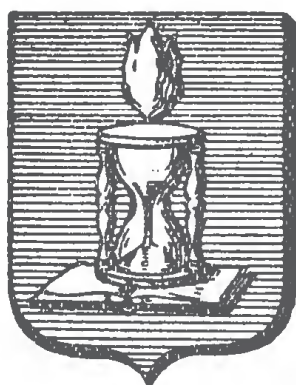


FACULDADE DE FILOSOFIA, CIÊNCIAS E LETRAS
UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

BOLETIM XXXV

História
da
Civilização Americana

N. 2



SÃO PAULO — BRASIL
1944

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, CIÊNCIAS E LETRAS

Reitor da Universidade de São Paulo:

Prof. Dr. JORGE AMERICANO

Diretor da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras:

Prof. Dr. ANDRÉ DREYFUS

Cadeira de História da Civilização Americana:

Professor:

DR. ASTROGILDO RODRIGUES DE MELLO

1.º Assistente:

DRA. ALICE PIFFER CANABRAVA

*Tôda a correspondência relativa ao presente Boletim deverá ser dirigida à
Cadeira de História da Civilização Americana.*

FACULDADE DE FILOSOFIA, CIÊNCIAS E LETRAS

Caixa Postal 105-B — São Paulo — Brasil

A. P. CANABRAVA

O COMÉRCIO PORTUGUÊS
NO RIO DA PRATA
(1580-1640)

SÃO PAULO
1944

ÍNDICE

Apresentação	VII
Prefácio	IX
Introdução	XIII
Abreviaturas	XVI

PRIMEIRA PARTE

AS CONDIÇÕES DE VIDA ECONÔMICA NAS PROVÍNCIAS DO RIO DA PRATA E DE TUCUMÁN.

CAPS.

I — As Províncias do Rio da Prata e de Tucumán	3
II — A rota oficial de comércio no vice-reino do Perú	20
a) A importância da região ístmica	21
b) A via de Porto Belo ao Perú	23
c) O encarecimento dos produtos importados	26
III — A importância da segunda fundação de Buenos Aires ..	28
a) As tentativas do Paraguai para a ligação do Atlântico com o Perú	30
b) O plano da Audiência de Charcas	34
c) A fundação de Buenos Aires	36

SEGUNDA PARTE

O COMÉRCIO LUSO-BRASILEIRO LÍCITO E DE CONTRABANDO NO VICE-REINO DO PERÚ. (1602-1623).

IV — Buenos Aires no fim do século XVI	41
a) Aspectos da vida econômica da cidade	41
b) A política comercial de Buenos Aires	48
V — As licenças comerciais	49
a) A permissão comercial de 1602	49
b) A permissão comercial de 1618	54
VI — O início do contrabando	57
a) Os primeiros contactos comerciais	57
b) A iniciativa comercial do bispo de Tucumán	60
c) Buenos Aires como porto do Alto Perú	66
VII — O comércio no Rio da Prata no século XVII	69
a) Providências para a repressão ao contrabando	69
b) Fraude às leis de comércio	78
c) As províncias do Rio da Prata e do Paraguai no primeiro quartel do século XVII	89

CAPS.	
VIII — As agências de contrabando português no Rio da Prata	96
a) A importância de Lisboa e das praças brasileiras ..	96
b) Os contrabandistas do porto de Buenos Aires	102
IX — As vias e a área do contrabando	108
X — As mercadorias do comércio platino	116
a) Os artigos de importação	116
b) Os artigos de exportação	121
XI — A expansão portuguesa no Rio da Prata	126
a) Os fatores da preponderância portuguesa no Rio da Prata	126
b) A imigração portuguesa no vice-reino do Perú	131

TERCEIRA PARTE

A DECADÊNCIA DO COMÉRCIO NO RIO DA PRATA

XII — O estabelecimento da alfândega de Córdoba e suas con- sequências	143
a) A fundação da alfândega de Córdoba	143
b) O valor efetivo da alfândega de Córdoba	146
XIII — A decadência do comércio no Rio da Prata	149
a) A interrupção da rota do Atlântico	149
b) Os fatores de ordem continental	152
c) Consequências da restauração portuguesa	154
XIV — A província do Rio da Prata no segundo quartel do século XVII	157
Conclusão	163
Bibliografia consultada	166

APRESENTAÇÃO

Foi com a maior satisfação que apresentamos e indicamos a publicação, entre os Boletins desta Faculdade, da monografia com que Da. Alice Piffer Canabrava se apresentou ao doutoramento.

Dos méritos do trabalho, melhor e com maior autoridade, se incumbiu o Prof. Affonso de E. Taunay, brilhante historiador patricio, no prefácio com que o paraninfa.

Limitamo-nos, pois, a ressaltar que a Autora, com sua monografia, presta um alto serviço às letras históricas e servirá de estímulo para outros estudos da mesma natureza.

São Paulo, Julho de 1943.

ASTROGILDO RODRIGUES DE MELLO.

PREFÁCIO

Com esta monografia, "O comércio português no Rio da Prata (1580-1640), conquistou D. Alice Piffer Canabrava tão merecida quanto brilhantemente, a aprovação distinta que lhe conferiu a banca de eminentes professores da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo. Não me cabe fazer um prefácio á esta tese, mas apenas a apresentação de um trabalho que vi, por assim dizer, crescer de semana a semana, senão de dia a dia.

Distinta aluna do curso que professei na Faculdade de Filosofia, de 1934 a 1937, tive o ensejo de atribuir-lhe alta nota de aprovação que mereceu no último ano deste quadriênio. Vi-a continuar sempre empolgada pelos estudos de História, frequentando de modo mais assíduo a biblioteca do Museu Paulista e a do Instituto Histórico de São Paulo. A tese que escolheu para seu doutoramento, era de árdua construção e foi feita paulatinamente em obediência a um "festina lente", filha de investigação, de consciência e de trabalho honesto.

A bibliografia existente em São Paulo, para a ventilação do assunto, não era das mais ricas, e foi preciso que a Autora recorresse ao acervo da nossa grande Biblioteca Nacional afim-de enriquecer o cabedal obtido sobretudo pela consulta das obras de fundo das bibliotecas do Museu Paulista, da sua Faculdade, da Municipal de São Paulo e do Instituto Histórico de São Paulo. Como resultado de tão árduo quanto probo labor, temos agora esta bela monografia, que ventila assunto absolutamente inédito em nossas letras históricas. Tendo reunido, à custa de muita perseverança inteligente, basto material, pôde a dra. Alice P. Canabrava traçar um plano de sua obra com seguro conhecimento de causa. Dividiu-a em três partes: "As condições de vida econômica nas províncias do Rio da Prata e do Tucumán", "O Comércio luso-brasileiro, lícito e de contrabando no vice-reino do Perú no primeiro quartel do século XVII", e

“A decadência do comércio no Rio da Prata”. Etribada na documentação e no exame das fontes oferecidas pelos livros de numerosos autores argentinos, apresenta brilhante panorama das condições que regiam a produção e o comércio daquelas zonas recém e escassamente povoadas do império colonial espanhol, para depois entrar na parte capital da sua memória a que realmente, a nós outros, brasileiros, interessa.

