Buenos Aires. Entretanto, bastava a ocorrência da troca de governador e de funcionários reais, para o grupo que anteriormente estava respaldado por Lei passar a ser acusado de corrupção e contrabando, sendo que o novo grupo dirigente efetuaria a mesma prática do grupo anterior ao qual estava por denunciar, justificando a disputa entre os confederados e beneméritos retratadas por Fernando Ribeiro.

Vejamos o caso do Tesoureiro Simon de Valdez que foi Alferez Real e Procurador General no Rio da Prata, conseguiu o título de Tesoureiro de la Real Hacienda por meio de um favor do vecino Tomas Ferrufino e como tesoureiro facilitou bastante o comércio no porto fazendo vista grossa nas vistorias aos barcos que acabavam de chegar<sup>426</sup>. Geralmente, o tesoureiro Simon de Valdez, junto do contador da real hacienda, ficavam encarregados de vistoriar os barcos que atracavam no porto de Buenos Aires. Segundo Molina a fama de facilitar a entrada de navios sem licença em troca de “abastecimentos” era conhecida pelos mestres que frequentavam o Rio da Prata, pois, “[...] Valdez costumava dizer-lhes ao pé do ouvido para que levassem as mercadorias para a sua residência. Mestres como Gonçalo Rodrigues Minaya e Pedriañes Pabon levaram tecidos, vinhos, queijos e conservas à casa do tesoureiro em troca de favores”<sup>427</sup>.

Na prática, as permissões acabavam por servir de justificativa para entrada no porto de Buenos Aires, já que traziam mercadorias para vecinos e pessoas influentes no porto. Possuir a permissão de comércio era algo que diferenciava socialmente um vecino, considerado um privilégio que obedecia a critérios de merecimento social. Logo, como nem todos conseguiam a vencidad e a permissão de comércio, acabavam por pedir a um vecino aliado que compartilhasse sua permissão para navegar os frutos da terra e obtivesse o lucro dos seus retornos.

Ao estudar a trajetória mercantil de Antonio Fernandez Barrios, vecino do porto de Buenos Aires e fiador do navio San Pedro que abre este texto, percebemos que o mesmo se tornou vecino por sua influência mercantil e por causa das amizades que esta posição social pode comprar. Pois, conforme Konetzke “[...] após o alargamento do comércio, o rei passou a conceder vencidad através da compra de composición [...]”<sup>428</sup>.

---

<sup>426</sup> Cf. BIEDMA, José Juan (dir). *Acurdos del Extinguido Cabildo de Buenos Aires*. Libro I (1589-1591, 1605-1607). Tomo 1. Buenos Aires, Talleres Gráficos de la Penitenciaría Nacional, 1907. p. 204-209.

<sup>427</sup> Cf. MOLINA, Raul A. *Hernandarias. El hijo de la tierra*. Op. cit. p. 477.

<sup>428</sup> Cf. KONETZKE, Richard. Legislación sobre inmigración de extranjeros durante la época colonial. *Revista Internacional de Sociología*, año 3, n. 11/12, 1945. p. 284.

Indubitavelmente, qualquer sujeito que viesse a facilitar o comércio Atlântico entre as Américas seria bem-vindo em Buenos Aires. Pois, os entraves geográficos não eram as únicas barreiras a serem vencidas para a efetuação do comércio entre o porto de Buenos Aires e o Estado do Brasil. 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 prosperasse outras atividades seriam necessárias. Assim sendo, a circulação dos produtos adquiridos em ultramar nas cidades e no campo, seriam indispensáveis para a manutenção da vida nas sociedades coloniais, o que colaborou para que a figura do comerciante se destacasse lado a lado com a figura dos senhores de engenho disputando prestígio e poder<sup>429</sup>.

Para que o comércio intercolonial fosse bem-sucedido, fazia-se necessária uma estreita ligação entre o grande e o pequeno comerciante. Aquele que vendia em pequenas quantidades era conhecido como “mercador”<sup>430</sup> por vender a retalho 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<sup>431</sup>. 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 mercador local (que vendia as mercadorias importadas no varejo)<sup>432</sup>.

Foi comum, no comércio entre o Estado do Brasil e Buenos Aires, a prática mercantil submetida a fiadores, que mantinham este processo por meio das letras de câmbio e dos descaminhos de prata. Nesse sentido, vale lembrar Antônio Fernandez Barrios, fiador do navio San Pedro que abre este texto – um português, originário de Lisboa, que se destacou no início do século XVII pela trajetória mercantil adquirida no Atlântico Sul. Seu primeiro lugar de morada no Estado do Brasil foi Pernambuco, de onde estabeleceu redes de comércio com o Rio de Janeiro, Salvador, Buenos Aires e São Paulo de Luanda (Angola). A proporção da atividade mercantil de Barrios foi de tal importância que, após um ano como fiador do comércio entre o Estado do Brasil e Buenos Aires,

---

<sup>429</sup> Cf. SOUSA, Avanete Pereira. *Salvador, capital da colônia*. São Paulo: Atual, 1995 (A vida no tempo). p. 19.

<sup>430</sup> Segundo Bluteau (1728) “Mercador é aquele que mercadeja comprando, & vendendo. Ver: BLUTEAU, Raphael. *Vocabulario portuguez & latino: aulico, anatomico, architectonico*. Passim.

<sup>431</sup> Cf. SOUSA, Avanete Pereira. *Salvador, capital da colônia*. Op. cit. p. 20.

<sup>432</sup> Cf. SOUSA, Avanete Pereira. *A Bahia no século XVIII: poder político local e atividades econômicas*. São Paulo: Alameda, 2012. Passim.

Antônio Fernandez Barrios conseguiu adquirir mercê de vencidad no Rio da Prata não somente para ele como também para seus parentes e aliados.

O uso da letra de câmbio nas transações mercantis entre o Rio da Prata e o Estado do Brasil, enfatiza a importância do mestre de navio e de seu fiador, pois o pagamento das transações mercantis raramente era realizado de imediato e geralmente eram quitadas mediante prazos estabelecidos pelo fiador da embarcação. No caso das transações mercantis que tiveram como fiador Antônio Fernandez Barrios, o prazo para a quitação da dívida variava entre dois a vinte meses. Ao final do prazo a dívida seria cobrada diretamente pelo fiador, encarregado de receber o valor das vendas após os prazos e de registrar o pagamento na alfandega junto com o mercador que havia comprado as mercadorias<sup>433</sup>.

As cidades das Províncias do Rio da Prata e do Paraguai eram domésticas e patriarcais, o seu comércio interprovincial dedicava-se quase que exclusivamente ao consumo do mercado local. Contudo, é perceptível que no início do século XVII os interesses econômicos que começaram a rondar a região platina alteraram a situação de penúria econômica exposta por Alice Piffer Canabrava principalmente após a União Dinástica, quando os mercadores portugueses passaram a comercializar frequentemente na região<sup>434</sup>. A presença dos mercadores portugueses 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 convertirian en más pacificas y comerciales. Cueros, mate, azúcar y plata iben de una y outra dirección, vinculando a ambas zonas entre si”<sup>435</sup>.

Logo, a região do Prata se consolidou como espaço de conquista e abastecimento, por produzir em larga escala farinha de trigo, cecina (carne desidratada) e sebo que alimentou não só o comércio inter-regional, como os portos do ultramar ibérico. Com a associação mercantil entre os produtores locais do Prata e os donos/fiadores dos navios soltos, houve a quebra do exclusivo metropolitano. Visto que, interna e externamente, a necessidade de fazer circular produtos, tanto de exportação, como de consumo interno, exigia a exportação dos frutos da terra rio-platense para o Estado do Brasil, onde eram utilizados para abastecer as tripulações dos navios mercantes.

Nesse contexto, os vecinos da região do Prata iniciaram o comércio com as diversas regiões do Estado do Brasil através dos navios soltos devido a necessidade de

---

<sup>433</sup> Cf. AGN. *Navio San Pedro 1608 – 1609* (Legajo 1). Passim.

<sup>434</sup> Cf. CANABRAVA, Alice P. *O comércio português no Rio da Prata (1580-1640)*. Passim.

<sup>435</sup> Cf. HERRERO, Pedro Peres. *Comercio y mercados en América Latina Colonial*. Madrid: Mapfre, 1992. p. 150.

baratear os custos das mercadorias na região platina e que antes dessa iniciativa chegavam por meio da rota Panamá – Lima com preços exorbitantes. Desta forma, a mudança de escoamento da produção interna para o Estado do Brasil em troca dos retornos atlânticos contribuiu para que os preços no mercado interno fossem barateados e o excedente começasse a surgir diversificando o comércio local que passava a desfrutar inclusive dos benefícios do tráfico de escravos portugueses<sup>436</sup>.

Finalmente, esta pesquisa se propôs 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 suas “marcas” na história como bons jogadores, do justo jogo social necessário para ascender. Sujeitos que tiveram contornos sociais e econômicos situados no Império Ibérico, no qual como declarou Boxer (1969, p. 118) “O sol nunca se punha”.

Por fim, “Acabamos por refletir a nossa própria formação, que comumente é pensada através das políticas de colonização metropolitana, negligenciando as peculiaridades regionais e o jogo social no qual foram formadas as Américas no Atlântico Sul” (CHAUNU, 1998).

---

<sup>436</sup> Cf. FRAGOSO, João; GOUVEA, Maria F.; BICALHO, Fernanda. *O antigo regime nos trópicos*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000. Passim.

## REFERÊNCIAS

A.H. U. Baía, cx. 1, doc. 1. A. H. U. \_ACL\_CU\_DOS, Cx. 1, D. 1

A.H.U. Baía, cx. 2, doc. 242.

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

AGI - ARCHIVO GENERAL DE LAS ÍNDIAS. Sección Escribania de la Cámara y Justicia. Escribania de Camara y Justicia del Consejo de Índias. *Comisiones de la Auduência de Buenos Aires*. Códice: Escribania 880B. Piezas: 5, 8 e 9.

AGI - ARCHIVO NACIONAL DE LA NACIÓN ARGENTINA. Sala IX, 45-05-02, Division Colônia, Seccion Gobierno, Registro de Navios, *Legajo 1: Navio San Pedro (1608 – 1609)* Siglo XVII, 1608-1615.

AGI - ARCHIVO NACIONAL DE LA NACIÓN ARGENTINA. Sala IX, 45-05-02, Division Colônia, Seccion Gobierno, Registro de Navios, *Legajo 2: Navío Nuestra Señora de La Concepción, (1619)* Siglo XVII, 1619

AGI - ARCHIVO NACIONAL DE LA NACIÓN ARGENTINA. Sala IX, 45-05-04, Division Colônia, Seccion Gobierno, Registro de Navios. *Legajo 3: Navío San Francisco (1627)* Siglo XVII, 1623-1635

ALDENBURGK, Johannes Gregorius. *Relação da conquista e perda da cidade de Salvador pelos holandeses em 1624-1625*. Trad. port. São Paulo: Emp. Gráf. Revista dos Tribunais, 1961.

ALENCASTRO, Luiz Felipe de. “A rede econômica do mundo atlântico português”. In: BETHENCOURT, Francisco; CURTO, Diogo Ramada (dir.). *A expansão marítima portuguesa, 1400-1800*. Lisboa: Edições 70, 2010. pp 78-94.

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

ALMEIDA, Carla Maria Carvalho de; OLIVEIRA, Mônica Ribeiro de. *Conquista do centro-sul: fundação da Colônia de Sacramento e o “achamento” das Minas*. In: *O Brasil Colonial*, v. 2 (org.) João Luis Ribeiro Fragoso; Maria de Fátima Gouvêa. – 1ª ed. – Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014.

ANTONIL, André João. *Cultura e opulência do Brasil*. São Paulo: 3. ed. Itatiaia, 1982.  
APEB - *Arquivo Público do Estado da Bahia (Salvador) Alvarás*. Licença para navegar (1650-1681), Códice: 438

ARRUDA, José Jobson de Andrade. “O açúcar e a diversificação da economia colonial (1780-1830)”. XXVIII Simpósio Nacional de História Colonial, Anpuh, Florianópolis, 29/07/2015. Comunicação oral na mesa 83, “Império e colonização: economia e sociedade na América portuguesa”).

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

BARROS, Queila Guedes Feliciano. “*As margens da ilegalidade*”: relações mercantis e sociais entre São Salvador da Bahia e Buenos Aires (c. 1580 – c. 1640). 2013. 124p. Dissertação (Mestrado em História e Cultura Histórica) – Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2013.

BARROS, Queila Guedes Feliciano; CEBALLOS, Rodrigo. As margens da ilegalidade: relações mercantis e sociais entre as Capitânicas 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. p. 2-15. CD-ROM.

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.

BICALHO, Maria Fernanda Baptista; GOUVÊA, Maria de Fátima Silva. *Culturas políticas: ensaios de história cultural, história política e ensino de história* / Rachel Soihet, organização. Rio de Janeiro: Mauad, 2005.

BICALHO, Maria Fernanda. *A cidade e o império: o Rio de Janeiro no século XVIII*. – Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

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.

BIEDMA, José Juan (dir). *Acuerdos del Extinguido Cabildo de Buenos Aires*. Libro I y II (1608-1613). Tomo 2. Buenos Aires, Talleres Gráficos de la Penitenciaría Nacional, 1907.

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

BLUTEAU, Raphael. *Vocabulário português & latino: aulico, anatomico, architectonico ...* Coimbra: Collegio das Artes da Companhia de Jesu, 1712 - 1728. 8 v. In: Biblioteca Brasileira e Guita e José Mindlin <[www.dicionarios.bbm.usp.br](http://www.dicionarios.bbm.usp.br)>. Acesso em: 23 nov. 2020.

BONCIANI, Rodrigo F. *O dominium sobre os indígenas e africanos e a especificidade da soberania régia no Atlântico: da colonização das ilhas à política ultramarina de Felipe III (1493-1615)*. 2010. 323 f. Tese (Doutorado em História Social) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2010.

BONCIANI, Rodrigo Faustino. “A União Ibérica em perspectiva atlântica”. In: XXVIII SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA. 2015. *Anais...* Florianópolis-SC. 2015: p. 1-11.

BOURDIEU, Pierre. *A Distinção: crítica social do julgamento*. Porto Alegre: Zouk, 2017.

BOURDIEU, Pierre. *A economia das trocas simbólicas*. São Paulo: Perspectiva, 2011.



- BOURDIEU, Pierre. *Coisas ditas*. São Paulo: Brasiliense, 2004.
- BOURDIEU, Pierre. *Razões práticas sobre a teoria da ação*. São Paulo: Papyrus, 1996.
- 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.
- BOXER, Charles. *O império colonial português (1414-1825)*. Tradução Inês Silva Duarte. Lisboa: Edições 70, Ltda. 1969.
- BOXER, Charles. *The Golden age of Brazil*. Oxford: Clarendon, 1957.
- BRANDÃO, Ambrósio Fernandes. *Diálogos das grandezas do Brasil (1618)*. Recife, 1966.
- BRASILMERGULHO. Tipos de Navios – Urca. [Brasilmergulho.com](http://Brasilmergulho.com). 2020. Disponível em: <[www.brasilmergulho.com](http://www.brasilmergulho.com)>. Acesso em: 29 de dezembro de 2020.
- BRAUDEL, Fernand. *Civilização material, economia e capitalismo século XV-XVIII*. Tradução Telma Costa. São Paulo: v. 3. Martins Fontes, 1996.
- BUENOS, Beatriz Piccolotto Siqueira. *Desenho e desígnio: o Brasil dos engenheiros militares (1500-1822)*. Tese de doutorado. São Paulo, FAU-USP, 2001
- CANABRAVA, Alice P. *O comércio português no Rio da Prata (1580-1640)*. Belo Horizonte/São Paulo: Itatiaia/EdUSP, 1984.
- CARDIM, Pedro. “A expansão da Coroa portuguesa e o estatuto político dos territórios”. In: *O Brasil Colonial*, v. 2. (ca. 1580- ca. 1720)/ (org.). João Luis Ribeiro Fragoso; Maria de Fátima Gouvêa. – 1ª ed. – Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014. pp 56-69.
- CARDIM, Pedro. “Política e identidades corporativas no Portugal de D. Felipe I”. In: RAMOS, Luís A. de Oliveira; Ribeiro, Jorge M.; POLÓNIA, Amélia (Coords.). *Estudos em Homenagem a João Francisco Marques*. Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, vol. 1, 2002, p. 275-306.
- CARDOSO, Ciro Flamarion. “As Concepções acerca do ‘Sistema Econômico Mundial’ e do ‘Antigo Sistema Colonial’; a Preocupação obsessiva com a ‘Extração de Excedente’”. In *Modos de produção e realidade brasileira*, organizado por José Roberto do Amaral LAPA, 109–32. Petrópolis: Vozes, 1980. pp 28-39.
- CARDOSO, Grazielle Cassimiro; Cavalcante Paulo. *Estrutura e dinâmica da fiscalização e arrecadação do direito da dízima da Alfândega da cidade do Rio de Janeiro, 1700-1725*. In: *Alfândegas do Brasil: Rio de Janeiro e Salvador, século XVIII: estudos de administração fazendária / Angelo Alves Carrara, Paulo Cavalcante (Organizadores)*. – Juiz de Fora: Ed. UFJF, 2016. pp 18-27.