Da pequena Buenos Aires quinhentista dá-nos descrição rica de pormenores, para depois se ocupar das permissões comerciais. Escoadouro da região sul peruana, era de esperar que a cidade de Juan de Garay viesse a ser um posto de ativo contrabando, sendo natural que tão interessante quanto importante face, fosse ventilada com minúcias, como o fez de modo o mais acertado a nossa autora, valendo-se das fontes informativas. Sobremodo curiosas e valiosos são os dados que colheu e arrolou acerca do contrabando de escravos africanos encaminhados para o Rio da Prata, litoral que presenciou ativo tráfico, muito maior do que geralmente se supõe.

Desde o século XVI, que portugueses e espanhóis da América do Sul, súditos do mesmo soberano, a-pesar-do quanto pudesse haver de repulsa atávica e proibições régias, cerceadoras das relações, mantiveram intercâmbio ativo para o número de colonos então existentes em uma e outra coroa. Assim, do planalto de Piratininga desceram marmeladas e, sobretudo, açúcar, e de Prata vieram a São Vicente e a Santos barrinhas de platina que também iam para o Rio de Janeiro e a Baía, o que explica a abundância de patações e “reales” verificados por Pyrad de Laval. Este intercâmbio luso-espanhol, a dra. Alice P. Canabrava estuda longa e detidamente, com ótima documentação, explicando quais eram as vias e a área do contrabando de que Buenos Aires vinha a ser o entreposto. Capítulo interessante e cheio de novidades o que trata das mercadorias do comércio platino. “Os fatores da expansão portuguesa no Rio da Prata”, constitue um dos mais interessantes seções do volume. Explica a Autora o que foi a imigração luso no vice-reino do Perú e qual era a atuação dos peruleiros, entre os quais havia numerosos judeus.

A terceira parte do volume é consagrada ao exame da decadência do comércio no Rio da Prata. Estuda as consequências notáveis da fundação da alfândega de Córdova em 1623, e seu valor efetivo. A interrupção da rota do Atlântico, pelos

terríveis ataques de piratas holandeses, sobretudo a partir de 1615 ainda agravou a situação. Fatores de ordem continental reforçaram este declínio; entre outros, o desbarato das bandeiras paulistas nas terras do Sul. Afinal, a ocorrência da Restauração Portuguesa viria trazer tremendo golpe ao comércio luso sul-americano.

Termina a memória por um apanhado relativo às condições de existência da Província do Rio da Prata, no segundo quartel da era seiscentista, na vigência de profunda depressão econômica oriunda da diminuição do intercâmbio comercial com o Brasil.

Concluindo, deixa a distinta Autora expressa a convicção de que a oposição tenaz e vencedora do comércio monopolista de Lima, feito ao comércio buenairense, foi a causadora de uma consciência separatista entre platinos e peruanos. O comércio luso-brasileiro portenho motivou a longa oposição entre as autoridades do Prata e da Audiência de Charcas, e neste desacordo processado no terreno social, econômico e político, enxerga a dra. Alice P. Canabrava o germe dos aspectos fundamentais caracterizadores da Argentina na época da independência.

Um bom mapa esquemático das vias de penetração comercial luso-brasileira no Vice-Reino do Perú e na capitania geral do Chile e no Paraguai, dão nítida visão do que foram estas entradas de peruleiros.

A larga, variada, escolhida e judiciosa bibliografia argentina, brasileira, espanhola, portuguesa e norte-americana, demonstra a consciência do labor de que resultou a obra.

Este ligeiro apanhado da matéria versada pela dra. Alice P. Canabrava documenta suficientemente o leitor destas rápidas páginas, sobre a valia do assunto ventilado. Como excelente e honesta elaboração, agora desabrochada em inteligente realidade, é-me sobremodo grato cumprimentar a Autora de um trabalho efetuado sob as instigações das diretrizes norteadoras dos que escrevem história digna deste nome. A monografia de D. Alice P. Canabrava é digna de real apreço e lugar de destaque lhe fica assinalado nas resenhas bibliográficas sul-americanas portuguesas e espanholas.

São Paulo, 31 de Junho de 1943

Affonso de E. Taunay

INTRODUÇÃO

Ao escolhermos para tema de nossa tese de doutoramento um assunto relacionado com a História do Brasil, pensamos em contribuir modestamente para os estudos de História de nosso país. Entretanto, como se trata de trabalho de especialização na Cadeira de História da Civilização Americana desta Faculdade, procuramos ventilar principalmente as questões econômicas suscitadas pela colonização espanhola na região platina, e apelamos para a História do Brasil apenas na medida em que poderia nos fornecer subsídios para o melhor esclarecimento daqueles problemas.

A história da contribuição luso-brasileira para a evolução dos países platinos tem sido vista principalmente sob o ângulo das campanhas militares, enquanto outros aspectos, talvez mais interessantes, como o da profunda influência exercida pelo Brasil na formação social e econômica daqueles países, tem passado despercebida. Nosso trabalho, procurando mostrar a expansão comercial luso-brasileira nos territórios espanhóis do vice-reino do Perú na época da união das coroas espanhola e portuguesa, representa um esforço nesse sentido.

A época que estudamos tem admirável unidade histórica: 1580 e 1640 enquadram o período da união das coroas de Portugal e de Castela, que pôs sob o mesmo cetro os vastos territórios no novo mundo conquistados pelos povos ibéricos. Mas o ano de 1580 é também o da segunda fundação de Buenos Aires, que integrou as terras do estuário platino nos domínios de Castela, e ao mesmo tempo fechou o ciclo heróico e turbulento da conquista espanhola na América. A colonização do estuário do Prata favoreceu a penetração comercial luso-brasileira iniciada logo depois da fundação de Buenos Aires; o ano de 1640, que assinala a data da restauração portuguesa, marcou a decadência daquele comércio na região platina, manifesta desde o início do segundo quartel do século XVII.

O período que decorre entre aqueles dois marcos cronológicos foi extremamente favorável à expansão do comércio português nas colônias espanholas, que se tornaram um vasto teatro de expansão dos mercadores lusos, fenômeno interessante que demonstra o dinamismo da burguesia portuguesa nesse período de decadência política do país. Dessa maneira, a conquista de mercados nos territórios do vice-reino do Perú pela burguesia lusa, que nos propomos a estudar em nosso trabalho, constitui apenas um aspecto local de um fenômeno muito mais amplo, que abrange as áreas mais ricas da conquista espanhola do continente americano.

Assim, justamente quando se iniciava o grande movimento de dilatação territorial do Brasil, à custa dos domínios de Castela, já as mercadorias luso-brasileiras se haviam espalhado pelos territórios do vice-reino do Perú, seguindo os caminhos que conduziam aos centros da mineração; transpuzeram a cordilheira andina e atingiram as bordas do Pacífico, precedendo nessa formidável expansão, em algumas dezenas de anos, os sertanistas de São Paulo.

No segundo quartel do século XVII, contrariada, por vários fatores, aquela expansão comercial entrava em decadência; mas, nessa época, o mercador português já se havia transformado em povoador, e ficava definitivamente incorporado à sociedade colonial hispano-americana.

Nosso trabalho se baseia principalmente em documentos em língua espanhola publicados na Argentina e na Espanha; infelizmente, por causa das condições européias atuais, não nos foi possível mandar copiar em Sevilha os documentos indicados na obra de Pastells (*Historia de la Compañia de Jesus en la Provincia del Paraguay*), que foram, por essa razão, utilizados apenas em minuta, como constam na referida obra.

Aproveitamos a oportunidade para agradecer aos membros da banca examinadora — Dr. Alfredo Ellis Junior, prof. de História da Civilização Brasileira; Dr. E. Simões de Paula, prof. de História da Civilização Antiga e Medieval; Dr. Jean Gagé, prof. de História da Civilização Moderna e Contemporânea (e na França professor da Universidade de Strasburgo), Dr. Pierre Monbeig, professor de Geografia Humana e Econômica e Dr. Plínio Ayrosa, professor de Etnografia Brasileira e Língua Tupí-Guaraní — as valiosas sugestões e críticas feitas por oca-

sião do exame de doutoramento, as quais foram aproveitadas para a redação definitiva deste trabalho. Desejamos expressar em particular nossa profunda gratidão ao professor Jean Gagé pelo vigoroso estímulo dispensado durante a elaboração desta tese da qual foi o diretor; ao professor Plínio Ayrosa pelas indicações que nos permitiram completar a bibliografia; enfim, muito penhoradamente agradecemos ao Dr. Affonso de E. Taunay, diretor do Museu Paulista, por ter se dignado prefaciarnosso trabalho com sua alta e indiscutível autoridade.

A. P. CANABRAVA.

São Paulo, 30 de Outubro de 1942.

ABREVIATURAS.

As citações bibliográficas do texto estão indicadas abreviadamente. Os pormenores sobre a edição das obras consultadas constam na bibliografia que apresentamos nas últimas páginas deste trabalho. Para as obras mais utilizadas adotamos as seguintes abreviaturas:

A. E. C. B. A.	Acuerdos del Extinguido Cabildo de Buenos Aires.
A. P. E.	Antecedentes de la Política Económica en el Río de la Plata.
A. C.	Audiencia de Charcas. Correspondencia de Presidentes y Oidores.
C. C.	Correspondencia de los Cabildos en el siglo XVI.
C. C. B. A.	Correspondencia de la ciudad de Buenos Aires con los Reyes de España.
C. O. R. H.	Correspondencia de los Oficiales Reales de Hacienda del Río de la Plata con los Reyes de España.
D. H. A.	Documentos para la Historia Argentina.
H. N. A.	Historia de la Nación Argentina.
P. G.	Papeles de Gobernadores en el siglo XVI.
R. C.	Reales cédulas y Provisiones.

PRIMEIRA PARTE

AS CONDIÇÕES DE VIDA ECONÔMICA NAS PROVÍNCIAS DO RIO DA PRATA E DE TUCUMÁN

2

CAPITULO I

AS PROVÍNCIAS DO RIO DA PRATA E DE TUCUMÁN

A região que no século XVI se designava pelo nome de Províncias do Rio da Prata e do Paraguai, fazia parte do vice-reino do Perú. Seus limites eram indeterminados; teoricamente, segundo os havia estabelecido o *adelantado* Juan Ortiz de Zárate, seu território abrangia área muito mais vasta que a franja marginal daqueles rios; ele enquadrava na sua jurisdição, toda a área meridional do continente ao sul do Rio da Prata banhada pelos dois oceanos; ao norte, as terras da região do S. Francisco e do Mbiaçá até o Rio Paraguai e, no sertão do Rio Paraná, as povoações de Vila Rica, Ontiveros e de Guairá (1). Na realidade, o território ocupado não passava de áreas restritas em torno das povoações escalonadas à margem dos rios Paraná e Paraguai. A séde regional do governo era Assunção, residência dos governadores (2), mas sobre estes se exercia a autoridade superior da Audiência de Charcas, que além das funções judiciais, efetuava ainda a vigilância administrativa.

(1) *H. N. A.*, III, p. 327.

(2) A partir do governo de Fernando de Zárate (1593-1595), que desempenhou conjuntamente o mando em Tucumán e no Rio da Prata, os titulares preferiram residir em Buenos Aires para melhor exercer vigilância sobre o porto. Em 1618 operou-se a divisão administrativa das Províncias do Rio da Prata, em "Províncias de Guairá ou do Paraguai" e "Província do Rio da Prata ou de Buenos Aires". É preciso entretanto notar, que as Missões do Paraguai, iniciadas em 1588, cuja capital foi Candelária no Alto Paraná, foram governadas exclusivamente pelos missionários religiosos. Podemos dizer, de modo geral, que a parte norte do Paraguai estava reservada ao governo municipal dos espanhóis, enquanto que a parte ao Sul e Oeste do rio Tebicuarí, até o Uruguai, por um lado, e pelo Paraná acima, por outro, constituía a região das missões guaranícas.

A segunda fundação de Buenos Aires marcou o fim da época da conquista nos territórios espanhóis da América. Contudo, o homem branco apenas se havia assenhoreado das principais linhas de penetração e dos pontos estratégicos que iam servir de eixo para a colonização dos novos territórios.

A união das duas coroas, realizada quasi um século depois do tratado das Tordesilhas que havia fixado o campo de expansão dos portugueses e dos espanhóis, firmava a preponderância de Castela sobre a maior parte do globo terrestre.

Entretanto, justamente nesse momento que marcava o “climax” da potência espanhola, os fatores da desagregação do império se tornavam aparentes. A primeira consequência da dilatação do império, desproporcional às possibilidades defensivas da monarquia, foi torná-lo mais vulnerável aos ataques de seus inimigos. A população dos Países Baixos, pertinaz defensora da doutrina dos mares abertos e da seita de Calvino, estava em franca rebelião contra a metrópole, e os marinheiros da Holanda e da Zelândia, donos do comércio de transportes nos portos da Europa Ocidental, já começavam a aparecer nos mares da América. A Inglaterra de 1580 era a Inglaterra elizabetiana, embuida do sentimento nacionalista, da paixão comercial e da convicção orgulhosa da predestinação de raça eleita que lhe inspirava o dogma de Calvino. Os famosos lobos do mar da época de Elizabeth, foram os agentes da primeira expansão dessa Inglaterra moderna nos mares do globo; eles tentaram a conquista das riquezas coloniais por meio de um ataque sistemático aos navios e portos espanhóis. A derrota da Armada Invencível em 1588 assinalou uma mudança no equilíbrio naval do mundo, cuja consequência foi o fim daquelas atividades “parasitárias” da marinha inglesa e o início da fase colonizadora propriamente dita (3). A França em 1580, ainda se encontrava devastada pelas guerras de religião; mas em breve, pacificada e reconstruída por Henrique IV, ia reiniciar, principalmente no Canadá, a construção do seu império colonial. O tratado de Vervins, em 1588, entre Espanha e França, marcou o primeiro recuo da potência espanhola no continente europeu.

(3) Vide o curso professado em 1942, na Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo, pelo Prof. Jean Gagé: “*L’expansion coloniale britannique du XVe. siècle à nos jours*”.

Contudo, a-pesar-das nuvens que se desenhavam no horizonte, a Espanha ainda conservava em 1580 e mesmo depois dos revezes do fim século, seu lugar de grande potência europeia e colonial. Mas por uma coincidência singular, e de profundas consequências para a história do Novo Mundo, justamente quando a Espanha ia se dedicar à obra de colonização, e portanto, de espanholização do novo continente, ela se revelava incapaz de impedir a europeização do mesmo, isto é, de anular as empresas colonizadoras dos outros povos rivais da Europa ocidental.