CARTA – [1613] Em 1613 André Farto da Costa informa que a situação dos senhores de engenho em Salvador estava precária, causa que muitos estavam a perder seus engenhos por estarem muito endividados. A. H. U. Baía, cx. 1, doc. 50.

CARTA DA CÂMARA DE SALVADOR – [1642] Em 1642 a Câmara de Salvador solicitou o recolhimento das moedas de prata restantes para recunhagem para aumentar o numerário em circulação. A. H. U. Baía, cx. 8, doc. 980.

CARTA RÉGIA - [1622] Em 1599 o governador Francisco de Souza impôs a cobrança de um cruzado ao embarque de cada Caixa de açúcar, sem orden nem licença da Coroa.

CARTA RÉGIA – [1643] Em 1643 Antonio Teles da Silva, solicita conforme a Câmara de Salvador o recolhimento e recunhagem das patacas, por estarem as mesmas muito faltosas. A. H. U. Baía, cx. 9, doc. 1002.

CARTA TESTEMUNHÁVEL - [1612] (Treslado) do rei de Portugal, D. Felipe II aos contratadores do pau-brasil, aplicando sanções aos que o extraíssem sem licença ou tivesse em sua posse, não sendo contratador.

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. 2007.

CEBALLOS, Rodrigo. Impérios Ibéricos no Antigo Regime: política, sociedade e cultura. In. Encontro Nacional de História Política: História, Rupturas Institucionais e Revoluções, n. 02. 2017. João Pessoa. *Os leais vassalos de Sua Majestade: confederados e beneméritos na Buenos Aires colonial (1607-1643)*. Fortaleza: UECE, 2017. p. 1 – 17.

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

CESAR, Guilhermino. *O contrabando no sul do Brasil*. Caxias do Sul: UCS, 1978.

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

CONI, Emilio. *El Gaucho. Argentina, Brasil, Uruguai*. Buenos Aires: Ediciones Solar, 1942.

CONI, Emilio. *Historia de las vaquerias de Rio de la Plata 1555-1750*. Buenos Aires: Devenir, 1956.

CONSENTINO, Francisco Carlos. *Mundo português e mundo ibérico*. In: O Brasil Colonial, v. 2. (ca. 1580- ca. 1720)/ (org.). João Luis Ribeiro Fragoso; Maria de Fátima Gouvêa. – 1ª ed. – Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014. pp 67-78.

CRESPI. Comércio de escravos en lo Rio da Plata durante el siglo XVII. In: CÁCERES, Rina. *Rutas de la esclavitud em América Latina*. San José: Editorial de la Universidad de Costa Rica, 2001. pp 24-36.

- DIAS, Maria Odila de. A Interiorização da Metrópole. In: Carlos Guilherme Mota. (Org.). 1822: *DIMENSOES*. SAO PAULO: PERSPECTIVA, 1972, v., p. 160-184.
- ELLIOTT, J. H. A Espanha e a América nos Séculos XVI e XVII. In: BETHELL, Leslie (org.). *História da América Latina: A América Latina Colonial 1*. Vol. 1. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo; Brasília: Fundação Alexandre Gusmão, 1997. pp 39-45.
- ELLIOTT, J. H. *Empires of the atlantic world: Britain and Spain in America, 1492 – 1830*. New Haven: Yale University Press, 2006.
- ELLIS JUNIOR, Alfredo. O Ciclo do Muar. *Revista de História*. USP: São Paulo, vol. 1, n. 1, 1950.
- FERLINI, Vera Lucia Amaral. *Açúcar e colonização*. São Paulo: Alameda, 2010.
- FERLINI, Vera Lucia Amaral. *Terra, trabalho e poder*. 2º ed. São Paulo: Edusc, 2003.
- FERNANDES, Florestan. *A revolução burguesa no Brasil: ensaio de interpretação sociológica*. 5ª ed. São Paulo: Globo, 2006.
- FLICKR. Blaeu, Joan. *Regnorum Hispaniae nova descriptio*. En la dedicatoria a Felipe IV: "Presenta ... El Atlas Universal y Cosmographico de los orbes y terrestre ... Juan Blaeu". *Geographia Blaviana*, Amsterdam: 1596-1673. [32], VI, 96 p. In: Fondo Antiguo de la Biblioteca de la Universidad de Sevilla. <<https://www.flickr.com/photos/fdctsevilla>>. Acesso em: 10 jun. 2020.
- FONSECA, Halysson Gomes da. A estrutura fundiária da Vila de Boipeba no final do século XVIII. In: IV ENCONTRO ESTADUAL DE HISTÓRIA – ANPUH-BA. 2008. *Anais...Vitória da Conquista – Bahia*. 2008. p. 1-12.
- FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *La guerre est finie: notas para investigação em História Social na América lusa entre os séculos XVI e XVIII*. Org. João Luís Ribeiro Fragoso; Maria de Fátima Gouvêa. – 2ª ed. – Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2015. (O Brasil Colonial; v. 1).
- 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.
- FRAGOSO, João, e Manolo FLORENTINO. *O arcaísmo como projeto: mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil no Rio de Janeiro, c.1790-c.1840*. Rio de Janeiro: Diadorim, 1993.
- FRAGOSO, João. *Afogando em nomes: Temas e experiências em história econômica*. Rio de Janeiro: Revista de História, Topoi, dezembro de 2002.
- FRAGOSO, João; Gouvêa, Maria de Fátima Silva. *Nas rotas da governação portuguesa: Rio de Janeiro e Costa da Mina, séculos XVII e XVIII*. In: *Nas rotas do Império: eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português/João Fragoso...[et al], organizadores*. – Vitória: Edufes; Lisboa: ICT, 2006. P. 49-57.

FRAGOSO, João; GOUVEA, Maria F.; BICALHO, Fernanda. *O antigo regime nos trópicos*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.

FRAGOSO, João; GUEDES, Roberto; KRAUSE, Thiago. *A América portuguesa e os sistemas atlânticos na época moderna: monarquia pluricontinental e antigo regime*. Rio de Janeiro: Editora FVG, 2013. (Coleção FVG de bolso: Série História).

FRAGOSO, João; KRAUSE, Thiago. *Sistemas atlânticos e monarquia na época moderna: anotações preliminares*. Org. João Luís Ribeiro Fragoso; Maria de Fátima Gouvêa. – 2ª ed. – Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2015. (O Brasil Colonial; v. 2).

FRANÇA, Eduardo d'Oliveira. “Engenhos, Colonização e Cristãos-Novos na Bahia colonial”. *Anais do IV Simpósio Nacional dos Professores Universitários de História*, 1969.

FRANÇA, Eduardo D'Oliveira. *Portugal na época da Restauração*. São Paulo: Hucitec, 1997.

FREYRE, Gilberto, *Casa grande e senzala*. (Formação da Família Brasileira sob o Regime de Economia Patriarcal), 2 v, 9ª ed. Brasileira, 1959.

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

FURTADO, Júnia Ferreira. *Homens de negócio: a interiorização da metrópole e o comércio das minas setecentistas*. 2 – ed. São Paulo: Hucitec, 2006.

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

GELMAN, Jorge Daniel. Economía natural – economía monetária. Los grupos dirigentes de Buenos Aires a principios del siglo XVII. *Anuário de Estudios Americanos*, n. 44, p. 89-104, 1987.

GIL, Tiago Luís. *Infiéis transgressores: os contrabandistas da fronteira (1760-1810)*. 2002. 224 f. Dissertação (Mestrado em História Social) - Programa de Pós-graduação em História Social, Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2002.

GINZBURG, Carlo. Señales: raíces de un Paradigma Indiciário. In Gargani, Aldo (org.). *Crisis de la Razón*. México, 1983.

GODOY, José Eduardo Pimentel de. *Naus do Brasil colônia*. Ilustrações de Maria Luiza Ferguson. – Brasília: Senado Federal, 2007.

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

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

GOUVÊA, Maria de Fátima Silva; SOIHET, Rachel; BICALHO, Maria Fernanda; (orgs.). *Culturas políticas, ensaios de História Cultural, História Política e ensino de História*. Rio de Janeiro: Mauad, 2005.

GUIA GEOGRÁFICO. *Atlas do Brasil – 1640*. Guia Geográfico/História do Brasil. Disponível em: <[www.historia-brasil.com/mapas/atlas-1640.htm](http://www.historia-brasil.com/mapas/atlas-1640.htm)>. Acesso em: 13 de fev. 2017

GUIA GEO-AMERICAS. *Buenos Aires pouco após sua fundação em 1536*. 2020. Disponível em: [www.guiageoamericas.com](http://www.guiageoamericas.com). Acesso em: 08 jan. 2020.

HAMEISTER, Martha Daisson. *O continente do Rio Grande de São Pedro: os homens, suas redes de relações e suas mercadorias semoventes*. Rio de Janeiro: PPGHIS - UFRJ, 2002. (Dissertação de Mestrado Inédita).

HERRERO, 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.

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

KONETZKE, Richard. Legislación sobre inmigración de extranjeros durante la época colonial. *Revista Internacional de Sociología*, año 3, n. 11/12, p. 283-284, 1945.

KONETZKE, Richard. Legislación sobre inmigración de extranjeros durante la época colonial. *Revista Internacional de Sociología*, año 3, n. 11/12, 1945.

KRAUSE, Thiago. *A Formação de uma Nobreza Ultramarina: Coroa e elites locais na Bahia seiscentista*. Tese (doutorado) – Programa de Pós-graduação em História, Universidade do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2015. 412 f.

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.

LENK, Wolfgang. *Guerra e pacto colonial: a Bahia contra o Brasil Holandês (1624-1654)*. São Paulo: Alameda, 2013.

LEVILLIER, Roberto (coord.). *Correspondencia de la Ciudad de Buenos Aires con los reyes de España (1588-1615)*. Tomo 1. Buenos Aires: Municipalidade de Buenos Aires, 1915.

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

LOURENÇO, Antonio Apolinário. Da Ibéria à Hispânia da Espanha à Ibéria. *Revista de História das Ideias*, Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, n. 31, p. 285-301, 2010.

MACHAIN, Ricardo de Lafuente. *El gobernador Domingo Martínez de Irala*. Buenos Aires: La Facultad, 1933.

MACHAIN, Ricardo de Lafuente. *Los portugueses en Buenos Aires (siglo XVII)*. Madrid: Ologáza, 1931.

MAGALHÃES, Joaquim Romero. *Nota de abertura*. Alfândegas do Brasil: Rio de Janeiro e Salvador, século XVIII: estudos de administração fazendária / Angelo Alves Carrara, Paulo Cavalcante (Organizadores). – Juiz de Fora: Ed. UFJF, 2016.

MARTINEZ, Teodoro Hampe. Los funcionarios de la monarquía española en América. Notas para una caracterización política, económica y social. In: *Revista Interamericana de Bibliografía*. Vol.3, n. XLII, p. 431-451, 1992.

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

MATTOSO, Katia M. de Queirós. *Bahia: a cidade do Salvador e seu mercado no século XIX*, São Paulo: HUCITEC/Prefeitura Municipal de Salvador, 1978.

MEGIANI, Ana Paula Torres; PÉREZ, José Manuel Santos; SILVA, Kalina Vanderlei. *O Brasil na Monarquia Hispânica (1580-1668)*. São Paulo: Humanitas, 2014.

MELLO, Evaldo Cabral de. *A outra Independência*. Recife: Editora 34, 2004.

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, 1630-1664*. 2ª ed. rev. e aumentada. Rio de Janeiro: Topbooks, 1998.

MITRE, Bartolomé. *Ensayos Historicos*. Buenos Aires: La Cultura Argentina, 1918.

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

MORAIS BARROS, Jorge Amândio. Um Atlântico de açúcares: os portos do Norte de Portugal e o Novo Mundo. *Novo Mundo* (Novo Mundo Mundos Novos) [online], Colloques, <<http://journals.openedition.org/nuevomundo/69940>> p. 1-15, 2016.

MOUTOUKIAS, Zacarias. Burocracia, contrabando y autotransformación de las elites. Buenos Aires en el Siglo XVII. In: *Anuario del IEHS*. Tandil, n. 3, p. 213-248, 1988b.

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

MOUTOUKIAS, Zacarias. Redes personales y autoridad colonial. Los comerciantes de Buenos Aires en el Siglo XVIII. *ANNALES. Histoire, Sciences Sociales*. v. (1992).

NOVAIS, Fernando A. *Portugal e Brasil na crise do antigo sistema colonial (1777-1808)*. 7ª ed. São Paulo: Hucitec, 2001.

NOVAIS, Fernando A. *Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)*. São Paulo: Editora Hucitec, 1979.

NOVINSKI, Anita. “Das pesquisas sobre Inquisição e os cristãos novos no Brasil ao museu da tolerância da Universidade de São Paulo”. (entrevista) In: webmosaica: revista do Instituto Cultural Judaico Marc Chagall. v.3 n. 2 (jul-dez), 2011, pp 145-146.

OLIVAL, Fernanda. *D. Felipe II: de cognome “o Pio”*. Lisboa: Círculo de Leitores, 2006.

OLIVEIRA JUNIOR, Paulo Cavalcante. *Negócios de trapanças: caminhos e descaminhos na América portuguesa (1700-1750)*. São Paulo, Hucitec, 2005.

OLIVEIRA, M. P. Associações religiosas de leigos no período colonial: hierarquização, distinção e ascensão social. *Rev. His. UEG – Morrinhos*, v. 8. n. 2. e – 821924, jul./dez. 2019.

ORDENAÇÕES E LEIS DO REINO DE PORTUGAL. Coimbra: Real Imprensa da Universidade, 1833, 10ª edição, parágrafo 42. In: Site do Arquivo Nacional/*História Luso-Brasileira*. <[www.historialuso.an.gov.br](http://www.historialuso.an.gov.br)>. Acesso em: 21 nov. 2020.

OSÓRIO, Helen. *Estancieiros, Lavradores e Comerciantes na Constituição da Estremadura Portuguesa na América. Rio Grande de São Pedro, 1737-1822*. Niterói: PPGHIS-UFF, 1999. (tese de doutoramento Inédita).

PARAGUAY - *o prov de rio de la plata - cum regionibus adiacentibus Tucvman et Sta. Cruz de la Sierra - ca 1600. (Paraguay, Río de la Plata, Tucumán, Santa Cruz de la Sierra). Map from around 1600 by Jodocus Hondius (1563-1612)*. Disponível em: <[http://www.bvp.org.py/mapas/indice\\_mapas.htm](http://www.bvp.org.py/mapas/indice_mapas.htm)>. Acesso em: 05 de out. 2020.

PARKER, Geoffrey. *Europe in Crisis, 1598-1648*. Ithaca: Cornell University, 1980.

PAUWELS, Geraldo José. Contribuição para o estudo dos conceitos de "limite" e "fronteira". *Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul*. v. (s.d.).

PEDREIRA, Jorge Miguel. Verbete. “Comércio Imperial”. In: *Dicionário Enciclopédico da História de Portugal*. S. L. Publicações Alfa, 1991.

PORTO, Aurélio. Fronteira do Rio Pardo: penetração e fixação de povoadores. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul*. v. IX, (1929).

PORTO, Aurélio. *História das Missões Orientais do Uruguai*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943.

PORTO, Aurélio. *Notícia sobre o Visconde de São Leopoldo*. IN: PINHEIRO, José Feliciano Fernandes. *Anais da Província de São Pedro*. Petrópolis: Vozes, v. 1978.

PRADO JÚNIOR, Caio. *Evolução política do Brasil*. Reimpr. Da 1ª ed. de 1932. São Paulo: Brasiliense, 1994a.

PRADO JÚNIOR, Caio. *Formação do Brasil Contemporâneo*. 23ª reimpr. Da 1ª ed. de 1942. São Paulo: Brasiliense, 2008.

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

PRADO, Fabrício Pereira. *Colônia do Sacramento: o extremo sul da América Portuguesa*. Porto Alegre: F. P. Prado, 2002. *Primeira Visitação do Santo Ofício às Partes do Brasil - Denúncias e Livro das Confissões de Pernambuco 1593-1595*. Recife: FUNDARPE. Diretoria de Assuntos Culturais, 1984, Coleção Pernambucana, 2ª fase, vol. XIV.