Em 1580, na época em que se efetuava a segunda fundação de Buenos Aires, a colonização nas regiões do Rio da Prata estava ainda incipiente. Segundo a relação de Frei Juan de Rivadeneyra, escrita em 1581, (4) nas terras de Mbiaçá e de S. Francisco existia apenas, junto ao mar, um pequeno agrupamento humano, conhecido por porto de S. Francisco. Mais ao Norte, a povoação de Iguape, primeiramente habitada por espanhóis, havia sido a zona de disputa entre a colonização espanhola e a portuguesa. Mas, depois do embate de 1534, a vaga de colonização espanhola recuou vencida para o Sul, e era Cananéia, no fim do século XVI, o marco mais meridional da conquista portuguesa.

O interior constituía, principalmente, o domínio das tribus indígenas. Aí, as povoações de Ciudad Real de Guairá à margem do Rio Paraná, Vila Rica do Espírito Santo, junto ao rio Ivaí, Santiago de Jerez, junto ao rio Miranda, e Assunção, no rio Paraguai, eram os únicos centros de povoamento espanhol, mediando entre eles dezenas de léguas. Era Assunção, cabeça de província, o mais antigo centro de povoamento da região platina. Segundo Rivadeneyra, a cidade contava 300 *vecinos*, e possuía seis igrejas sem contar a Catedral. Em torno dela vicejavam as plantações de trigo, de cana, de vinha e hortaliças de Castela; havia trapiches para o fabrico de açúcar; o gado era abundante; artesãos de todos os ofícios eram lá encontrados, de modo que Assunção reunia muito mais gente do que o total das outras cidades das províncias.

(4) RIVADENEYRA, FR. JUAN DE — “Relación de las Provincias del Rio de la Plata, 1581”, *Revista de La Biblioteca*, II, p. 14-30.

Na região ocidental do estuário e no rio Paraná, excetuadas as povoações de Buenos Aires e de Santa Fé, a planície estava completamente vazia de elemento branco. Rivadeneyra calculava que entre Santa Fé e Córdoba, o primeiro povoado das províncias de Tucumán, havia cerca de 50 leguas de terras despovoadas (5).

Em conjunto, a colonização mal havia tocado a planície, essa imensa planície que se desenrola desde as regiões inhóspitas do Chaco até as proximidades do rio Colorado, sem solução de continuidade. Apenas as estepes solitárias, sem árvores, se alongavam pelo horizonte até as proximidades da serra de Córdoba. Essa paisagem, hoje mal podemos contemplá-la em diminutas frações do território, onde o caráter original da estepa ainda se conserva, longe das regiões trilhadas pelas vias férreas da Argentina moderna. As associações de gramíneas com os “pastos duros” que crescem sob a forma de altos penachos, (atingindo às vezes até metro e meio de comprimento) emprestam à paisagem um tom amarelado e poeirento, pois somente na primavera, quando brotam, depois das chuvas, têm tom verde. Apenas nos lugares onde se estabeleceu o homem é que surgiram os perfís das árvores cultivadas que transformaram o aspecto primeiro da paisagem.

A uniformidade foi fator favorável à colonização; os animais e plantas introduzidas pelos europeus, rapidamente se espalharam em torno de Buenos Aires e ganharam a região pampeana, precedendo a criadores e agricultores. Nessas planícies são raros os cursos d'água e frequentes os depósitos salinos. A fraqueza do declive, a espessura das formações geológicas em que domina o “loess”, não constituíam fatores favoráveis à formação de uma rede hidrográfica ramificada. As águas correntes são raras, instáveis, de cursos divagantes e sinuosos. Os rios que descem da Serra de Córdoba se perdem na planície ou alimentam lagôas sem escoamento (mar Chiquitas). As águas das chuvas e das enchentes circulam lentamente por causa da ausência de declive; espalham-se sobre

(5) Somente em 1588 é que se fundou a cidade de San Juan de las Siete Corrientes, na margem oriental do Paraná, a quem atribuía o Padre Diego de Torres, no início do século XVII, uma população de 60 espanhóis. (“Primera carta del padre Diego de Torres”, 17.V. 1607, *D. H. A.*, XIX, p. 16).

argilas impermeáveis, concentram-se nas depressões e formam lagunas e charcos que atingem às vezes grandes extensões (6).

A planície ocidental, a partir de Córdoba até os flancos da Cordilheira, compreendia as províncias de Tucumán, vasta região interior, abrangendo o território que corresponde atualmente a sete províncias argentinas, além de uma parte do território do Chaco (7). Entretanto, se a extensão nominal da província de Tucumán era enorme, a parte ocupada era insignificante: reduzia-se aos pontos habitados pela gente branca, no sopé das montanhas; eram circundados pelas parcelas cultivadas pelos índios das *encomiendas*, pelas terras de pastoreio e por milhares de aborígenes bravios.

Nessa região, entre a planície de leste e a fachada oriental dos Andes, a zona seca da América do Sul tem sua a maior

(6) A parte geográfica deste capítulo foi baseada em DENIS, P. — *Amérique du Sud*, I, cap. 2.º; KHUN, *Geografía de la Argentina*, p. 37-46, 62-68.

(7) As províncias de Tucumán abrangiam o território ocupado atualmente pelas províncias argentinas de Jujuí, Salta, Catamarca, La Rioja, Tucumán, Santiago del Estero e Córdoba, ou sejam 700.000 km². Apesar disso, entretanto, o nome Tucumán, indicava também uma região menor, encravada na primeira. Mas à medida que avançava a conquista do interior, a designação de Tucumán apenas, tornou-se ineficaz para indicar toda a área conquistada. Daí, o uso da expressão “Províncias de Tucumán, Juries e Diaguitas”, ou simplesmente Províncias de Tucumán e não mais “Província” como se nomeava anteriormente. A nova designação indicava as novas áreas conquistadas aos índios; a partir de 1555, em que se anexou a área de mais uma família indígena, a dos Comechigones, houve necessidade de se dizer “Províncias de Tucumán, Juries, Diaguitas e Comechigones”. Ora, este território ainda se dilatou com o tempo: compreendeu o Chaco, mal conhecido, cuja jurisdição se disputava com o governo do Paraguai; Santa Fé, na orla oriental, como Cuio, na margem ocidental, foram por largo tempo disputados, tendo-se reconhecido Santa Fé, como parte integrante das Províncias do Rio da Prata, enquanto Cuio, somente em 1776 se desligou do Chile, quando foi incorporado ao território do vice-reino de La Plata. Quanto a Jujuí, foi colocada sob a autoridade dos governadores de Tucumán por pedido do *Cabildo* de Santiago del Estero por cédula real de 22 de maio de 1577. O território do Rio Bermejo só lhe foi anexado oficialmente na época do governador Don Angelo Peredo em 1673. A predominância da designação de Tucumán se explica por ter sido primeiro povoada a região já designada por Tucumán, onde se erigiu a cidade de S. Miguel de Tucumán. (FREYRE, R. J. — *El Tucumán Colonial*, vol. I, p. 7-10; BORDA, M. L. — *Historia de la Gobernación del Tucumán*, p. 7-10).

largura; é o território de transição entre os quentes desertos do Norte e os desertos frios da Patagônia. As chuvas, frequentes durante todo o ano na planície oriental (1000 a 1200 mms. em média), diminuem rapidamente à medida que se avança em direção à cordilheira (500 a 600 mms. em média), e se interrompem completamente durante os quatro ou cinco meses de inverno (8). A estepe de gramíneas, característica do Pampa, desaparece; não são mais vistos os prados abertos onde se pode contemplar por todos os lados o horizonte distante; a formação vegetal denominada o “monte”, característica da região interior, é a estepe com árvores; seus arbustos espinhosos, sua vegetação xerófila, suas árvores raquíticas, formam associações densas de difícil penetração. Enormes extensões semi-desérticas, jazem até hoje estéreis e improdutivas, com as marcas das regiões sem água.

A essa vasta região interior, crestada pelo sol e pela seca, a montanha forneceu os elementos indispensáveis à vida humana. Das serras isoladas que se levantam, distanciadas entre si e como ilhas na planície, descem poucas correntes de água que marcaram a localização dos centros de povoamento branco. Assim puderam surgir, ao pé das montanhas, cidades como Córdoba, Tucumán, San Juan, Mendoza, Catamarca, La Rioja, que são como oasis no deserto. Além dos cursos d'água, a própria montanha é deshabitada e improdutiva. À medida que se penetra nos vales interiores da cordilheira, ou que se escala a montanha, na direção do Noroeste, aumentam os caracteres de aridez (9). No Puna do Atacama, com maciços de 6000 metros de altitude, a paisagem das regiões sem água forma vivo contraste com as vertentes orientais da cordilheira, regadas pelas chuvas, com as culturas que contornam as cidades de Tucumán e Jujuí.

O depoimento dos *vecinos* de Santiago del Estero, na *Informação* levantada por Alonso Abad, procurador geral da cidade, sintetiza a epopéia dos conquistadores espanhóis nessa par-

(8) Média anual das chuvas: Buenos Aires 900 mms.; Córdoba, 690 mms.; São Luiz 500 mms.; Mendoza 183 mms.; San Juan 65 mms.

(9) Sobre as regiões áridas sul-americanas vide o trabalho de EMM. DE MARTONNE — “Problèmes des régions arides Sud-américaines”, *Annales de Géographie*, n. 247, XLIVe. Année, Janvier, 1935, p. 1-27.

te do continente, na luta gigantesca contra a hostilidade das condições naturais e, ao mesmo tempo, sua extraordinária capacidade de adaptação. As roupas que haviam trazido ao penetrar nas paragens secas que margeiam a cordilheira, haviam ficado em farrapos nos montes de Tucumán, em três anos de rude caminhada. Vestidos apenas de peles de animais, apelaram para os tecidos indígenas de caraguatá “de onde sacaban una cabuya a manera de esparto de unos cardones y espinos a puro trabajo de manos, de que hilandose hacian camisas que podian servir de cilicio...” (10)

A precariedade de condições naturais favoráveis ao estabelecimento de centros estáveis de povoamento, explica, em grande parte, os movimentos de avanço e de recuo da colonização europeia nessa região. A história do primeiro século de colonização, com cidades que emigram mais de uma vez à procura de melhores sítios, com as guerras entre o índio e o branco, pela disputa dos vales privilegiados, com as cidades mortas, definitivamente abandonadas, mostra bem que foi somente através de um processo seletivo que o conquistador europeu conheceu e se assenhoreou dos únicos pontos em que era possível o desenvolvimento de centros permanentes de população (11).

(10) “Información levantada por el procurador del Cabildo de Santiago del Estero, Alonso Abad, entre los vecinos, destinada a demostrar los notables servicios prestados por la dicha ciudad en el descubrimiento y conquista de la comarca del Tucumán”... Santiago del Estero, 1585-1589, *C.C.*, I, 2.^a, p. 114-252.

(11) A cidade de Barco fundada em 1550, foi trasladada em 1554 para a margem do rio Doce, com o nome de Santiago del Estero; as cidades de Londres, Cañete, Córdoba dos Calchaquis, fundadas em 1558 por Juan Perez Zurita foram destruídas pela sublevação dos Calchaquis em 1561. À Córdoba dos Calchaquis seguiu-se São Clemente (a primeira, de 1562) e depois N. Sra. de Guadalupe (1631); perto das ruínas da povoação de Londres, fundou-se La Rioja, em 1567. São João de la Ribera, no vale de Londres, despovoada pelo assédio dos Diaguitas, foi reedificada em 1637 em Pomán, outro sítio do mesmo vale; por causa do solo árido, das águas ruins, a cidade se trasladou novamente em 1683 para São Fernando, no vale de Catamarca. A primeira Jujuí se fundou em 1561, e foi destruída; a segunda Jujuí só se fundou em 1593. São Clemente (II), foi seguida de São Clemente (III) em 1577; depois, no mesmo vale, se bem que não exatamente no mesmo sítio, construiu-se Salta em 1582. A cidade de Talavera foi construída nas margens do rio Salado (1567), na atual província de Salta; com a fundação de Madrid de las Juntas no caminho real de Tucumán a Salta, a cidade de Talavera entrou em decadência; para conciliar as sucepti-

Em 1586, o governador de Tucumán, Juan Ramirez de Velasco, declarava ao rei que a província possuía apenas cinco cidades: Santiago del Estero, São Miguel de Tucumán, Nossa Sra. de Talavera, Córdoba e Salta, sem contar San Juan de la Frontera e Mendoza que se consideravam então pertencentes ao governo do Chile (12). Na realidade elas não passavam de pequenas aldeias, escalonadas ao longo da via do Tucumán. Referindo-se a Salta, fundada em 1586, Juan Ramirez de Velasco dizia que a cidade “no tiene más que el nombre y un fuerte en que estan quarenta soldados con títulos de vecinos sin que los siruise yndios de sus repartimientos hasta agora” (13). Quanto a Córdoba, a descrição de Pedro Sotelo de Narvaez, escrita em 1582, (14) lhe atribuía uma população de 40 “vecinos encomenderos de Indios” que possuíam sementeiras de trigo, milho e outras plantas de Espanha. Mas a extensão das áreas cultivadas devia ser diminuta pois a alimentação comum era o milho, alfarroba e as raízes da terra. Em 1590, Juan Ramirez de Velasco, referindo-se a Córdoba, notava suas sementeiras reduzidas, a ausência de trabalhos de irrigação (15). A Santiago del Estero, capital das Províncias de Tucumán, a mencionada relação de Narvaez atribuía 48 *vecinos*; junto à povoação havia pequenas indústrias para fabricação de tecidos (16). A cidade, entretanto, era prejudicada no seu desenvolvimento pelos terrenos salitrosos em que fora construída, e por vezes, tão deficientes eram as colheitas que os jesuitas se viam obrigados a importar os gêneros alimentícios de S. Miguel de Tucumán para prover à sua alimentação e à dos índios (17). Outra cidade,

bilidades dos “*vecinos*” de ambas, elas foram despovoadas e fundou-se Talavera de Madrid, no rio das Pedras, afluente do Salado. Estas três fundações eram conhecidas pelo nome de Esteco, por terem sido fundadas na região desse nome.