PULGAR, Fernando Del. *Cronica de los reyes catolicos Don Fernando y Dona Isabel de Castilla y de Aragon cotexada con Antiguos manuscritos y aumentada de varias ilustraciones y enmiendas*. Valencia: En la imprenta de renito monfort. 1780.

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

PUNTONI, Pedro. *Guerras do Brasil (1504-1654)*. Editora Brasiliense: São Paulo, 1992.

PUNTONI, Pedro. *O Estado do Brasil: poder e política na Bahia colonial 1548-1700*. São Paulo: Alameda, 2013.

RALPH; John Penny. *Gramática histórica del español*. V. n.º3. Editorial Ariel, 2006. REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. *Diccionario de la lengua castelhana*. Madri: DRAE, 1780. In: Real academia español <[www.rae.es/obras-academicas/diccionarios/diccionario-de-la-lengua-espanola](http://www.rae.es/obras-academicas/diccionarios/diccionario-de-la-lengua-espanola)>. Acesso em: 23 nov. 2020.

RIBEIRO, Alexandre V. *A cidade de Salvador: estrutura econômica, comércio de escravos e grupo mercantil (c. 1750 – c. 1800)*. Tese (doutorado) – Programa de Pós-graduação em História, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2005.

RIBEIRO, Fernando Victor Aguiar. “Arribadas maliciosas”: redes comerciais no comércio de contrabando no porto de Buenos Aires, inícios do séc. XVII. *Antíteses*. Londrina, v. 11, n. 22, pp. 749-772, jul/dez. 2018.

RICUPERO, Rodrigo. *A formação da elite colonial: Brasil, c. 1530 – c. 1630*. São Paulo: Alameda, 2009.

RODRIGUES, Jaime. *No mar e em terra: história e cultura de trabalhadores escravos e livres*. -1ª ed. São Paulo: Alameda, 2016.

RODRIGUES/GRCG. *Vermelho cor do verme*. GRCG. 2020. Disponível em: <[www.grcg.org](http://www.grcg.org)>. Acesso em: 19 de maio de 2020.

RUSSELL-WOOD, A. J. R. *Fidalgos e Filantropos: A Santa Casa da Misericórdia da Bahia, 1550-1755*. Trad. port. Brasília, Editora Universidade de Brasília, 1981.

RUSSEL-WOOD, A. J. R. *Governantes e agentes*. In: BETHENCOURT, F.; CHAUDHURI, K. *História da expansão portuguesa*. Lisboa: Círculo de Leitores, 1998. 3v.



- RUSSEL-WOOD, A. J. R. *História do Atlântico português*. Org. Ângela Domingues, Denise A. Soares de Moura. – 1. ed. – São Paulo: Editora Unesp, 2014.
- SÁ, Helena de Cassia Trindade de. *A alfândega do Rio de Janeiro: da União Ibérica ao fim da Guerra da Restauração (ca.1580- ca.1668)*. 2016. 184 f. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2016.
- SÁ, Helena de Cassia Trindade de. Transações comerciais e a Alfândega do Rio de Janeiro na primeira metade do século XVII. *Revista Angelus Novus*. São Paulo, USP. Ano VIII, n.13, p. 49-71, 2017.
- SALVADOR, José Gonçalves. *Os cristãos-novos e o comércio no Atlântico meridional*. São Paulo, Pioneira/ MEC, 1978.
- SALVADOR, José Gonçalves. *Os magnatas do tráfico negreiro: séculos XVI e XVII*. São Paulo, Pioneira, 1981.
- SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá. *Comércio, riqueza e nobreza: elites mercantis e hierarquização social no Antigo Regime português*. In: Nas rotas do Império: eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português/João Fragoso...[et al], organizadores. – Vitória: Edufes; Lisboa: IICT, 2006.
- SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá. *Fluxos e refluxos mercantis: centros, periferias e diversidade regional*. In: O Brasil Colonial, v.2. (ca. 1580 – ca. 1720), (Org.). João Luis Ribeiro Fragoso; Maria de Fátima Gouvêa. 1º ed. – Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014.
- SCELLE, Georges. *La traite négrière aux Indes de Castille, Contrats et traités d'Asiento*. Tomo 1. Paris, 1906.
- SCHWARTZ, Stuart B. *Segredos Internos: engenhos e escravos na sociedade colonial, 1550-1835*. Tradução Laura Teixeira Motta. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.
- SCHWARTZ, Stuart B; KANTOR, Iris; DANTAS, Mônica. O ofício do historiador hoje: Entrevista com Stuart B. Schwartz. *Novos Estudos*, São Paulo, n. 89, p. 163-181, mar, 2011.
- SCHWATZ, Stuart. “O povo: ausente e presente na história da Bahia”. *Anais do IV Congresso de História da Bahia*, Salvador, IHGBa, 2001.
- SEMPAT ASSADOURIAN, Carlos. *El Sistema de la economía colonial. Mercado Interno, regiones y espacio económico*. Lima: IEP, 1982. Siglo XVII, 1608-1615.
- SILVA, Antônio de Moraes. *Dicionário da Língua Portuguesa Recopilado dos vocabulários impressos até agora, e nesta segunda edição novamente emendado, e muito acrescentado por Antônio de Moraes Silva, natural do Rio de Janeiro oferecido ao muito alto, e muito poderoso príncipe regente N. Senhor*. Tomo primeiro: Lisboa, 1813. In: Biblioteca Brasileira e Guita e José Mindlin <[www.dicionarios.bbm.usp.br](http://www.dicionarios.bbm.usp.br)>. Acesso em: 23 nov. 2020.

SILVA, Augusto da. *Rafael Pinto Bandeira: De bandoleiro a governador. Relações entre os poderes privado e público no Rio Grande de São Pedro. Porto Alegre: PPGH - UFRGS, 1999. (Dissertação de Mestrado Inédita).*

SILVA, Francisco Carlos Teixeira da, *A morfologia da escassez. Política econômica e crises de subsistência no Brasil colonial (Salvador e Rio de Janeiro, 1690-1790).* Niterói, Universidade Federal Fluminense, 1990 (Tese de Doutorado, mimeo).

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

SIMONSEN, Mario Henrique. *Teoria Microeconômica.* São Paulo: Fundação Getúlio Vargas, 1969.

SIMONSEN, Roberto C. *História Econômica do Brasil.* São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1937.

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

SLAVEVOYAGES. *Comércio Interamericano de Escravos – Base de dados African Nanes Database at slavevoyages.org.* 2020. Disponível em: <[www.slavevoyages.org/](http://www.slavevoyages.org/)>.

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. p. 19 – (A vida no tempo).

STRUM, Daniel. *O comércio do açúcar: Brasil, Portugal e Países Baixos (1595-1630).* – Rio de Janeiro; Versal: São Paulo: Odebrecht 2012.

THOMPSON, E. P. *A Miséria da Teoria ou Um Planetário de Erros: Uma crítica ao pensamento de Althusser.* Rio de Janeiro. Zahar Editores, 1981.

TIMES, Nelci; BORGES, Lucia. *Ginzburg e o paradigma indiciário.* IPPM.COM. 2020. Disponível em:< [www.ippm.com.br](http://www.ippm.com.br)>. Acesso em: 17 de novembro de 2020.

TRELLES, Manuel Ricardo (org.). *Registro Estadístico de Buenos Aires (1864).* Tomo 2. Buenos Aires: El Nacional, 1866.

TRELLES, Manuel Ricardo (org.). *Registros Estadísticos de Buenos Aires, 1863.*

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

VICENTE DO SALVADOR, Frei. *História do Brasil: 1500-1627. (1627)* São Paulo - Belo Horizonte: Edusp/Itatiaia, 1982.

VILARGADA, José Carlos. *São Paulo na órbita do Império dos Filipes: conexões castelhanas de uma vila na América portuguesa durante a União Ibérica (1580-1640).* Tese (Doutorado em História) Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2010.

WASSEMARN, Martín L. E. *Círculos Sociales, contextos normativos y crédito*. Buenos Aires, siglo XVII. *Historia Económica América Latina*. Buenos Aires, año 2020, núm. 1, enero – abril, 2013.

WATJEN, Hermann. *O domínio colonial holandês no Brasil, um capítulo na história colonial do século XVII*. Trad. port. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1938.

WECKMANN, Luis. *La herencia medieval de México*. México: FCE, 1994 (1984).

WIKEMMEDIACOMMONS. *Map of Dutch – Portuguese war 1588-1654*. Wikimedia Commons. File: PDW, png. Disponível: <<https://commons.wikimedia.org>>. Acesso em: 06 jan 2021.

WORDATLAS – *Iberian Peninsula Map and information*. Page <[www.wordatlas.com](http://www.wordatlas.com)>. Consultado em 09 mai. 2020.

WRITH, Antônia Fernanda Paca de Almeida. *O Brasil no tempo dos Filipes*. In. *Época colonial, v.1: do descobrimento à expansão territorial*/por Aziz N. Ab'Saber ... [et al]; Introdução de Sérgio Buarque de Holanda – 14<sup>a</sup> ed. – Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

ZEMELLA, Mafalda. *O abastecimento da Capitania das Minas Gerais no século XVIII*. São Paulo: Hucitec-Edusp, 1990.

## APÊNDICE A

## NAVIO SAN PEDRO 1608-1609 (LEGAJO 1) CÓDICE: SALA 9, 45 5 2

<b>LEGAJO E NOME DO NAVIO:</b>	Legajo1, NAVIO SAN PEDRO
<b>DATA DE ENTRADA E SAÍDA DO NAVIO NO PORTO DE BUENOS AIRES:</b>	Entrada em 20 de dezembro de 1608, saída em 24 de janeiro de 1609.
<b>LUGAR DE ONDE VEIO:</b>	São Sebastião do Rio de Janeiro
<b>NOME DO MESTRE OU PILOTO E SUA ORIGEM:</b>	Mestre Francisco Dias (vecino de Buenos Aires) Piloto Francisco Luiz
<b>ROTAS SEGUIDAS:</b>	Rio de Janeiro - Buenos Aires.
<b>PERMISSÕES ENVIADAS AO BRASIL:</b>	<p><b>Antonio Peixoto</b> 40 fanegas de farinha, 11 quintais de sesina e 11 arrobas de sebo.</p> <p><b>Mestre Francisco Dias</b> 500 fanegas de farinha, 11 arrobas de sebo, 11 quintais de sesina.</p> <p><b>Julião Pabón</b> 25 fanegas de farinha, 6 arrobas de sebo e 6 quintais de sesina.</p> <p><b>Fernandez Barrios</b> 40 fanegas de farinha de seis arrobas cada uma, 11 arrobas de sebo e 11 quintais de sesina.</p> <p><b>Fernandez Barrios</b> 40 fanegas de farinha, 10 arrobas de sebo e 10 quintais de sesina. A permissão para comércio das mercadorias pertencia a Antonio de Sousa.</p>
<b>PERMISSÕES LEVADAS A BUENOS AIRES:</b>	<p><b>Julho de 1608</b> chegou ao Rio da Prata o navio San Pedro mestre Francisco Dias que trouxe madeira do Rio de Janeiro por intermédio de Antonio Fernandez Barrios (mercador do Rio de Janeiro) para a construção do convento São Francisco em Buenos Aires a pedido do frei Gabriel</p> <p><b>Julian Pablo:</b>  1000 varas de arroz = 500 reales;  100 cajetas de carne de membrillo = 800 reales;  26 varas castelhanas = 520 reales;  6 pares de meia de seda a 80 reales = 480 reales;  5 libras de fio comum a 12 reales a libra = 60 reales;  4 libras de panos de seda a 160 reales = 640 reales;  50 libras de cera labrada do Brasil a 4 reales a libra = 200 reales;  1 caixão com 200 libras de arroz a meio real a libra = 100 reales;  11 arrobas portuguesas de açúcar que fazem 14 arrobas e meia castelhanas a 15 reales = 207 reales e meio  4 barris de sabão cada um com 400 libras que são 1600 libras= 2U800 reales.</p> <p>O total das partidas montam: 6U307 reales e meio . Deste total, o valor do almojarifazgo foi de 10,5%, ou seja, 662 reales. Ao que parece, Hernandarias não participou da avaliação, havendo apenas a assinatura do tesoureiro Valdes.</p> <p><b>Antonio de Sousa</b>  1 fardo de Ruan de 500 varas a 6 reais da vara portuguesa (400 varas) = 2U400 reales;  90 varas de biriatres = 900 reales;  140 varas de xerguetas castelhanas que fazem portuguesas 112 varas a 10 reales a vara = 1U120 reales;  27 varas castelhanas de castiçais = 720 reales;  30 varas castelhanas de panos de Londres = 1U600 reales;</p>

	<p>18 varas de palmilhas = 192 reales;  22 varas portuguesas de lenço de linho = 66 reales;  3 colchas ordinárias (comuns) a 150 reales cada uma = 450 reales;  50 varas de angeo portuguesas (que por outro nome se chama brim) a três reais a vara = 150 reales;  50 botijas de azeite a 10 reales = 500 reales.  O total de mercadorias monta 8U098 reales. Deste total, o valor do almojarifazgo foi de 10,5%, ou seja, 862 reales (foi cobrado acima dos 10,5%).</p> <p><b>Fernandez Barrios</b>  8 varas e três quartos castelhanas de cochinnilla coloradas que são de Londres = 466 reales;  240 varas de palmilhas castelhanas que fazem = 2U560 reales;  30 varas castelhanas de bocais = 140 reales;  15 maços de avalorio = 150 reales;  13 varas de raxas castelhanas = 104 reales;  120 pares de meia de lã = 1U920 reales;  6 pares de meia de seda = 560 reales;  21 chapéus negros comuns = 252 reales;  45 camisas de lienço sin cuellos bastos = 980 reales;  23 botijas de azeitonas (segundo a avaliação são ruins) = 161 reales.  19 pipas a razão de 450 reales a pipa = 8U550 reales.  O total de mercadorias monta 7U293 reales. Deste total, o valor do almojarifazgo foi de 10,5%, ou seja, 773 reales (foi cobrado acima dos 10,5%).</p>
<p><b>TRANSAÇÕES  COMERCIAIS:</b></p>	<p><b>Julho de 1607</b> Chegou no Rio de Janeiro uma caravela de nome Nossa Senhora de Boa Viagem (mestre Gaspar Balero). Apareceu diante do escrivão Antonio Fernandez Barrios (mercador do Rio de Janeiro) afirmou que na caravela que chegara viera seu genro Antonio Peixoto. Nela mandara trazer 40 fanegas de farinha, 11 quintais de sesina e 11 arrobas de sebo de acordo com as permissões reais. Alguma farinha foi vendida a Diego Sá da Rocha por 20 pesos de prata a fanega a oito reales o peso (o preço é cobrado em moeda espanhola). A sesina foi vendida a 12 pesos o quintal e o sebo a 12 pesos a arroba. O resultado da venda foi de 1042 pesos a oito reais. Fernandez Barrios dá a venda como encerrada e comprova o recebimento da quantia vendida. A certidão data de 29 de outubro de 1608.</p> <p><b>Julho de 1607</b> o mestre Francisco Dias havia embarcado para o Rio de Janeiro 500 fanegas de farinha, 11 arrobas de sebo, 11 quintais de sesina na caravela Nossa Senhora de Boa Viagem, mestre Gaspar Balero Não é dito nada sobre a venda. Foram enviadas com os frutos da terra 19 pipas de vinho cada uma custando 55 pesos de prata correntes que somam 1505 pesos de prata.</p> <p><b>Julho de 1608</b> chegou ao Rio de Janeiro um navio chamado Santo Antonio, cujo mestre era Pedrianes. Nesse mesmo navio veio Antonio Fernandez Barrios (mercador do Rio de Janeiro). Afirmou ao escrivão que trouxera no navio por conta e risco de Julião Pabón (vecino de Buenos Aires), 25 fanegas de farinha, 6 arrobas de sebo e 6 quintais de sesina. Esta quantia era legal de acordo com as licenças de Julião Pabón. As mercadorias foram todas vendidas a Manoel Caldeira, morador do Rio de Janeiro. Cada arroba de farinha foi vendida a 3 pesos, cada</p>