(12) “Carta á S.M. del Gobernador Juan Ramirez de Velasco”. Santiago del Estero, 10.XII.1586. *P.G.*, I, 1.^a; p. 178.

(13) *Ibidem*, p. 178.

(14) NARVAEZ, P. S. — “Descripción de Tucumán feita por Pedro Sotelo de Narvaez, vecino de estas provincias”, *Relaciones Geográficas de Indias*, p. 149-150.

(15) “Carta á S.M. del gobernador Juan Ramirez de Velasco, “Santiago del Estero, 1.1.1590. *P.G.*, I, 1.^a, p. 274-275.

(16) *Ibidem*, p. 142/143.

(17) “Segunda carta del P. Diego de Torres”. 10.VI.1610. *D.H.A.*, XIX, p. 69.

N.^a Sra. de Talavera, 40 *vecinos* (18); a cidade se construira, entretanto, em “arenales y salitrales malditos”, como dizia o governador Barraza, o que explica o seu desaparecimento.

Sem dúvida, a cidade mais importante das províncias de Tucumán era S. Miguel de Tucumán; segundo Narvaez (19), sua população em 1582 era de 25 *vecinos*. Desde cedo se reuniram na cidade certos elementos de vida econômica mais intensa, que lhe permitiram desfrutar uma situação muito favorável: a abundância de madeiras nas montanhas, e a sua situação geográfica no caminho real para as regiões de Potosí orientaram sua economia para o fabrico de carretas, as famosas carretas da Argentina colonial, feitas inteiramente de madeira, sem uma peça de ferro. Todos os veículos dessa espécie que se utilizavam nas províncias de Tucumán e nas do Rio da Prata, eram lá construídos (20). Além disso, desenvolveu-se a cultura do algodão e do linho, que fornecia a matéria prima a uma indústria de tecidos grosseiros, os algodões de Tucumán, de que o principal mercado consumidor era a região mineira do Alto Perú (21). Em São Miguel estavam as melhores casas das Províncias de Tucumán; as colheitas eram abundantes; havia tal fartura de produtos alimentícios que os jesuítas faziam desta cidade o centro de provisionamento para suas excursões na região de La Rioja, no vale dos Calchaquis e em Santiago del Estero (22).

No século XVI, ainda se fundaram na Província de Tucumán as cidades de Madrid de las Juntas (1592) (23) e a de San Salvador de Jujuí (1593), edificadas por Juan Ramirez de Velasco; este declarou, ao deixar o governo de Tucumán em 1596, que Jujuí possuía então 40 *vecinos* (24). A cidade de La

(18) *Ibidem*, p. 147-148.

(19) *Ibidem*, p. 147.

(20) “Carta á S.M. del governador Juan Ramirez de Velasco”. La Plata, 30.10.1594. *P.G.*, I, 1.^a, p. 324.

(21) “Carta á S.M. del Presidente de Charcas, licenciado Cepeda”. La Plata, 27-XII-1582, *A.C.*, II, p. 35; *H.N.S.*, III.

(22) “Segunda carta del Padre Diego de Torres”, 10-VI-1610, *D.H.A.*, XIX, p. 73.

(23) A cidade de Madrid de las Juntas, era assim chamada porque se situava na confluência dos caminhos que de Esteco e de S. Miguel do Tucumán levavam a Salta e na confluência do arroio das Pedras com o Salado.

(24) “Carta á S.M. del governador Juan Ramirez de Velasco”. La Plata, 1596, *C.G.*, I, 2.^a, 362.

Rioja, foi fundada em 1591 para reivindicar ao Chile o território de Cuio. Ao findar o século XVI, essas povoações eram ainda insignificantes; em 1601, o padre jesuíta José Tiruel se referia aos povoados de Tucumán como sendo “tan pequeños que apenas hay algunos que llegue a tener cien vecinos” (25).

Nessas aldeias a população espanhola, aí concentrada, vivia a expensas do trabalho dos índios mansos (26). A população espanhola do Tucumán era calculada no século XVI, em 200 famílias de *vecinos encomenderos* servidos por milhares de índios (27); Juan Ramirez de Velasco em 1596, avaliava seu número em 56.000 (3). Mas, à medida que avançou a conquista, os índios diminuíram rapidamente; já no fim do século XVI e, mais intensamente no século XVII, fazia-se sentir de maneira cada vez mais grave, o problema da mão de obra. No início do século XVII, calculava-se que a população dos índios “encomendados” não ia além de 24.000 (28).

Esses centros de povoamento nas Províncias do Rio da Prata e de Tucumán eram chamados cidades, apenas pelos privilégios e franquias outorgadas aos seus povoadores no momento de suas fundações; na realidade, não passavam de povoados mais ou menos insignificantes que subsistiam graças a uma economia rural incipiente; suas indústrias eram apenas rurais ou domésticas e patriarcais.

Para encontrar cidade propriamente dita, com caracteres de vida urbana e formas de economia à base monetária, era preciso remontar as montanhas de Salta e Jujuí e penetrar na região do Alto Perú. Aí, na montanha, a mais de 6000 metros de altitude, numa região inhóspita, estava a cidade de Potosí, que surgira naquelas regiões elevadas e frias, depois que, em 1545, se iniciara a descoberta de filões argentíferos. Desde então, formidáveis deslocamentos de população abalaram as partes mais

(25) FREYRE, R. J. — *Op. cit.*, p. 133, em nota.

(26) Ao fundar as cidades, propalava-se a abundância de índios, para atrair colonos; assim, Garay ao fundar S. Fé, declarava ter repartido 25.000 índios, número exagerado, mas que visava dar importância à região. *H.N.A.*, III, p. 391; ALVAREZ, J. — *Ensayo sobre la Historia de Santa Fé*, p. 22.

(27) “Carta á S.M. de Juan Ramirez de Velasco, gobernador de Tucumán”. Santiago del Estero, 10.XII.1586, *P.G.*, I, 1.^a, p. 342.

(28) *H.N.A.*, III, p. 279.

distantes da América do Sul e da Península e a cidade cresceu como um cogumelo. Apenas 18 meses após o achado da primeira prata a população da cidade já era avaliada em 14.000 habitantes; alguns anos depois, no vice-reinado de D. Francisco de Toledo (1569-1581), o recenseamento mostrou que a população tinha ascendido a 120.000 habitantes. Em 1611 contavam-se 114.000 almas das quais 65.000 eram índios ou mestiços e no meado do século XVII, com 160.000 habitantes, era Potosí a maior cidade do hemisfério ocidental, rivalizando com ela, em população, apenas a cidade do México (29).

A carta do Licenciado Cépeda de 1582, falava do caráter cosmopolita da cidade “en la qual entiendo que ay de todas las naciones questan debaixo del cielo...” (30); aí se encontravam aventureiros de toda a Europa, “que no se ocupan en otra cosa sino en consumir los mantimientos y encarescerlos en vestirse escenciuamente y engalanarse y en gastar mill pesos en un bestido...” (31).