	<p>arroba de sebo a 10 pesos; cada quintal de sesina a 12 pesos. Tudo montou 582 pesos. Fernandez Barrios afirma ter recebido toda a quantia.</p> <p><b>Julho de 1608</b> chagou ao Rio de Janeiro um navio chamado Santo Antonio, mestre Pedrianes. No navio veio Fernandez Barrios. Trouxe 40 fanegas de farinha de seis arrobas cada uma, 11 arrobas de sebo e 11 quintais de sesina. Desta vez, a permissão das mercadorias são suas como <i>vecino</i> da cidade de Buenos Aires. As mercadorias foram vendidas a Manoel Caldeira, morador do Rio de Janeiro. A farinha valeu três pesos cada arroba, 10 pesos cada arroba de sebo e 12 pesos o quintal de sesina. Tudo montou 962 pesos de prata. Fernandez Barrios afirmou ter recebido a quantidade discriminada (Não diz quando)</p> <p><b>Julho de 1608</b> Chegou ao Rio de Janeiro um navio chamado Santo Antonio, mestre Pedrianes. No navio veio Fernandez Barrios. Trouxe 40 fanegas de farinha, 10 arrobas de sebo e 10 quintais de sesina. A permissão para comércio das mercadorias pertencia a Antonio de Sousa (o mesmo alguacil que verificou a carga na chagada do navio a Buenos Aires) novamente as mercadorias foram vendidas a Antonio Caldeira morador do Rio de Janeiro. Cada fanega de farinha foi vendida a 20 pesos, cada arroba de sebo por 10 pesos, cada quintal de sesina por 10 pesos. Tudo montou a 1200 pesos de prata corrente. Fernandez Barrios afirmou ter recebido a quantia em 26 de outubro de 1608.</p>
<b>OFICIAIS REAIS DESTA ÉPOCA:</b>	<p>Antonio de Sousa (alguacil maior)  Antonio de Leon (guarda do navio)  Simon de Valdes (tesoureiro)  Hernandarias (governador).</p>
<b>ESCRIVÃES DE REGISTROS:</b>	<p>Escrivão do Rio de Janeiro: Fernandes de Sanabria.  Escrivão de Buenos Aires: Gustavo Perez.</p>
<b>PASSAGEIROS:</b>	<p>20 de dezembro de 1608 trouxe Antonio Fernandes Barrios do Rio de Janeiro, Ana Pereira (filha ou irmã de Fernandes Barrios) e o padre Gabriel todos para o convento São Francisco em Buenos Aires.</p> <p>Vieram ainda:  Antonio Cardoso (carpinteiro)  Domingos Ferreira (pedreiro)  Um moleque (sob serviço de Fernandes Barrios)</p>
<b>DADOS INTERESSANTES:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Licença dada por Hernandarias (governador do Rio da Prata) para o convento São Francisco (que está em construção) para trazer além do navio no qual viajou mais dois navios carregados de madeira.</li> <li>• A licença que o mestre levou ao Rio de Janeiro para trazer os navios com madeira ficou em poder de um frei no Rio de Janeiro para que pudesse mandar mais navios com madeira ao Buenos Aires.</li> <li>• Fernandez Barrios (Rio de Janeiro) é fiador do mestre Francisco Dias.</li> <li>• A licença de retorno das mercadorias dos vecinos de Buenos Aires como resultado da venda dos frutos da terra no Rio de Janeiro foram passadas ao poder do</li> </ul>

	<p>mestre Francisco Dias sob o testemunho do frei Francisco Matiel e Juan de Miranda.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Depois de conseguir permissão para ir a Buenos Aires comercializar Fernandez Barrios conseguiu gradativamente permissão para levar e trazer seus parentes (filha e genro) e por fim conseguiu permissão de se tornar vecino do porto (morador).</li> <li>• Fernandez Barrios 56 anos não tem como provar a viagem do navio e pede a presença de testemunhas. No dia 18 de janeiro de 1609, Fernandez Barrios apresentou por testemunha a Juan de Calate, escrivão. A testemunha confirma a existência de licença assinada por Hernandarias (governador) e referendada pelo próprio escrivão para o padre Gabriel da ordem de São Francisco. Antonio Fernandez Barrios, como síndico da ordem e mandado do governador Hernandarias, acompanhou o padre Graviel. O navio fretado foi o San Pedro, mestre Francisco Dias. No dia 21 de janeiro de 1609, Antonio Fernandez Barrios apresentou outra testemunha: o frei Bartolomeu de la Asunción, religioso da ordem de São Francisco. Repete o mesmo da testemunha anterior. Tem idade de 38 anos. No dia 22 de janeiro de 1609, Antonio Fernandez Barrios apresentou outra testemunha: Antonio Francisco Teixeira. Ao que parece é um oficial mecânico que trabalha nos fornos de telha (olaria). Ele teria visto Simon de Valdes dirigir-se ao governador afirmando que o navio San Pedro chegara ao porto trazendo madeira sem licença. Valdes pediu ao governador que então emitisse cédula permitindo a entrada da madeira e materiais de construção. Hernandarias teria afirmado que não era necessária a cédula pois ele já a teria emitido para o padre Gabriel de la Anunciación permitindo o frete de navios para o transporte da madeira. Este frei já se encontrava no Rio de Janeiro. A idade da testemunha é de 20 anos. Percebe-se pela assinatura que Teixeira praticamente não sabe escrever.</li> </ul>
<b>VALOR DOS AUTOS:</b>	<p>Tesoureiro: 11 pesos e 4 reales  Governador: 2 pesos  Por duas visitas ao navio: 12 pesos  Despachos, testemunhas e outros gastos: 27 pesos  Total: 54 pesos e 4 reales</p>

## APÊNDICE B

NAVIO NUESTRA SEÑORA DE GRACIA (*LEGAJO 1*) CÓDICE: SALA 9, 45 5 2

LEGAJO E NOME DO NAVIO:	<b>Legajo 1, navio Nuestra Senhora de Gracia.</b>
DATA DE ENTRADA E SAÍDA DO NAVIO NO PORTO:	Entrada em Buenos Aires 17 de março de 1614, <b>não há data de saída do navio.</b>
LUGAR DE ONDE VEIO:	São Paulo de Luanda, em Angola.
NOME DO MESTRE OU PILOTO E SUA ORIGEM:	Capitão Juan Perez de Arce, Mestre Gonzalo Rodrigues
ROTAS SEGUIDAS:	São Paulo de Luanda (Angola) – Buenos Aires (o mestre afirmou dirigir-se ao Rio de Janeiro, mas por problemas aportou em Buenos Aires)
PERMISSÕES ENVIADAS AO BRASIL:	<b>Não trouxe permissões</b>
PERMISSÕES LEVADAS A BUENOS AIRES:	148 peças de escravos foram o que o mestre disse haver quando saiu de Angola, mas devido à doenças só lhe restavam: - 37 escravos e escravas adultos. - 33 moleques, molecas. - 1 moleque chamado Antonio (que vinha alforriado) <b>Francisco Teixeira</b> embarcou em Luanda 99 peças, sendo 15 escravas com 15 crianças de colo. <b>Gonzalo Rodrigues Minaya</b> embarcou 30 peças de escravos, mas como há muitos moleques pagará os direitos reais de 28 escravos, onde também contam três escravas com crianças de colo. <b>Fernão Peres</b> embarcou 22 peças de escravos, sendo a maioria de moleques pagará os direitos reais de 19 escravos. <b>Manoel de Mesquita</b> embarcou 22 peças de escravos, mas como entram muitos moleques pequenos pagará os direitos de 20 escravos. <b>Francisco Togueiro</b> 5 peças de escravos em nome de Martin Peres, pagando Peres os direitos reais ao feitor.
TRANSAÇÕES COMERCIAIS:	30 de agosto de 1613, cidade de São Paulo de Luanda. Compareceu perante o escrivão das testemunhas o capitão Juan Perez de Arce. Está retirando do reino de Angola para o Brasil 30 peças de escravos e escravas ao preço de 4.000 reis cada peça. As peças seriam pagas na cidade de Lisboa, na casa dos escravos. O documento afirma que qualquer comércio de escravos deve estar ligado à Coroa de Portugal. Fica responsável o capitão Perez de Arce a pagar o valor dos escravos, em qualquer capitania do estado do Brasil a que chegar, aos feitores do comércio de escravos.
OFICIAIS REAIS QUE RECEBERAM O NAVIO:	O governador interino Matheo Leal de Ayala tesoureiro Simon de Valdes Alguacil mayor Luis Gomes de Ledrano Antonio de Sousa (guarda) O piloto Joan Duran (que no documento diz ser um homem do mar experiente) para averiguar danos no navio. O procurador Henrique Fernandez Representante do feitor do contrato de escravos de Angola Carlos Fernandez O escrivão do contrato de escravos Francisco Soares de Mendonça.



ESCRIVÃES DE REGISTROS:	Escrivão de Buenos Aires, Gaspar de Azevedo. <b>Não aparece relato de outro escrivão.</b>
PASSAGEIROS:	<p>O piloto do navio Francisco Gonçalves.          – Joan Peres de Arce.          - Hernan Peres – armador (de escravos)          - Manuel de Mesquita – armador          - Manuel Antunes – armador.</p> <p><b>Marinheiros:</b>          Sebastian Luis e Antonio Fernandes.          Um moleque (sob serviço de Fernandes Barrios)</p>
DADOS INTERESSANTES :	<p>30 de agosto de 1613, cidade de São Paulo de Luanda. Compareceu perante o escrivão das testemunhas o capitão Joan Peres de Arce (Juan Perez de Arce). Está retirando do reino de Angola para o Brasil 30 peças de escravos e escravas ao preço de 4.000 reis cada peça. As peças seriam pagas na cidade de Lisboa, na casa dos escravos. O documento afirma que qualquer comércio de escravos deve estar ligado à Coroa de Portugal. Fica responsável o capitão Peres de Arce a pagar o valor dos escravos, em qualquer capitania do estado do Brasil a que chegar aos feitores do comércio de escravos.</p> <p>16 de janeiro de 1613, despacho do navio realizado em Luanda. Estavam entre os presentes, para averiguar a saída de escravos, o procurador Henrique Fernandez, representante do feitor do contrato de escravos de Angola, Carlos Fernandez e o escrivão do contrato de escravos Francisco Soares de Mendonça. Trata-se do mesmo navio: Nossa Senhora da Graça. Junto ao mestre do navio Minaya estava o mercador Francisco Teixeira. Minaya pede que se lhe dê despacho para que parta no navio Nossa Senhora da Graça rumo ao Rio de Janeiro. Francisco Teixeira embarca 99 peças, sendo 15 escravas com 15 crianças de colo. Gonzalo Rodrigues Minaya embarca 30 peças de escravos, mas como há muitos moleques pagará os direitos reais de 28 escravos, onde também contam três escravas com crianças de colo. Fernão Peres embarca 22 peças de escravos, sendo a maioria dos “moleques” pagará os direitos reais de 19 escravos. Manoel de Mesquita embarca 22 peças de escravos, mas como entram muitos moleques pequenos pagará os direitos de 20 escravos. Embarca Francisco Togueiro cinco peças de escravos em nome de Martin Peres, pagando Peres os direitos reais ao feitor. Ao todo, foram 148 peças de escravos que pagaram os direitos reais. O total de direitos pagos foi de 507.600 reis. Mas 18.000 reis devem ser abatidos por pagamento adiantado de 5 peças de escravos. Permanecem líquidos 489 mil e 600 reis que deverão ser pagos ao contratador de Angola ou ao procurador Carlos Francisco Drago.</p> <p>Há no documento uma carta de alforria. Data: 08 de janeiro de 1614, na cidade de Luanda, Angola. Manoel Antunes, estante na cidade, alforriou seu escravo de doze anos, pouco mais ou menos, chamado Antonio de nação Ambundo.</p> <p>O mestre Gonzalo Rodrigues Minaya, sob juramento, afirmou que o navio Nossa Senhora da Graça (Nuestra Señora de Gracia) é seu. Afirmou ter partido da cidade de Luanda, reino de Angola, rumo ao Rio de Janeiro com 148 peças de escravos. A desculpa de Minaya em ter arribado a Buenos Aires foi de que depois de quatro ou cinco dias de viagem quando se encontravam na altura dos 25 graus faltou água e “bastimentos” e “el arbol del trinquete” (mastro) do navio ameaçou rachar. A saída foi buscar o porto mais próximo para</p>

	<p>conserto do navio. Este procedimento (de arribada por necessidade) dava-lhe licença para entrar no porto sem autorização real. Afirmou não saber ao certo quantos escravos vivos possui no navio (alguns faleceram na viagem de cerca de 60 dias). Disse não ter deixado nenhum escravo em terra, nas margens do rio, antes de chegar ao porto. Minaya tinha mais ou menos 30 anos.</p> <p>Em 19 de março de 1614, Gonçalo Rodrigues Minaya suplica à justiça maior e funcionários régios para que permitam o deslocamento dos escravos sãos para a cidade e que os doentes sejam deslocados da banda sul do rio Riachuelo (atual bairro do Boca em Buenos Aires) para a outra banda (a do norte, certamente por encontrar-se mais próxima da cidade). Minaya afirmou que os escravos encontravam-se em lugar inapropriado para sobreviverem e que antes da perda total de escravos pudessem ser deslocados para lugar menos inóspito.</p> <p>Governador interino Leal de Ayala e tesoureiro Valdes não permitem a vinda de escravos, mesmo os sãos, para a cidade. Porém permitiu a todos os escravos o deslocamento para a outra banda do rio, mais próxima da cidade e que sejam montadas barracas separando os escravos doentes dos sãos.</p>
JULGAMENTO	<p>Documento do defensor da real hacienda. Declara que Minaya agiu de malícia e que o navio partiu de Angola diretamente para o Rio da Prata, sem intenção de seguir para o Rio de Janeiro. Defende a prisão de Minaya, que deve ser castigado e condenado a penas corporais. La Ranga declara a arribada maliciosa e fraudulenta. Além da prisão, pede o seqüestro dos bens, mercadorias trazidas (provavelmente também os escravos) por Minaya e do próprio navio. Pede o cumprimento das cédulas e <i>ordenanzas</i> para o real cumprimento, e que a punição sirva de exemplo para os demais que buscarem o porto para agir de igual malícia. La Ranga pede que se anexe cópia da real cédula que proíbe a entrada de mercadorias e escravos sem expressa licença. Pede a tradução dos despachos apresentados pelo mestre Minaya por se encontrarem em língua portuguesa. Ao final está a assinatura de Cristóbal de La Ranga. É a mesma apresentada na Picture 851. Também foram notificados os armadores (Hernan Peres, Manuel Mesquita e Manuel Antunes).</p> <p>Documento datado de 19 de março de 1614, redigido pelo escrivão Acevedo certificando e dando fé de que sob anuência da <i>justicia mayor</i>, Mateo Leal de Ayala, o capitão do navio, Minaya, pôde entrar na cidade para levar em uma carreta para o cemitério da igreja <i>mayor</i> seis escravos e escravas mortos. A testemunha foi Martin de Marichaga (padre da igreja), Juan Gomes e Juan Peres de Arce.</p> <p>Novo documento datado de 20 de março de 1614, redigido pelo escrivão Azevedo certificando e dando fé que foi levada para o cemitério da igreja <i>mayor</i> uma moleca escrava morta que viera no navio de Minaya. A testemunha foi Martin de Marichaga (padre da igreja).</p> <p>Novo documento datado de 20 de março de 1614, redigido pelo escrivão Acevedo. Ao que parece, Minaya não foi preso como desejara o defensor da hacienda real, pois todos os pedidos de entrada na cidade foram feitos por Minaya, que dirigiu-se livremente para a casa do escrivão. A documentação confirma a entrada na</p>

	<p>cidade de um escravo morto, trazido no navio N. S. de Gracia, para ser enterrado na igreja <i>mayor</i>. Testemunhas: Luis Gomes de Medrano e Martin Ochoa de Arancibia.</p> <p>Novo documento datado de 20 de março de 1614, redigido pelo escrivão Azevedo. Minaya leva às casas do escrivão uma escrava morta para que fique registrada sua entrada na cidade. Testemunhas: Bernabé (ou Barnabé) Gonsales e Martin de Arancibia. Vale lembrar de que os pedidos de tradução da documentação trazida por Minaya feitos pelo defensor real não constam no processo e nem sequer aparece mais qualquer outra participação sua.</p> <p>Novo documento datado de 21 de março de 1614, redigido pelo escrivão Acevedo. Minaya leva às casas do escrivão um escravo morto para que fique registrada sua entrada na cidade. Testemunhas: Manuel de Avila e o capitão Manoel de Vasconcelos.</p> <p>Novo documento datado de 24 de março de 1614, redigido pelo escrivão Acevedo. Minaya leva às casas do escrivão um moleque morto para que fique registrada sua entrada na cidade. Testemunhas: Juan Duran e Bernabé (ou Barnabé) Gonsales.</p> <p>Novo documento datado de 25 de março de 1614, redigido pelo escrivão Acevedo. Minaya leva às casas do escrivão um moleque e uma escrava mortos para que fique registrada sua entrada na cidade. Testemunhas: Juan Duran e Juan Peres de Santiago.</p> <p>Novo documento datado de 25 de março de 1614, redigido pelo escrivão Acevedo. Minaya leva às casas do escrivão um escravo morto para que fique registrada sua entrada na cidade. Testemunhas: Tomé Gonsales Blanco e Garcia. Abaixo do documento há uma observação: “tiene treinta fs hasta aquí con más uma adelante”. Não sei de quais folhas o escrivão se refere. Haveria mais documentos de entrada de escravos no processo e que se perderam? Como diz este documento, a folha a seguir (Picture 868) é a última sobre do processo. Atenção: em nenhum dos documentos preparados pelo escrivão há assinatura das testemunhas.</p> <p>Documento com caligrafia diferente da do escrivão Acevedo. O documento é de 5 de abril de 1614. O capitão Mateo Leal de Ayala, <i>justicia mayor</i>, ordenou ao escrivão de registros Gaspar de Acevedo [não consigo entender a caligrafia]. É a última folha do documento. Está assinada por Ayala e Geronimo de Medrano (escrivão público e do Cabildo). Ao fim do documento há outra observação.</p>
VALOR DOS AUTOS:	O total de direitos pagos foi de 507.600 reis. Mas 18.000 reis devem ser abatidos por pagamento adiantado de 5 peças de escravos. Permanecem líquidos 489 mil e 600 reis que deverão ser pagos ao contratador de Angola ou ao procurador Carlos Francisco Drago.

## APÊNDICE C

NAVIO LA CONCEPCIÓN (*LEGAJO 1*) CÓDICE: SALA 9, 45 5 2

LEGAJO E NOME DO NAVIO:	Legajo1 navio Lá Concepción.
DATA DE ENTRADA E SAÍDA DO NAVIO NO PORTO:	Entrada em Buenos Aires 21 de maio de 1614 Não há data de saída.  O navio retornou a Buenos Aires no dia 18 de janeiro de 1615.
LUGAR DE ONDE VEIO:	Salvador, Bahia
NOME DO MESTRE OU PILOTO E SUA ORIGEM:	Mestre: Julian Mixel vecino de Buenos Aires. Diz ter a idade de 43 anos.
ROTAS SEGUIDAS:	O navio possui permissão para navegar a costa da Guiné (África). Mas afirmou que depois de 36 dias ao mar veio de Salvador, Bahia, para Buenos Aires.
PERMISSÕES ENVIADAS AO BRASIL:	<b>Pedro Moran e Gonçalo Moram:</b> 36 fanegas de farinha, 6 quintais de sesina, 6 arrobas de sebo.
PERMISSÕES LEVADAS A BUENOS AIRES:	<b>Pedro Moran e Gonçalo Moram:</b> 6 pipas de sal 12 U 566 12 barris de azeitona (todas de Portugal) a 13 pesos cada uma. 200 varas de lona a 450 quatrocentos pesos cada uma. 20 resmas de papel que montam 240 reales. 10 pipas de sal 4 arsenal de ceras a 200 libras
TRANSAÇÕES COMERCIAIS:	No dia 12 de novembro de 1614, Julian Mixel (Julião Mixel) apareceu perante o tabelião afirmando ter um navio saído do porto de Buenos Aires. Registra-se a mercadoria que ele trouxe desde Buenos Aires (frutos da terra dos <i>vecinos</i> Gonçalo Moram e Peres Moran) 36 fanegas de farinha, 6 quintais de sesina, 6 arrobas de sebo. Tudo foi vendido a um comerciante residente na cidade de Salvador chamado Antonio Maineiro. Todos os preços foram determinados em pesos. O comerciante Maineiro promete pagar as mercadorias em reales de prata. O total da venda foi de 868 pesos.
OFICIAIS REAIS QUE RECEBERAM O NAVIO:	Capitão Matheo Leal de Ayala  Tesoureiro Simon de Valdes  Alguacil mayor e seu assistente: Jacome de Arado e Antonio de Sousa  Guardas do navio: Joan Gomes e Diego Benites  O vice-rei chama-se Dom Alonso Fernandez de Córdoba.  Contador Tomás Ferrufino

	O escrivão era Gerónimo de Medrano. A cópia desta documentação foi feita por Gaspar de Azevedo.
ESCRIVÃES DE REGISTROS:	Escrivão de Buenos Aires: Gaspar de Azevedo. Escrivão da Bahia: Tabelião público Antonio Guedes.
PASSAGEIROS:	Com a tripulação veio Pero Fernandes Garson, que possui casa em Buenos Aires; Diego Lopes (El Sardo?), que veio ao porto realizar algumas cobranças de partidas devidas; Francisco Galan, natural da província do Rio da Prata e que agora retorna com o mestre Mixel.
DADOS INTERESSANTES:	<p>O Mestre Julian Mixel possui permissão para navegar a costa da Guineia, por possui cedula do vice rei.</p> <p>Afirma vir da Bahia, que possui despacho das mercadorias trazidas, e que saindo de Salvador encontra-se a 35 ou 36 dias em mar, não havendo tocado porto nenhum até chegar a Buenos Aires.</p> <p>O Navio não poderá sair do porto sem licença e despacho dos oficiais régios. A cada pessoa que desembarcar ilegalmente, deverá pagar uma multa de 300 pesos. E partir sem despacho acarretará no pagamento de multa de 500 pesos. Ao final da declaração, Julian Mixel assina declaração de ciência do cumprimento das regras diante do escrivão Gaspar de Azevedo.</p> <p>Trata de Cédula Real do rei castelhano abrindo o porto de Buenos Aires para exportação de frutos da terra e importação de produtos de primeira necessidade para a província. É uma cópia da Cédula anexada ao registro de navio. A cédula é de 1602, dando permissão ao comércio em Buenos Aires por seis anos. Cédula feita em Valladolid, em 1602. O rei, então, prorroga a cédula por mais 2 anos (nova cédula contida na primeira). Cédula feita em San Lorenzo em 19 de outubro de 1608.</p> <p>Carta do vice-rei do Peru comunicando ao rei do fim da validade dos oito anos (seis anos mais dois anos) dados aos <i>vecinos</i> de Buenos Aires para navegar frutos da terra. Mas devido às súplicas dos <i>vecinos</i> o vice-rei deu permissão (escreveu uma <i>provisión</i>) por mais dois anos de saída dos frutos da terra do porto de Buenos Aires. A <i>provisión</i> data de 28 de janeiro de 1613.</p> <p>O vice-rei chama-se Dom Alonso Fernandez de Córdoba. Esta <i>provisión</i> terá dois anos de validade a partir de sua publicação (conhecimento) do governador e oficiais régios. Em seguida ao documento, há registro confirmando que o governador interino Leal de Ayala e os oficiais régios Capitão Valdés e Tomás Ferrufino afirmaram receber a <i>provisión</i> em 24 de fevereiro de 1614. O escrivão era Gerónimo de Medrano. A cópia desta documentação foi feita por Gaspar de Azevedo.</p>
VALOR DOS AUTOS:	O navio contém nestes autos 119 reales, por permissões que estão avaliadas.

## APÊNDICE D

## NUESTRA SEÑORA DE LÁ AYUDA (1623) LEGAJO 3 CÓDICE: SALA 9, 45 5 4

<b>LEGAJO E NOME DO NAVIO:</b>	Nuestra Señora de Lá Ayuda (1623)
<b>DATA DE ENTRADA E SAÍDA DO NAVIO NO PORTO:</b>	10 dias do mês de julho de 1623
<b>LUGAR DE ONDE VEIO:</b>	Vila de Pernambuco
<b>NOME DO MESTRE OU PILOTO E SUA ORIGEM:</b>	Manoel Fernandes
<b>ROTAS SEGUIDAS:</b>	Vila de Pernambuco – Buenos Aires
<b>PERMISSÕES ENVIADAS AO BRASIL:</b>	
<b>TRANSAÇÕES COMERCIAIS:</b>	Venda efetuada pelo mestre do navio de uma negra nomeada Ana com marca de margem ao lado do pulso e Uma negra nomeada Lucia com a marca da margem no pulso e uma cria pequena de dois anos pouco mais ou menos. Para o vecino Juan da Torre.
<b>PERMISSÕES LEVADAS A BUENOS AIRES:</b>	
<b>JULGAMENTO</b>	<p>Petição de denuncia criminal feita por Francisco de Mançanares, alguacil maior da governança, contra Manoel Fernandes, mestre do navio Nuestra Señora de Lá Ayuda, e contra o Juan da torre por ter o mestre celebrado à venda de duas negras e uma cria delas ao vecino Juan da Torre.</p> <p>Francisco de Mançanares.</p> <p>Disse que há uns dois dias mais ou menos, estando junto da esquina de Simon Ernis, lhe tomaram por testemunha de uma venda de escravos que haviam vindo com Manoel Fernandes, mestre do navio nomeado Nuestra Señora de La Ayuda, que as vendeu ao Juan da torre flores de cevalo duas negras de Angola com uma cria que montaram em 260 pesos pagos a metade em prata e a outra metade em frutos da terra.</p> <p>Os oficiais reais mandaram que fosse dado o mandamento de prisão contra Manoel Fernandes, mestre do navio Nuestra Señora de la Ayuda, e ao dito Juan da Torre, e que as 15 pipas de vinho, negros, e demais mercadorias que vieram no navio serão presas por Bernardo de Leon, que é o depositário general desta cidade.</p> <p>Ass. Luis de Salsedo, Alonso Agrera de Vergara, diante de Gaspar de Acevedo.</p> <p>É feito uma observação de que o depositário recebeu todas as peças de escravos contidas neste navio. E se abrigaram no depósito da guarda.</p> <p>O testemunho é de Gaspar de Acevedo.</p> <p>Gaspar de Acevedo escrivão de registros da fazenda real da cidade</p>

certificou e deu fé que no dia 22 de abril de 1622, surgiu no porto de Buenos Aires um navio nomeado Nuestra Señora de La Ayuda, mestre Manoel Fernandes que veio de arribada do porto de Pernambuco costa do Brasil de onde saiu para o porto de São Vicente da dita costa, e por falta de mantimentos arribou neste porto (Buenos Aires) para tomar o necessário e seguir viagem até o dito porto de São Vicente. E por isso Juan Cardoso Pardo defensor da real fazenda, concedeu ao dito mestre que arribasse para abastecer seu navio antes de seguir viagem e concedeu licença para que os negros viessem a terra e as demais coisas para que dentro de oito dias o mestre se abastecesse e seguisse viagem.

no dia 2 de maio de 1623 anos foi feito um inventário dos negros e das negras que vieram no navio, isso foi feito na presença do governador Gongora, e do tesoureiro Alonso Agrera de Vergara.

Começa uma lista dos negros:

Obs. Mesmos nomes da outra lista apenas alguns diferentes e nos símbolos de alguns está escrito morto além de constar desta vez a idade dos escravos.

Antonio novamente com 20 anos mais ou menos.

Picture 347

- Símbolo precedido das sem marca e a palavra morto abaixo, Miguel 25 anos mais ou menos.
- Diogo 20 anos mais ou menos.
- Nome com a palavra sem marca e morto, outro Agustín de idade de 20 anos mais ou menos.
- Nome precedido de símbolo, outro Pedro com a marca da margem no braço direito de idade de vinte anos mais ou menos.
- Símbolo outro Ambrosio com a marca da margem no braço esquerdo de idade de 20 anos mais ou menos
- Símbolo com a palavra morto abaixo, outro Cristóvão com a marca da margem no braço esquerdo e idade de 20 anos mais ou menos.
- Símbolo, outro Juan (corroído) de 26 mais ou menos.
- Símbolo, outro Baltasar com a marca da margem no pulso esquerdo (na fonte esta escrito: “algo confuso com idade de 23 anos mais ou menos”)
- Símbolo, escrito abaixo do símbolo morto, outro Antonio com a marca da margem no pulso esquerdo idade de 19 anos mais ou menos.
- Símbolo, com a palavra morto abaixo outro Francisco com a marca da margem no pulso direito de idade de 26 anos, pintado no pulso.
- Outro Miguel barbado com idade de 28 anos pouco mais ou menos, pintado na frente.
- Símbolo, outro Cristóvão com a marca da margem no pulso esquerdo com idade de 22 anos mais ou menos.
- Símbolo, com a palavra morta abaixo dele, outro Diogo,

	<p>barbado, com a marca da margem no pulso esquerdo de idade de 30 anos.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Outro Antonio sem marca com 4 barras de fogo no pulso direito de idade de 23 anos mais ou menos.</li> <li>• É apresentada novamente a lista das negras com cria (mesma lista apresentada na Picture 337, duas dessas negras agora tem escrito ao lado de seu símbolo a palavra morta, e essa informação não constava na lista transcrita na Picture 337, as negras dadas como mortas são Maria de 28 anos com uma cria de um ano e Marta de 35 anos com duas crias uma de um ano e outra de quatro)</li> <li>• Continuação da lista de escravas apresentada na Picture 337, as alterações são que ao lado do símbolo da negra Luisa de 24 anos que tem uma cria de quatro anos aparece a palavra morta.</li> <li>• A negra Luiza de 22 anos com uma cria também tem em baixo do seu símbolo a palavra morta.</li> <li>• Continuação da lista de escravos, mesma lista que já foi apresentada.</li> </ul> <p>Após o termino da lista foi terminado o inventário contendo 65 pesas de escravos varões entre grandes e pequenos os quais foram entregue ao mestre Manoel Fernandes na presença do escrivão e do tesoureiro, foi liberado para prosseguir sua viagem sem dispor de nenhuma pena. O documento foi afirmado pelos juízes oficiais sendo Francisco de Mançanares alguacil maior do governo, Juan Dias e Cristovão Rs. Alonso Agrera de Vergara, e o escrivão da governança Jerônimo de Medrano, o documento foi encerrado na cidade de Trinidad porto de Buenos Aires aos 9 dias do mês de maio de 1623.</p> <p>OBS: mas como o mestre não saiu logo do porto e efetuou a venda de duas escravas e uma cria foi preso.</p> <p>confissão de Manoel Fernandez mestre.</p> <p>Na cidade de Trinidad porto de Buenos Aires aos 14 dias do mês de julho de 1623 o contador Luis de Salsedo e o capitão Alonso Agrera de Vergara, mandaram trazer do cárcere publico onde estava preso o mestre Manoel Fernandes do navio Nuestra Señora de La Ayuda de quem receberam juramento por Deus nosso senhor, prometeu dizer a verdade.</p> <p>Foi perguntado como se chama de onde é natural, a idade e oficio que tem? Disse que se chama Manoel Fernandes, é natural da terra, e tem idade de 24 anos pouco mais ou menos é mestre do navio Nuestra Señora de La Concepção.</p> <p>Foi perguntado se sabe por que estar preso? Disse que antes do presente mês de julho foi preso por mando de Francisco de Mançanares alguacil maior do governo.</p> <p>Foi perguntado se é verdade que vendeu escravos no porto? Declarou que veio de arribada do porto de Pernambuco e lhe</p>
--	---



	<p>entregaram os negros e demais coisas para viagem (não diz pra onde)</p> <p>Foi perguntado com que direito entrou nesse porto de Buenos Aires, já que sua permissão era para navegar no porto de São Vicente, e como fraudou as leis do porto vendendo escravos a Juan de La Torre morador deste porto? Disse que é verdade ter vendido escravos a Juan de La Torre (duas escravas e uma cria) porque estava com dificuldade de sustentar as demais pesas e não tinha com o que comprar comida e nem endereçar seu navio de volta, pois não tinha dinheiro para sair do porto, disse que as vendeu na condição de pagar os reais direitos de sua majestade.</p> <p>Foi perguntado se sabia que outro mestre havia sido preso no porto por semelhante delito? Disse que não sabia como não sabe das proibições do porto. Jurou ter dito a verdade.</p> <p>O mestre do navio Nuestra Señora de La Ayuda pediu que um oficial do governo fosse a casa de Bartolomeu Lopes e de Afonso Casbamo, onde o mestre tinha guardado as quinze pipas de vinho que foram desembarcadas do seu navio, o mestre pede que sejam medidas porque acha que os pesos estão muito faltosos, foram medidas por Simon Errus.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Primeiramente foi medida uma pipa de vinho pelo dito Simon Errus que mediu segundo ele 10 pesos e meio.</li> <li>• Outra pipa de vinho medida por Simon Errus contendo 10 pesos.</li> <li>• Outra pipa de vinho medida por Simon Errus contendo 10 pesos e meio.</li> <li>• Outra pipa de vinho medida por Simon Errus contendo oito pesos.</li> <li>• Outra pipa de vinho medida por Simon Errus contendo 10 pesos e meio.</li> <li>• Outra pipa de 10 pesos e meio.</li> <li>• Outra pipa de dez pesos e meio.</li> <li>• Outra pipa de dez pesos e meio.</li> <li>• Outra pipa de vinho de dez pesos e meio.</li> <li>• Outra pipa de dez pesos e meio.</li> </ul> <p>Outra pipa de dez pesos e meio</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Outra pipa de quatro pesos</li> <li>• Outra pipa de dez pesos e meio.</li> <li>• Outra pipa de dez pesos.</li> <li>• Outra pipa de dez pesos e meio.</li> <li>• Outra pipa de dez pesos.</li> </ul> <p>Confissão de Juan de La Torre</p> <p>Depois do dito dia 14 de julho de 1623 os ditos senhores juizes oficiais mandaram trazer do cárcere publico onde estava preso Juan de La Torre contido nesta causa, jurou dizer a verdade.</p> <p>Disse que é natural da vila de vescana e fulgencio e que não tem</p>
--	--