Para se fazer idéia do luxo em que viviam seus habitantes e do alto nível de seu poder aquisitivo, basta dizer que, em 1580, havia famílias que gastavam 800.000 *pesos* por semana; calculava-se, então, que as fortunas particulares oscilavam entre 300.000 a 6 milhões de *pesos*. No fim do século XVI, a cidade possuía 14 escolas de dança, 36 casas de jogo; no seu único teatro, cobrava-se pelo preço das entradas 40 a 50 *pesos* (32). Nas festas que aí se realizavam, dispendiam-se quantias fabulosas; mal podemos imaginar o esplendor das solenidades a que os participantes compareciam envergando roupas ricamente bor-

(29) MOSES, “*Flush times of Potosí*”, apud CHAPMAN, C. E. — *Colonial Hispanic America*, p. 149.

(30) “Carta á S.M. del Presidente de la Audiencia de Charcas, Licenciado Cépeda”. *La Plata*, 27.XII.1582, *A.C.*, II, 39.

(31) “Carta á S.M. de la Audiencia de Charcas”. *La Plata*, 17.II.1595, *A.C.*, III, p. 255; “Carta á S.M. en su Real Consejo del Licenciado Cépeda”. *La Plata*, 13.I.1588, *A.C.*, II, p. 331-332; “Carta del Licenciado Ruano Telles, fiscal de los Charcas”. *La Plata*, 20.II.1584, *A.C.*, II, p. 114-115.

(32) Segundo CHAPMAN, o valor aquisitivo do *peso* na América Espanhola correspondia mais ou menos ao *dollar* atualmente; em Potosí, entretanto, o *peso* teve valor aquisitivo mais baixo. (*Colonial Hispanic America*, p. 150-151, em nota).

dadas a ouro, prata, aljôfar e pérolas e montando cavalos ajaezados com arreios adornados de ouro e prata (33).

Construída na montanha esteril, a cidade de Potosí só podia viver graças aos gêneros importados dos vales vizinhos, de La Plata, de Cochabamba, do Tucumán e do Chile principalmente. Enaltecendo a necessidade dessa associação entre os centros mineiros e as regiões agrícolas, dizia o Licenciado Cépeda referindo-se a La Plata:

“en esta prouincia bienen los vecinos de laouor por estar los mantenimientos a muy subidos precios se dan a este genero de grangeria y es muy importante para el sustento de Potosi en que no se da cossa que sea de comer por ser aquello todo paramo esteril y por esta rrazon es necessario fauorezcer mucho a los labradores pues sin su trabajo aquella machina del cerro y sus lauores y edificios y yngenios es imposible sustentarse...” (34).

Em Potosí, no “mercado mais caro do mundo”, onde os preços atingiam somas extraordinárias, os mercadores recebiam em pagamento, no século XVI, barras de metal (avaliadas em 250 castelhanos), pela dificuldade de se cunhar moeda por causa da deficiência de combustíveis apropriados (35).

Desde cedo fez sentir-se sobre as cidades de Tucumán a atração poderosa do grande mercado potosino e elas gravitavam na órbita da famosa cidade da prata. Em Tucumán as bases econômicas da maioria da população eram a agricultura e a criação de gado. A agricultura se reduzia ao cultivo do milho e do trigo, cujo plantio se fazia nos banhados dos rios, denominados os “celeiros” da época colonial. Nos anos de seca, entretanto, a fome obrigava a população a recorrer, para a sua alimentação,

(33) CHAPMAN, C. E. — *Idem*; MARTINEZ Y VELA — *Anales de la Villa Imperial de Potosí*, p. 39, 57, 68 e 71.

(34) “Carta á S.M. del Licenciado Cépeda”. La Plata, 27.XII. 1582, *A.C.*, II, p. 34. Sobre a importação do trigo do Chile, vide a “Carta del Licenciado Cépeda á S.M.”. La Plata, 12.V.1592, *A.C.*, III, p. 150.

(35) MATIENZO, J. — *Gobierno del Perú*, p. 160.

a plantas não cultivadas (36). Quanto ao gado, desde a segunda metade do século XVI começou uma corrente de exportação para os centros de mineração do Alto Perú; esse comércio intensificou-se poderosamente no século XVIII, quando as cidades do pampa oriental desenvolveram o comércio de mulas.

Alem do gado e da agricultura havia, no século XVI, pequena produção de farinhas e charque em Córdoba, de vinhos nas cidades de Cuio (San Juan e Mendoza) de erva mate e de açúcar no Paraguai, de tecidos de algodão em São Miguel, Santiago del Estero e Córdoba. Mas, na segunda metade do século XVI, a extensão dos mercados consumidores era ainda muito restrita; a economia das cidades de Tucumán e de Cuio, tal como a das cidades das Províncias do Rio da Prata e do Paraguai, era doméstica e patriarcal; o comércio interprovincial apenas se iniciava — principalmente em relação a tecidos de algodão, mulas, carretas, erva e farinhas — pois o consumo se fazia sobretudo no mercado local (37).

Nada mais convincente acerca da estreiteza dos mercados de consumo que os depoimentos sobre a carência da moeda e a existência de uma economia de trocas “in natura”. A moeda, como metal proveniente do Alto Perú, era escassa, de modo que as espécies monetárias usuais eram os produtos locais, principalmente os tecidos de algodão. Nas províncias do Rio da Prata e Paraguai, como em Tucumán, o tecido de algodão funcionava como moeda e uma das atribuições dos *Cabildos* era fixar a relação entre o algodão e os demais produtos da terra (38).

(36) Utilizava-se o fruto da alfarrobeira, que vegetava naturalmente no Tucumán e no Rio da Prata, com que se fabricava uma espécie de pão denominado “patay”. (*H.N.A.*, III, p. 376). Os decretos de Gonzalo de Abreu, em 1576, para o bom tratamento dos índios nas províncias de Tucumán, instituíam obrigatoriamente que, em dezembro de cada ano, todos os índios válidos de cada cidade se dedicassem à colheita e armazenamento da alfarroba, para seus *encomendeiros*. (*P.G.*, I, 2.^a, p. 37). Sobre a miséria de alimentos, vide as Cartas de Juan Ramirez de Velasco, de 10-XII-1586 e 30-X-1591, escritas de Santiago del Estero. (*P.G.*, I, 1.^a, p. 185 e 298-99).

(37) *H.N.A.*, IV, p. 365.

(38) “Información hecha à instancia de Santos Blásquez en nombre y como procurador de la ciudad de Santiago del Estero”. Santiago del Estero, 5.IX.1587, *C.C.*, I, 2.^a, p. 267-291. “Información levantada por el procurador del Cabildo de Santiago del Estero, Alonso Abad,

Um dos fatores responsáveis por essa situação consistia na dificuldade com que se fazia a circulação. Entre os centros de povoação havia imensos espaços, deshabitados — o *despoblado* — completamente vazio de população branca, percorrido por tribus de índios belicosos, que tornavam precária a existência de povoados e criavam zonas de isolamento entre os pontos habitados. Assim, ao norte de Santa Fé, os Abípones prejudicavam os contactos com as populações do Paraguai; a leste de Jujuí e de Tarija os Chiriguanos e os Tobas provocavam uma solução de continuidade entre o interior e o sistema fluvial; os Diaguitas, com assento principal no vale dos Calchaquis, ameaçavam as cidades plantadas ao pé da cordilheira (39). Várias cidades foram construídas unicamente para servir de baluarte contra os índios e garantir a estabilidade das demais, sem os favores das condições naturais; muitas, vítimas dos ataques dos selvagens, desapareceram (40). Com razão o Licenciado Céspedes declarava em 1593, que em ocupar “los vagantes destes reynos... y poblar lo despoblado” se resolveria o problema do acrescentamento da Fazenda Real e bem das Províncias” (41).