	<p>ofício nenhum e que tem idade de 25 anos pouco mais ou menos.</p> <p>Foi perguntado se conhecia Manoel Fernandes mestre desse navio que veio de Pernambuco? Não respondeu essa pergunta.</p> <p>Foi perguntado se comprou duas escravas com uma cria pelo preço de duzentos e sessenta pesos? Disse que foi verdade as comprou para seus serviços.</p> <p>Foi perguntado se sabia que era proibido fazer tais compras? Disse que não comprou negros ocultos nenhum, porque publicou a venda e o dito mestre pagou todos os direitos dessa venda a sua majestade. Jurou ser essa a verdade.</p> <p>Na cidade de Trinidad porto de Buenos Aires no dia 15 de julho de 1623, o contador Luis de Salsedo e o capitão Alonso Agrera de Vergara tesoureiro oficial, após ver os autos de acusação que Francisco de Mançanares (alguacil maior) fez contra o mestre Manoel Fernandes deram um prazo para que ambas as partes providenciassem suas provas.</p> <p>Atestado de Joan de La Torre residente na cidade de Trinidad porto de Buenos Aires disse que devo ao mestre Manoel Fernandes, mestre do navio Nuestra Señora de La Torre que veio de arribada do Porto e buscou duzentos e sessenta pesos correntes de oito reais de duas negras e uma cria que vendeu uma era chamada Ana com a marca da margem que lhe pagou dentro de quatro dias a mita em prata, jurou ser verdade que tudo aconteceu no dia 4 de julho deste ano e foram testemunhas Gaspar de Lima e Rafael da Silva. Ass. Joan de la Torre, Gaspar de Lima e o escrivão.</p> <p>Neste pleito e causa criminal que por denuncia de Francisco de Mançanares alguacil maior do governo contra Manoel Fernandes mestre do navio La Ayuda que veio de arribada do porto de Pernambuco costa do Brasil, com quantidade de peças de escravos, negros e negras de Angola, pipas de vinho, e outras coisas. O mestre conseguiu licença para desembarcar os negros em terra e demais coisas para endireitar seu navio e voltar a prosseguir viagem para o porto de São Vicente. Foi advertido que não podia vender escravo nem outros bens sob pena de os terem tomados por perdidos e mesmo assim sem temos nenhum de Deus e da governança o mestre vendeu duas negras e uma cria a Juan De La Torre. O mestre foi condenado a dar para a governança 36 peças de escravos negros e negras de Angola, com 37 crias, 15 pipas de vinho, e 84 caixilas com fresilhas pintadas de Flandres, foi ordenado que tudo seja vendido em arremate publico. É feita outra nota na qual é dito que todos os bens do navio Nuestra Señora de la Ayuda serão confiscados (negros, vinhos, e as demais mercadorias) e que tudo após ser vendido em moeda publica por arremate deve ser dividido o lucro das vendas por igual entre a real câmara e a outra para os gastos da real contadoria. A Juan De La Torre que comprou os escravos foi condenado em 5 pesos correntes de oito reais, sendo a metade para a real câmara e a outra metade para acabar de pagar a pólvora, chumbo e corda que foi comprada para sua majestade em proteção deste porto. É dada a ordem que o mestre seja notificado no até o terceiro dia desta publicação.</p> <p>Nota informando que o mestre deve pagar 300 pesos correntes por</p>
--	--

	<p>cada pessoa que ficar neste porto quando ele embarcar de volta. Ass. Luis de Salsedo, Alonso Agrera de Vergara.</p> <p>Nota da pronuncia da sentença pelo contador Luis de Salsedo, o capitão Alonso Agreda de Vergara, tesoureiro e juizes oficiais reais, que fizeram uma sentença publica no dia 19 de julho de 1623 anos, foram testemunhas Manoel Freyre e Cristóvão Rodrigues e Antonio de Andrada, todos estavam presentes. Ass. Gaspar de Acevedo.</p> <p>Na cidade de Trinidad porto de Buenos Aires aos 24 dias do mês de julho de 1623 anos o capitão Dom Diego Paes de Clavijo, justiça maior da cidade e o contador Luis de Salsedo o capitão Alonso Agrera de Vergara disseram que as 36 peças de escravos negros e negras de angola e 37 crias com as demais coisas foram declaradas perdidas ao mestre Manoel Fernandes do navio Nuestra Señora de la Ayuda que veio de arribada do porto de Pernambuco e estando na praça publica desta cidade junto a esquina das casas de onde veio Alonso Guerreiro dizer ao depositário general Bernardo de Leon que estava no poder das ditas peças de escravos e os levou a venda publica pelo pregoeiro Diego Ribeiro, onde apareceu Pedro Flores Cevallos, morador deste porto e disse que comprava cada peça de escravo por a 50 pesos correntes pagos em fruto da terra, fora ele não apareceu mais ninguém e os ditos juizes mandaram suspender para outro dia.</p> <p>Trouxeram a leilão o navio nomeado Nuestra Señora de la Ayuda, foi dito que quem quisesse comprar o dito navio com todos os apetrechos e aparelhos que foram do mestre Manoel Fernandes aparece ao leilão. Apareceu apenas Diego Flores Cevallos, vecino do porto. Dizendo que pagava por tudo 500 pesos correntes de oito reais, apareceu também Gonçalo de Costa dizendo que também pagava pelo dito navio com tudo 500 pesos correntes de 8 reais. Como não apareceu mais pessoa que desse mais os juizes mandaram suspender o leilão para outro dia.</p> <p>Pedro Flores de Cevallos depois de muitos dias brigando pelo arremate das mercadorias no leilão com o vecino Simon Errus arrematou as 36 peças de escravos a 136 pesos. Pelo navio com todos os seus pertences pagou 430 pesos de prata. Arrematou cada pipa de vinho por 44 pesos correntes de oito reales. Arrematou as 84 caxillas pintadas de Flandres sendo três brancas por dois reales cada uma.</p>
<b>OFICIAIS REAIS QUE RECEBERAM O NAVIO:</b>	O contador Luis de Salsedo Alonso Agrera de Vergara tesoureiro
<b>ESCRIVÃES DE REGISTROS:</b>	
<b>PASSAGEIROS:</b>	Escravos apresentados como funcionários do navio Símbolo, primeiramente um negro nomeado Antonio, marca da margem no pulso direito. Símbolo, Diego com a margem no pulso direito. Símbolo, Pedro com a marca da margem do Braço. Símbolo, Ambrosio com uma marca da margem no braço esquerdo. Símbolo, Juan

	<p>Símbolo, Baltasar com a marca da margem no pulso esquerdo  Mesmo símbolo de Baltasar, Miguel, barbado e pintado na frente.  Símbolo, Antonio, sem marca com quatro barronsitos que trouxe no pulso direito.  Negras com crias  Símbolo, Isabel com marca da margem no pulso direito, e uma cria.  Símbolo, Marta com marca da margem no pulso direito, e duas crias.  Mesmo símbolo de Isabel Luiza com uma marca da margem no pulso direito e uma cria.  Mesmo Símbolo de Lucia, Vera Lucia com uma marca com peça no pulso direito e uma cria.  Símbolo, Juliana, com marca da margem no pulso direito e uma cria.  Símbolo, Violante com a marca da margem no pulso esquerdo, e uma cria.  Símbolo, Helena com a marca da margem no pulso direito e uma cria.  Símbolo, Felipa com a marca da margem no pulso direito e uma cria.  Símbolo, Juliana com marca da margem no pulso e uma cria.  Símbolo, Marta com marca da margem no braço esquerdo e uma cria.  Com o mesmo símbolo de Marta, Maria sem marca com uma cria.  Símbolo, Isabel com marca da margem no braço direito e uma cria.  É repetido o nome de Isabel e uma correção que a marca está no pulso.  Símbolo, Madalena com uma marca no braço e uma cria.  Com o mesmo símbolo de Madalena, Francisca com um sinal de fogo no braço direito e uma cria.  Símbolo, Luisa com a marca da margem no pulso direito e uma cria.  Símbolo, Graça com a marca da margem no braço esquerdo e uma cria.  Símbolo, Antonia com a marca da margem no pulso esquerdo e uma cria.  Símbolo, Esperança com a marca da margem no braço direito e uma cria.  Símbolo, Catarina com a marca da margem no pulso esquerdo e duas crias.  Símbolo, Susana com marca da margem no pulso direito e uma cria.  Símbolo, Maria com um sinal da margem no pulso direito e duas crias.  Símbolo, Catarina com o sinal da margem no pulso direito. E duas crias.  Símbolo, outra Catarina com um sinal da margem no pulso direito e duas crias.  Símbolo, Madalena, com um sinal da margem no braço esquerdo e uma cria.  Símbolo, Catarina com uma marca da margem no pulso direito e uma cria.  Das crias sem mãe  Não possuem símbolo precedendo seus nomes.  Uma cria Francisco (a) com seis anos mais ou menos.  Juan de seis anos mais ou menos.  Crias das negras mulatas  Miguel cria de idade de cinco ou seis anos mais ou menos.  Catarina cria de idade de três anos mais ou menos.  Pedro de idade de três anos mais ou menos.</p>
--	---

	<p>Maria de idade de três anos mais ou menos.  Cria da negra Ana (deportada)  Uma cria Domingos de idade de quatro ou cinco anos mais ou menos.</p>
<b>DADOS INTERESSANTES:</b>	
<b>VALOR DOS AUTOS:</b>	<p>Montaram as 36 peças deste arremate a 136 pesos como se arremataram em Pedro Flores, 4U896 s  Licenças U 079 s  Descaminos U 939 s  Juízes U 939 s</p> <hr/> <p>40U896 s  Caxa  2079  939</p> <hr/>

## APÊNDICE E

NAVIO LÁ BENDICIÓN DE DIOS (*LEGAJO 3*) CÓDICE: SALA 9, 45 5 4

LEGAJO E NOME DO NAVIO:	<i>Legajo 3, navio La Bendición de Dios.</i>
DATA DE ENTRADA E SAÍDA DO NAVIO NO PORTO:	Data de entrada no porto de Buenos Aires: 30 dias do mês de setembro de 1623 anos. Data de saída 25 de outubro de 1623
LUGAR DE ONDE VEIO:	O navio veio a Buenos Aires com licença e voltou também com licença da justiça real.
NOME DO MESTRE OU PILOTO E SUA ORIGEM:	O navio saiu do porto de Buenos Aires com o mestre Francisco Gonçalves.
ROTAS SEGUIDAS:	BUENOS AIRES – COSTAS DO BRASIL (NÃO É ESPECIFICADO O LOCAL)
PERMISSÕES QUE LEVA AO BRASIL:	Vai levar para a costa do Brasil 1000 couros vacuns do vecino Juan de Humanes.  Juan de Mina, vecino desta cidade, diz que nas partes do Brasil estão espalhadas partes das suas permissões e, por isso, requer a sua presença em pessoa.
TRANSAÇÕES COMERCIAIS:	AINDA NÃO RETORNOU
OFICIAIS REAIS QUE RECEBERAM O NAVIO:	O capitão Alonso Agrera de Vergara, Francisco de Maçanares (alguacil maior da governação) e a Juan Dias (comissário dos juízes oficiais). <b>Oficiais do cabildo componentes:</b> Dom Diego de Paez Clavijo, Hernan Juan Maldonado, Pedro de la Ojeda, Luis de Salsedo, Alonso Agreda de Vergara, Diogo de Trigueros, Juan de Vergara, Francisco de Maçanares, Bernardo de Leon, Juan Baptista Angel, Pedro de Roxas e Azevedo (escrivão do cabildo). Bernardo de Leon (procurador geral desta cidade e porto) (o mesmo teve mercadorias comercializadas e retornadas no navio Nuestra Señora de La Concepción – ver <i>legajo 2</i> ). Guarda do navio Juan de Escobar
ESCRIVÃES DE REGISTROS:	Escrivão de Buenos Aires Gaspar de Azevedo
PASSAGEIROS:	O mestre Francisco Gonçalves e que vem por piloto também. O contra-mestre Mateus Gonçalves. <b>Marinheiros:</b> André Fernandes Sebastião (essa parte da folha está ilegível). Antonio com uns sinais contidos no rosto de entrada. Estevam Franco. Marinheiros

	<p>Antonio Duarte  Antonio Cardia  Agustim Peres  Antonio Domingos de Castro  Nuno Dias  San Rafael  mestre Juarez Lemos  Manoel Fogosa  San Rafael  Manoel Cordeiro  Francisco Luis  Manoel André  Juan de Mina</p> <p><b>Obs. O documento está muito corroído.</b></p>
<p>DADOS INTERESSANTES:</p>	<p>Os navios a partir desta data eram vistoriados no porto de Buenos Aires e passavam por outra vistoria quando iam sair no Riachuelo poso do Rio da Prata.</p> <p>Os representantes do Cabildo pediram diante da justiça de Buenos Aires permissão para que o vecino Juan de Humanes comercializasse couro vacum (pedido aceito).</p> <p>Juan de Humanes pagou 25 pesos correntes de oito reales pelos direitos do real almoxarifado e pela saída dos 1000 couros contidos nesta petição.</p>
<p>JULGAMENTO:</p>	<p>Luis de Salsedo o contador recebeu juramento do mestre do navio Francisco Gonsales, por Deus nosso senhor e pelo sinal da cruz, como de direitos, prometeu dizer a verdade. Foi perguntado se em meio a sua mercadoria e navio há algo proibido.</p> <p>Disse que não, e o que tem foi permitido pelo governador Dom Diego de Clavijo e demais juízes oficiais reais.</p> <p>Na cidade de Trinidad porto de Buenos em noticias neste mês de agosto de 1623 anos, diante de Dom Diego Paez e Clavijo, apareceu esta petição.</p> <p>Juan de Mina, vecino desta cidade diz que nas partes do Brasil onde estão navegadas partes das suas permissões espalhadas pela dita costa do Brasil e por isso requer a sua presença em pessoa. Por isso pede e suplica que lhe dê licença para ir a este porto.</p> <p>A justiça maior mandou que dona Maria Romero mulher legítima deste Juan de Mina, com juramento da referida petição de seu marido diante da justiça maior desta cidade, Dom Diego de Paz Clavijo.</p> <p>Confirmasse que este precisa ir as Costas do Brasil, diante da confirmação foi permitido o embarque do vecino Juan da Mina com o navio que levava couro para vender nas costas do Brasil.</p>
<p>VALOR DOS AUTOS:</p>	<p><b>Auto dos couros vacuns</b></p> <p>Aos juízes de suas firmas três pesos 3 U (corroído)  Ao escrivão destes escritos seis pesos médios 6 U  Total 9 pesos.</p> <p>A real casa deste porto recebeu de Juan de Humanes 25 pesos correntes de oito reales pelos direitos do real almoxarifado, pela saída dos 1000 mil couros contidos nesta petição.</p>

## APÊNDICE F

## DADOS DO TRÁFICO DE ESCRAVADOS ENTRE O BRASIL E BUENOS AIRES

Identidade da viagem	Nome da embarcação	Principal lugar de aquisição de escravos* IMP	Principal local de desembarque de escravos IMP	Ano chegou com escravos IMP	Escravos chegaram ao 1º porto	Nome do capitão
161000		Caribbean (colony unspecified)	Venezuela	1550	80	
161001		Caribbean (colony unspecified)	Borburata	1561	100	Baez, Pedro
161002		Caribbean (colony unspecified)	Borburata	1561		Gomes, Antonio
161003		Caribbean (colony unspecified)	Margarita	1563	60	Gomes, Antonio
160600	NS de Gracia	Brazil, port unspecified	Buenos Aires	1587	60	
160601	San Francisco	Brazil, port unspecified	Buenos Aires	1589	5	
160602	NS Rosario	Brazil, port unspecified	Buenos Aires	1590	1	
160603	NS Ayuda	Brazil, port unspecified	Buenos Aires	1591	5	
160604		Brazil, port unspecified	Buenos Aires	1593	45	Rodrigues Barbosa, Ignacio
160605	S Antonio	Brazil, port unspecified	Buenos Aires	1594	2	
161004	Nuestra Señora del Rosario	Brazil, port unspecified	La Guaira	1595	92	Váez de Gama, Lope
160606	NS del Buen Viaje	Brazil, port unspecified	Buenos Aires	1595	2	Diaz de Aragon, Rui



160609	S Juan	Brazil, port unspecified	Buenos Aires	1596	3	
160610	S Antonio	Brazil, port unspecified	Buenos Aires	1596	3	
160607	NS de la Concepción	Brazil, port unspecified	Buenos Aires	1596	7	
160608	NS de los Placeres	Brazil, port unspecified	Buenos Aires	1596	17	
160611	San Juan	Brazil, port unspecified	Buenos Aires	1597	180	
160612	NS Ayuda	Brazil, port unspecified	Buenos Aires	1597	30	
160613	Santo Antonio	Brazil, port unspecified	Buenos Aires	1601	165	
160614	NS Gracia	Brazil, port unspecified	Buenos Aires	1601	122	
160615	NS del Rosario	Brazil, port unspecified	Buenos Aires	1601	107	
160616	San Benito	Bahia, port unspecified	Buenos Aires	1601	141	
160617	San Juan	Brazil, port unspecified	Buenos Aires	1601	16	
160618	NS del Rosario	Rio de Janeiro	Buenos Aires	1603	38	
160619	San Andres	Rio de Janeiro	Buenos Aires	1603	4	
160620	Maria y San Juan	Rio de Janeiro	Buenos Aires	1603	67	
160621	NS del Carmen	Rio de Janeiro	Buenos Aires	1603	1	
160625	San Antonio	Rio de Janeiro	Buenos Aires	1603	14	
160626	San Andres	Rio de Janeiro	Buenos Aires	1603	4	
160627	Santa Catalina	Rio de Janeiro	Buenos Aires	1603	4	

160628	San Antonio	Rio de Janeiro	Buenos Aires	1603	14	
160629	NS del Rosario	Rio de Janeiro	Buenos Aires	1603	5	
160630	San Andres	Pernambuco, port unspecified	Buenos Aires	1603	1	
160631	San Antonio	Sao Vicente	Buenos Aires	1604	1	
160632	San Benito	Bahia, port unspecified	Buenos Aires	1604	3	
160633	NS de Begoña	Bahia, port unspecified	Buenos Aires	1604	12	
160634	NS del Rosario	Pernambuco, port unspecified	Buenos Aires	1604	3	
160635	NS del Rosario	Pernambuco, port unspecified	Buenos Aires	1604	3	
112742	Nuestra Señora de la Salvación	Brazil, port unspecified	Buenos Aires	1605	278	
160636	San Antonio	Bahia, port unspecified	Buenos Aires	1605	2	
160637	NS Nieves	Brazil, port unspecified	Buenos Aires	1606	81	
160638	NS Rosario	Bahia, port unspecified	Buenos Aires	1606	20	
160639	San Antonio	Brazil, port unspecified	Buenos Aires	1606	1	
160640	NS Rosario	Rio de Janeiro	Buenos Aires	1606	6	
160641	NS de la Esperanza	Rio de Janeiro	Buenos Aires	1606	167	
160642	San Antonio	Rio de Janeiro	Buenos Aires	1606	50	
160643	San Pedro	Rio de Janeiro	Buenos Aires	1606	57	
160644	NS de Buen Viaje	Rio de Janeiro	Buenos Aires	1606	149	
160645	NS Nieves	Rio de Janeiro	Buenos Aires	1606	218	

160646	NS Rosario	Rio de Janeiro	Buenos Aires	1607	49	
160647	NS del Rosario	Brazil, port unspecified	Buenos Aires	1607	4	
160648	San Antonio	Bahia, port unspecified	Buenos Aires	1607	27	
161033	San Buenaventura	La Guaira	Cartagena	1607		
160649	N S Monserrate	Rio de Janeiro	Buenos Aires	1608	61	
161005	Santiago	Brazil, port unspecified	La Guaira	1608		
160650	N S Buen Viaje	Rio de Janeiro	Buenos Aires	1609	42	
160651	S Antonio	Bahia, port unspecified	Buenos Aires	1609	1	
160652	NS Rosario	Brazil, port unspecified	Buenos Aires	1609	12	
160653	Vera Cruz	Brazil, port unspecified	Buenos Aires	1609	4	
160654	N S Candelaria	Bahia, port unspecified	Buenos Aires	1610	5	
160655	NS Ayuda	Southeast Brazil, port unspecified	Buenos Aires	1610	4	
160656	S. Juan Bautista	Southeast Brazil, port unspecified	Buenos Aires	1610	1	
112743		Rio de Janeiro	Buenos Aires	1611	79	
160657	S Antonio	Bahia, port unspecified	Buenos Aires	1611	29	
160658	S Antonio	Bahia, port unspecified	Buenos Aires	1611	12	
160659	S Francisco	Bahia, port unspecified	Buenos Aires	1611	11	

160660	NS Remedios	Brazil, port unspecified	Buenos Aires	1611	9	
160661	NS Rosario	Southeast Brazil, port unspecified	Buenos Aires	1611	78	
160662	NS Puerto Seguro	Brazil, port unspecified	Buenos Aires	1611	9	
160663	S Sacramento	Bahia, port unspecified	Buenos Aires	1611	152	
16664	NS Angeles	Rio de Janeiro	Buenos Aires	1611	15	
112745	NS de las Nieves	Brazil, port unspecified	Buenos Aires	1612	244	
160665	S Antonio	Brazil, port unspecified	Buenos Aires	1612	7	
160666	NS Monserrate	Rio de Janeiro	Buenos Aires	1612	92	
160667	NS Nazaret	Bahia, port unspecified	Buenos Aires	1612	140	
160668	NS Ayuda	Rio de Janeiro	Buenos Aires	1612	44	
160669	NS Rosario	Rio de Janeiro	Buenos Aires	1612	67	
160670	S Antonio	Bahia, port unspecified	Buenos Aires	1612	152	
160671	NS Candelaria	Bahia, port unspecified	Buenos Aires	1612	24	
160672	NS Socorro	Brazil, port unspecified	Buenos Aires	1612	12	
160673	San Benito	Brazil, port unspecified	Buenos Aires	1612	8	
160674	Espíritu Santo	Brazil, port unspecified	Buenos Aires	1612		

160675	NS Remedios	Brazil, port unspecified	Buenos Aires	1612	7	
160676	NS Candelaria	Brazil, port unspecified	Buenos Aires	1613	11	
160677	Santa Cruz	Brazil, port unspecified	Buenos Aires	1613	9	
160678	S Antonio	Brazil, port unspecified	Buenos Aires	1613	23	
160679	NS Ayuda	Brazil, port unspecified	Buenos Aires	1613	4	
160680	S Cruz	Brazil, port unspecified	Buenos Aires	1614	147	
160681	S Pedro	Brazil, port unspecified	Buenos Aires	1614	98	
160682	S Antonio	Brazil, port unspecified	Buenos Aires	1615	135	
160683	S Bárbara	Brazil, port unspecified	Buenos Aires	1615	140	
160684	Santiago	Brazil, port unspecified	Buenos Aires	1615	149	
160685	S Cruz	Brazil, port unspecified	Buenos Aires	1615	39	
160686	NS Concepción	Brazil, port unspecified	Buenos Aires	1615	252	
160687	S Bárbara	Brazil, port unspecified	Buenos Aires	1615	110	
160688	S Antonio	Brazil, port unspecified	Buenos Aires	1615	79	
160689	NS Batalla	Rio de Janeiro	Buenos Aires	1616	10	

107990	Edwin	West Indies (colony unspecified)	Bermuda	1616	2	
107965	Hopewell	Prize (taken from Portuguese)	Bermuda	1617		
160690	NS Amparo	Rio de Janeiro	Buenos Aires	1618	3	
107987	[Treasurer?]	Prize (unknown place)	Bermuda	1618		
160691	Peña de Francia	Rio de Janeiro	Buenos Aires	1619	161	
160692	S Matías	Rio de Janeiro	Buenos Aires	1619	17	
160693	S Juan Bautista	Rio de Janeiro	Buenos Aires	1619	4	
107966	Treasurer	Prize (taken from Portuguese)	Bermuda	1619	29	
107967	White Lion	Prize (taken from Portuguese)	Hampton	1619		
107968		Prize (unknown place)	Bermuda	1619		
160694	NS Concepción	Pernambuco, port unspecified	Buenos Aires	1620	5	
160695	NS Rosario	Rio de Janeiro	Buenos Aires	1620	163	
160696	S Miguel (a) El Angel	Brazil, port unspecified	Buenos Aires	1620	114	
160697	NS Rosario	Rio de Janeiro	Buenos Aires	1620	23	
160698	NS Rosario	Rio de Janeiro	Buenos Aires	1620	51	
160699	NS Nieves	Rio de Janeiro	Buenos Aires	1620	2	
107969		Prize (unknown place)	Bermuda	1620		
112747	NS Nazaret	Espirito Santo	Buenos Aires	1621	220	

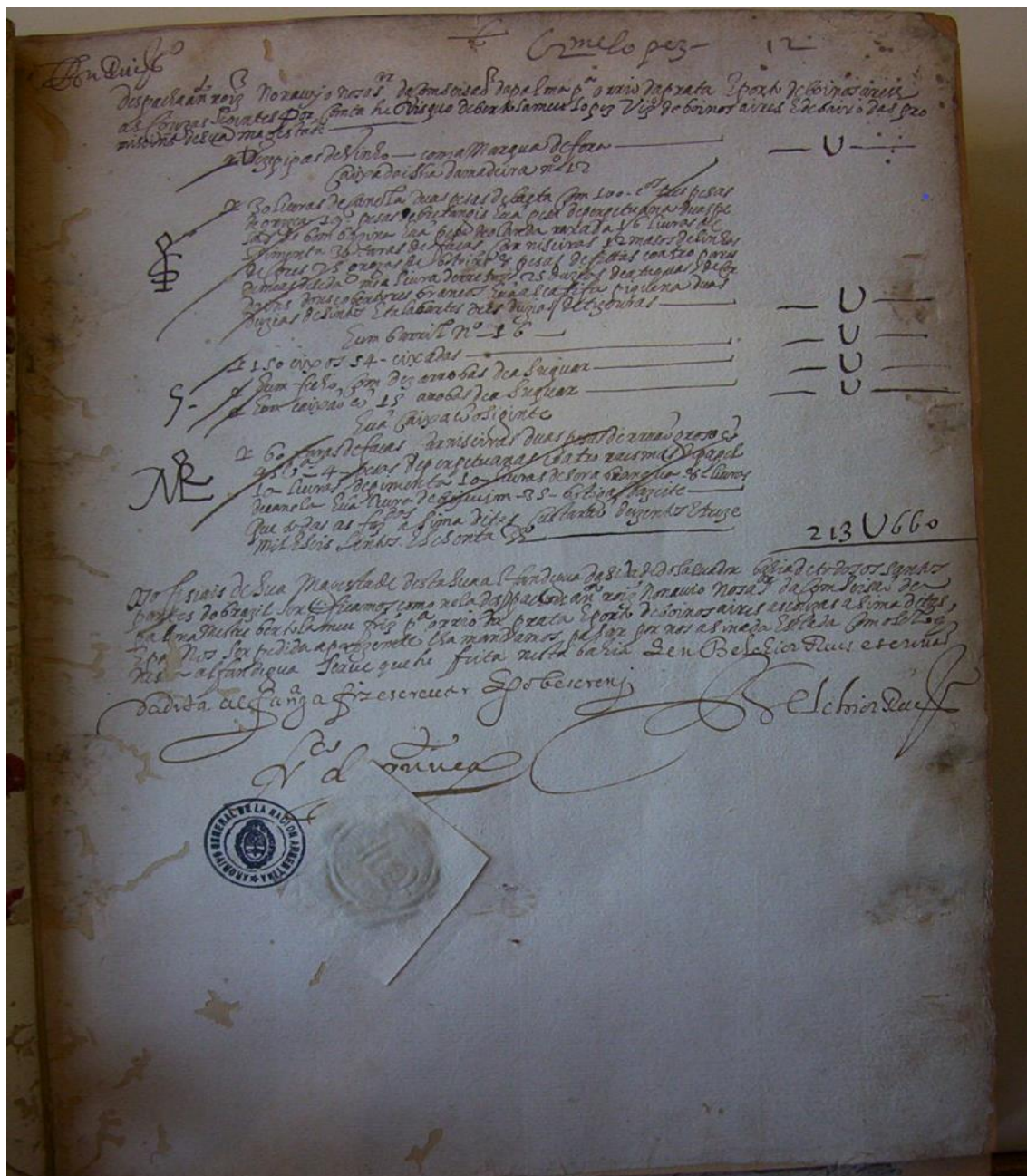
160700	NS Concepción	Bahia, port unspecified	Buenos Aires	1621	14	
160701	NS Carmen	Rio de Janeiro	Buenos Aires	1621	45	
160702	S Juan Bautista	Rio de Janeiro	Buenos Aires	1621	47	
160703	NS Caridad	Brazil, port unspecified	Buenos Aires	1621	2	
160705	S Buenaventura	Sao Vicente	Buenos Aires	1621	31	
160706	S Antonio	Rio de Janeiro	Buenos Aires	1621	191	
160707	S Antonio	Rio de Janeiro	Buenos Aires	1621	210	
160708	S Roque	Rio de Janeiro	Buenos Aires	1621	157	
160709	NS Rosario	Brazil, port unspecified	Buenos Aires	1621	138	
160710	NS Rosario	Pernambuco, port unspecified	Buenos Aires	1621	56	
160711	NS Rosario	Brazil, port unspecified	Buenos Aires	1621	6	
160712	NS Rosario	Brazil, port unspecified	Buenos Aires	1621	220	
104825	James	Americas, port unspecified	Virginia, port unspecified	1621		
160713	S Antonio	Pernambuco, port unspecified	Buenos Aires	1622	15	
160714	NS Ayuda	Pernambuco, port unspecified	Buenos Aires	1622	72	
160715	NS Ayuda	Pernambuco, port unspecified	Buenos Aires	1622	125	
104826	Margaret and John	Americas, port unspecified	Virginia, port unspecified	1622		

160716	NS Concepción	Bahia, port unspecified	Buenos Aires	1623	39	
160717	NS Ayuda	Pernambuco, port unspecified	Buenos Aires	1623	36	
160718	NS Rosario	Rio de Janeiro	Buenos Aires	1623	29	
160719	Bendicion de Dios	Brazil, port unspecified	Buenos Aires	1623	33	
160720	Bendicion de Dios	Brazil, port unspecified	Buenos Aires	1623	107	
160721	Buen Jesus	Brazil, port unspecified	Buenos Aires	1623	12	
160722	NS Candelaria	Rio de Janeiro	Buenos Aires	1623	24	
160723	S Lorenzo	Rio de Janeiro	Buenos Aires	1623	8	
161006	San Francisco	Brazil, port unspecified	La Guaira	1623		
104827	Swan	Americas, port unspecified	Virginia, port unspecified	1623		
112749	Nuestra Señora del Rosario	Brazil, port unspecified	Buenos Aires	1624		
112750	Nuestra Señora del Rosario	Rio de Janeiro	Buenos Aires	1624	133	
160724	S Antonio	Brazil, port unspecified	Buenos Aires	1625	50	
160725	NS Piedad	Rio de Janeiro	Buenos Aires	1626	138	

**FONTE:** SLAVEVOYAGES. *Comércio Interamericano de Escravos* – Base de dados African Nanes Database at slavevoyages.org. 2020. Disponível em: <[www.slavevoyages.org/](http://www.slavevoyages.org/)>.

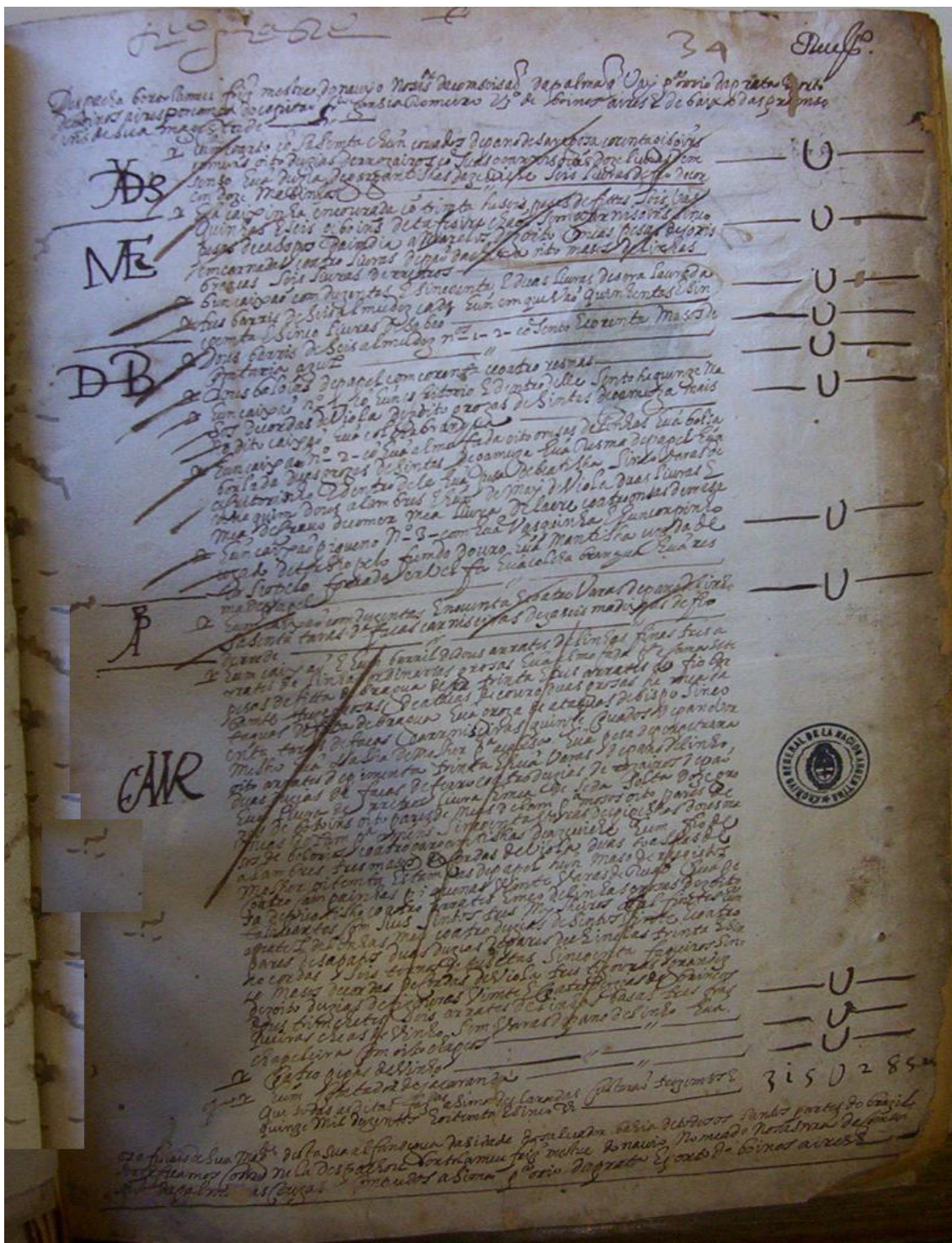


ANEXO A – FONTE COM MARCA DA MARGEM I



Fonte: AGN - Registro de Navios, Legajo 1: Navio San Pedro (1608 – 1609)

ANEXO B - FONTE COM MARCA DA MARGEM II



Fonte: AGN - Registro de Navios, Legajo 1: Navio San Pedro (1608 – 1609)



**ANEXO D – CAIXA MEDIDORA DE FANEGA**

Fanega onde se media a farinha de trigo - WORDATLAS – *Iberian Peninsula Map and information*. Page <[www.wordatlas.com](http://www.wordatlas.com)>. Consultado em 09 mai. 2020.

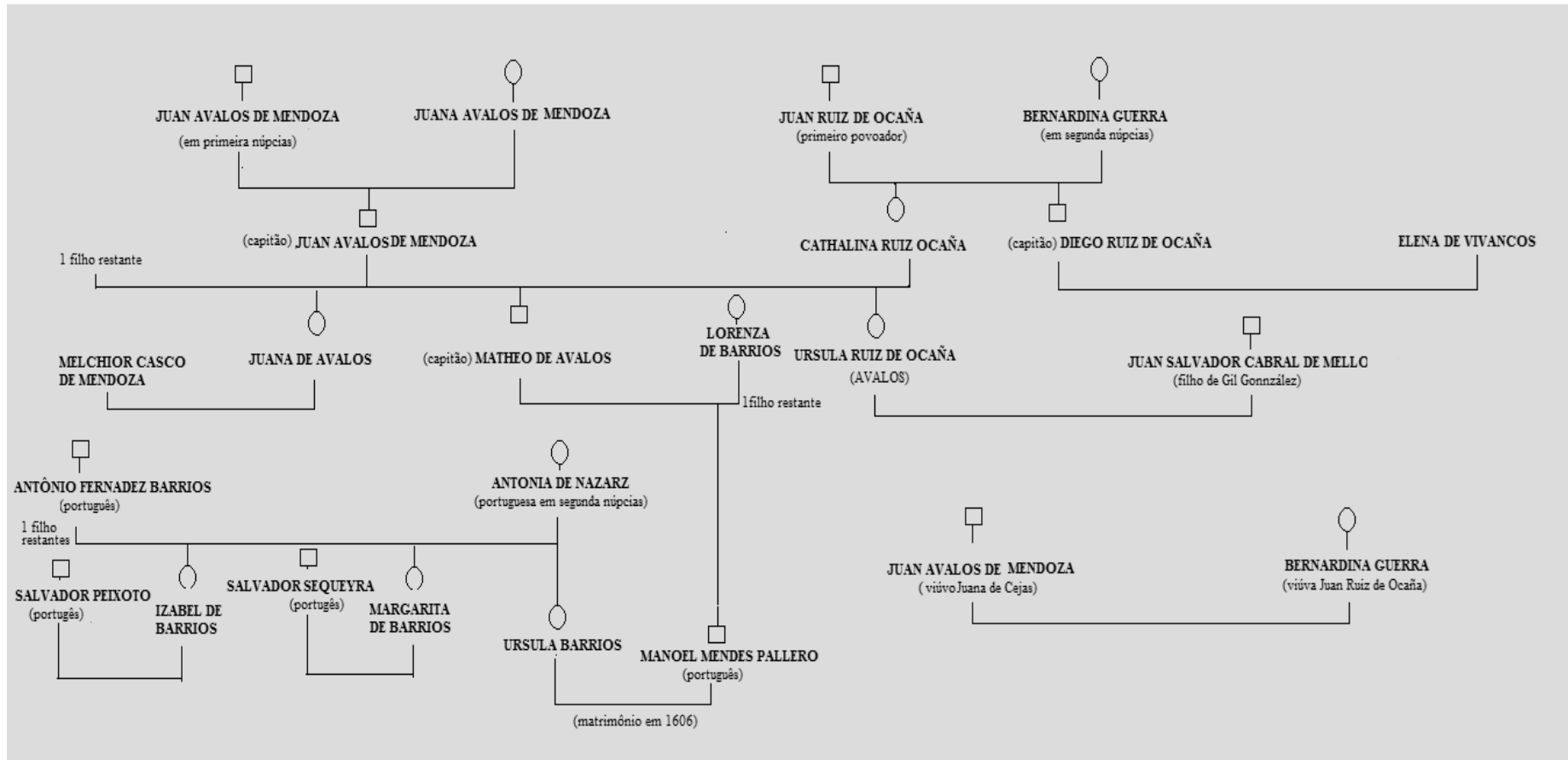
**ANEXO E – EMBOCADURA DO RIO DA PRATA**

**Fonte:** GUIA GEOGRÁFICO. *Estuário do Rio da Prata – 1640*. Guia Geográfico/História do Brasil. Disponível em: <[www.história-brasil.com/mapas/atlas-1640.htm](http://www.história-brasil.com/mapas/atlas-1640.htm)>. Acesso em: 13 de fev. 2017.

**ANEXO F – MAPA DA ROTA DOS PERULEIROS EM BUSCA DE POTOSÍ****A Rota dos Peruleiros até as minas de Potosí**

**Fonte:** GUIA GEOGRÁFICO. *Estuário do Rio da Prata – 1640*. Guia Geográfico/História do Brasil. Disponível em: <[www.historia-brasil.com/mapas/atlas-1640.htm](http://www.historia-brasil.com/mapas/atlas-1640.htm)>. Acesso em: 13 de fev. 2017.

## ANEXO G - HEREDOGRAMA FAMÍLIA DE ANTÔNIO FERNANDEZ BARRIOS



**Fonte:** GAMMALSON, H. E. *Los pobladores de Buenos Aires y su descendência*. Buenos Aires, 1980. Ver: CEBALLOS, Rodrigo. *Arribadas portuguesas: a participação luso-brasileira na Constituição Social de Buenos Aires (c. 1580-1650)*. 2007.

## GLOSSÁRIO A - GLOSSÁRIO DE MERCADORIAS

**Abalorios:** contas para fazer colar ou colar de pouco valor.

**Bocais:** instrumento musical.

**Cajeta:** algumas traduções dizem que é doce ou caixões (caixas) para armazenar doce.

**Carne de membrillo:** membrillo é o mesmo que marmelo, carne de membrillo é o nome do doce marmelada, conhecido no Brasil como goiabada.

**Cochonila colorada:** refere-se tanto ao corante cor carmim utilizado em tintas, cosméticos e como aditivo alimentar, quanto ao pequeno inseto (*Dactylopius coccus*) de onde ele é extraído. O corante de cor vermelho-escura é utilizado em larga escala pela indústria cosmética e alimentícia, emprestando sua cor a biscoitos, geléias, sobremesas, sendo também utilizado em medicamentos e roupas, normalmente especificado como "Corante natural carmim de Cochonilha". O corante cochonilha é conhecido e utilizado desde a antiguidade clássica, tendo sido também utilizado pelas civilizações astecas e maia. A História relata que onze cidades conquistadas por Montezuma no século XV pagaram-lhe um tributo em forma de dois mil cobertores de algodão e quarenta sacos de corante cada uma. Durante o período colonial mexicano, a produção do corante cochonilha (conhecido por *grana fina*) cresceu rapidamente. Produzido quase exclusivamente em Oaxaca, por produtores indígenas, a cochonilha se tornou o segundo produto em valor exportado do México, superado apenas pela prata. O corante era consumido em larga escala na Europa e seu valor era tão alto no mercado industrial que seu preço chegou a ser negociado na Bolsa de Mercadorias de Londres e Amsterdam.

**Ganga ou Brim ou Denim:** é um tipo de tecido resistente, feito de algodão, linho ou fibra sintética, em que somente os fios do urdume (longitudinal) são tingidos.

**Palmilhas Castelhanas:** sandálias feitas por palmilhas de solas presas por correias.

**Perpetuanes:** tecidos.

**Sombreiras:** caixas para armazenar chapéus.

### Referências:

RODRIGUES/GRCG. *Vermelho cor do verme*. GRCG. 2020. Disponível em: <[www.gcr.org](http://www.gcr.org)>. Acesso em: 19 de maio de 2020.

BLUTEAU, Raphael. *Vocabulario portuguez & latino: aulico, anatomico, architectonico ...* Coimbra: Collegio das Artes da Companhia de Jesu, 1712 - 1728. 8 v. In: Biblioteca Brasileira e Guita e José Mindlin <[www.diccionarios.bbm.usp.br](http://www.diccionarios.bbm.usp.br)>. Acesso em: 23 nov. 2020.



## GLOSARIO B - GLOSSÁRIO DE PESOS E MEDIDAS

**Arrátel:** o arrátel foi uma medida do antigo sistema métrico português, adotado no ultramar e equivalia a Libra, mas seu valor variava, na Espanha valia em torno de 25 libras (11,3 kg) e em Portugal e no Brasil equivalia a aproximadamente 32 arráteis (14,7 kg).

**Arroba:** antiga unidade de massa utilizada em Portugal e no Ultramar, e equivalia a quarta parte do quintal, ou seja, 25 libras, aproximadamente 12 quilos.

**Barril:** unidade de medida de volume, subdividia-se em torno de 22 a 26 galões, e equivalia a cerca de 100 litros.

**Botija:** recipiente de barro, com a boca estreita, servia para armazenar líquidos e equivalia.

**Fanega:** A fanega é uma medida de metrologia tradicional espanhola, é tanto uma unidade de volume (capacidade) como de superfície, e era utilizada para medir produtos agrícolas, em especial cereais como o trigo, seu valor variava de acordo com a região, na Espanha equivalia a 55,5 litros ou 10.000 varas quadradas, a fanega ainda podia ser dividida em dois quartos, quatro quartos ou 12 celemines.

**Grossa:** uma grossa significava 12 dúzias, ou seja, 144 unidades.

**Libras:** unidade de massa, sem mais referências.

**Pipa:** medida de volume, subdividia-se em 25 almudes, e equivalia a 420 litros.

**Quintal:** era uma antiga unidade de peso espanhola que equivalia a 100 libras castelhanas ou 46,008 kg. E tinha como fração a arroba que era a quarta parte de um quintal, equivalente a 11,5 kg.

**Varas castelhanas:** foi uma unidade de longitude utilizada na península ibérica, principalmente Espanha e Portugal e por consequência as zonas de influência hispano lusitanas e outras regiões de influência colonial. Na prática equivalia a três pies castelhanos, cada região tinha o seu próprio valor e denominação para a vara, por exemplo: vara de Alicante, vara de Teruel, mas, a mais empregada era a vara castelhana ou vara de burgos que oscilava em 0,83 m. mais ou menos. No sul do Chile e na Colômbia era utilizava como medida de volume para comprar lenha.

**Varas portuguesas:** medida linear, subdividia-se em 5 palmos, e equivalia 1,1 metros.

### Referências:

Seabra Lopes, L. (2003) «Sistemas Legais de Medidas de Peso e Capacidade, do Condado Portucalense ao Século XVI», *Portugalia*, Nova Série, XXIV, Faculdade de Letras, Porto, p. 113-164. (medidas portuguesas).

Dicionário Enciclopédico. *Lello Universal*. O porto: Lello & Irmão, 2002. Conversor de Medidas históricas. Site [www.convert-me.com](http://www.convert-me.com). Acesso em: 23 nov. 2020.

BLUTEAU, Raphael. *Vocabulario portuguez & latino: aulico, anatomico, architectonico ...* Coimbra: Collegio das Artes da Companhia de Jesu, 1712 - 1728. 8 v. In: Biblioteca Brasiliana e Guita e José Mindlin <[www.diccionarios.bbm.usp.br](http://www.diccionarios.bbm.usp.br)>. Acesso em: 23 nov. 2020.

## GLOSSÁRIO C - TERMOS NÁUTICOS

**Armada** – exército do mar, navios de guerras

**Arribada forçada** – a ação de arribar em viagem do mar

**Atracar** – a náó

**Barca** – embarcação pequena

**Caravela** – navio de coberta e casco alteroso

**Escaler** – pequeno barco em serviço de um navio

**Estaleiro** – lugar onde de fabricações embarcações grandes

**Galeão** – navio redondo, de quatro mastro

**Mastro** – páo direito do navio da embarcação

**Mezena** – vela da popa

**Nau** – navio redondo, quanto forma do casco e em quanto ao velame

**Popa** – parte do navio oposta à proa

**Proa** - a parte dianteira do navio

**Sumaca** – pequena embarcação de dois mastros

**Urca** – antigo navio de vela de grande porão

**Zarpar** – levar a canoa

### Referência:

GODOY, José Eduardo Pimentel de. *Naus do Brasil colônia*. Ilustrações de Maria Luiza Ferguson. – Brasília: Senado Federal, 2007.

BLUTEAU, Raphael. *Vocabulario portuguez & latino: aulico, anatomico, architectonico ...* Coimbra: Collegio das Artes da Companhia de Jesu, 1712 - 1728. 8 v. In: Biblioteca Brasiliana e Guita e José Mindlin <[www.diccionarios.bbm.usp.br](http://www.diccionarios.bbm.usp.br)>. Acesso em: 23 nov. 2020.

## GLOSSÁRIO D – CARGOS RÉGIOS

**Alguacil** – xerife, uma espécie autoridade superior da cidade

**Capitão** - o capitão ou comandante é a pessoa encarregada do comando de um navio no mar

**Depositário geral** – aquele a quem são confiadas a guarda e a conservação de bens

**Escrivão da real fazenda** – espécie de secretário da Corte

**Escrivão do Cabildo** – escrivão da Câmara

**Pajem** – criado de acompanhar pessoas nobres, moço de levar recados

**Pregoeiro** – que lança o pregão

**Tabelião** – a quem incumbe a função de preparar ou autenticar documentos

### Referências:

BLUTEAU, Raphael. *Vocabulario portuguez & latino: aulico, anatomico, architectonico* ... Coimbra: Collegio das Artes da Companhia de Jesu, 1712 - 1728. 8 v. In: Biblioteca Brasileira e Guita e José Mindlin <[www.diccionarios.bbm.usp.br](http://www.diccionarios.bbm.usp.br)>. Acesso em: 23 nov. 2020.