As cidades, na maioria, eram cidades de estrada, isto é, viam à sombra da via de Tucumán, a rota terrestre que estabelecia a ligação entre as Províncias do Rio da Prata e de Tucumán com o Perú. Desde cedo se estabeleceu um intercâmbio econô-

1585-1589”, *C.C.*, I, 2.^a, p. 114-252; “Carta del Contador Gerónimo de Eyzaguirre y del Tezoroero Adame de Olaberrriaga al Rey. La Asunción, 12.III.1580”, *C.O.R.H.*, I, p. 355. CERVERA publicou uma tabela de preços para a fabricação de objetos de uso ordinário, fixados em varas de algodão, pelo Cabildo de Santa Fé, em 1575 (*Historia de la ciudad y Provincia de Santa Fé*, II, p. 188).

(39) Vide principalmente as seguintes cartas a S.M.: de Juan Perez Zurita, La Plata, 3-II-1584, *P.G.*, I, 2.^a, p. 208-209; do Bispo de Tucumán, Los Reyes, 6.IV.1600”, *Ibidem*, p. 214-217; da Audiência de Charcas, La Plata, 6.III.1600, *A.C.*, III, p. 433.

(40) A provisão do vice-rei Francisco de Toledo a Gonçalo de Abreu, governador do Tucumán, recomendava que se fundasse uma povoação no vale de Salta “para assegurar aquel paso de los yndios que en aquella comarca estan de guerra visto que otra manera no se podia salir de la dita provincia y por esto sesava la contratación y comercio”. *P.G.*, I, 2.^a, p. 14.. Foi o que se deu com Madrid de las Juntas, posto de vigilância contra os índios Lules, e com Catamarca, fundada para defesa contra os Calchaquis. (*H.N.A.*, III, p. 280).

(41) “Carta á S.M. del Licenciado Céspedes, Presidente de la Audiencia de Charcas”. La Plata, 12.III.1593, *A.C.*, III, p. 162.

mico entre as regiões mineradoras do planalto andino do Alto Perú, estéreis e frias, produtoras de prata, e os vales da faixa oriental da precordilheira andina, úmidos e férteis, propícios às culturas tropicais, produtores de gado, de produtos alimentícios e de algodões que aprovisionavam as populações das minas.

Essa via, cujo papel, como veremos, foi essencial na vida econômica do vice-reino, se formara ao pé dos Andes, calcada sobre as antigas rotas prehistóricas, trilhadas pelos quíchuas, que ligavam os planaltos peruanos do Chile à região oriental do Puna de Atacama (42). Transitável até Salta, a via era rude e acidentada na zona montanhosa; a partir de S. Miguel, preferia-se fazer o transporte por meio de mulas, pois estas franqueavam mais facilmente a cordilheira. Depois de Salta, a natureza havia indicado a direção mais favorável da rota, na depressão entre a montanha do Aconquija e as serras orientais, pela quebrada do Humauaca, essa via natural encravada entre os maciços andinos, que conduzia naturalmente às regiões elevadas do Puna.

As grandes vias do período colonial foram o caminho do Perú e o do Chile. A rota de comunicação entre Tucumán e o Chile, não oferecia possibilidades de contactos tão frequentes e regulares, como acontecia com a primeira. Sua utilização, na época da colonização branca, parece datar de 1583, época em que as tropas de Sotomayor conduzidas do Rio da Prata ao Chile, por via terrestre, traçaram os primeiros atalhos que ligaram os dois lados da Cordilheira (43). A via mais usada para o Chile, foi a do Passo de Uspallata, a Oeste de Mendoza, a 12.602 pés acima do mar, a mais direta e a menos exposta aos ataques dos selvagens que infestavam a região ao sul de Mendoza e do rio Bio-Bio, onde existiam passagens mais baixas (44). Sua utilização, entretanto, estava limitada aos me-

(42) DENIS, P. — *Amérique du Sud*, I, p. 60.

(43) “Carta de Don Alonso de Sotomayor, governador de Chile”. Santa Fé, 23-II-1583, *Anales de La Biblioteca*, X, p. 185; “Información é probanzas de servicios hechos por los vecinos de la ciudad de Córdoba al Rey à petición del Procurador della Hernan Mexia de Mirabal”. C. C., I, 2.^a, p. 424; “Declaración de Juan de Garay en el pleito de Juan de Torres de Vera Y Aragon, con el fiscal de S. M.”, Santa Fé, 1-II-1583, *Anales de La Biblioteca*, X, p. 173.

(44) PRESTON JAMES, *Latin America*, p. 303.

ses de verão, por causa das neves que barravam os caminhos na estação hibernal (45).

Longe de ser regular, o tráfego terrestre estava estreitamente condicionado pelas variações estacionais. Na planície úmida viajava-se de preferência na primavera, porque no verão as chuvas transformavam os terrenos em lençóis de lama que paralizavam a circulação. Ao Norte e ao Oeste, entretanto, o inverno correspondia à estação seca e sem pastagens; no verão, as enchentes tornavam impraticáveis a passagem do rio Doce nos arredores de Santiago del Estero. Por essas razões as carretas, e mais tarde os comboios de gado, usualmente partiam de Buenos Aires na primavera (agosto a novembro) e saíam do Norte no fim do verão (abril a maio), gastando um ano na viagem de ida e volta (46).

Na planície o meio de transporte mais usado para cargas e passageiros foi a carreta, se bem que, em certos trechos, tal como no caminho que ligava Córdoba a San Juan e no de La Rioja a Catamarca, a mula também fosse utilizada. Recoberta por um teto feito de couros de touro, a carreta ostentava enormes rodas, adequadas para o trânsito em terrenos pantanosos.

Pelas cartas dos jesuitas podemos avaliar as dificuldades que oferecia o trânsito por terra. Os condutores das carretas costumavam agrupar-se para as longas viagens de modo a poder melhor enfrentar os ataques dos índios nas zonas despovoadas; transportavam-se todas as provisões para a manutenção em viagem, não somente os alimentos, mas até a lenha, escassa no pampa. A falta de água constituía o fator mais sério que ameaçava o bom êxito das jornadas; segundo dizia o P. Provincial Pedro Oñate),

“Los Caminos haze trauajosos la distancia de los pueblos, y grandes, y largos despoblados de a sessenta, y setenta leguas en los quales muchas vezes ay tanta

(45) “Informe del gobernador de Tucumán al Rey, sobre los inconvenientes de subordinar à la Audiencia de Chile, las gobernaciones de Tucumán y Paraguay”, ano de 1606, *Anales de La Biblioteca*, III, p. 115; “Poder de la ciudad de Córdoba a Corita y otros”, *C. C.*, I, 2.^a, p. 17.

(46) DENIS, P. — *La République Argentine*, p. 62; “Primera carta del P. Diego de Torres”, Córdoba, 17-V-1609, *D.H.A.*, XIX, p. 34,

falta de agua, que las personas, y cabalgaduras corren riesgo de la vida, y el agua lo mas ordinario es de Xagueyes, y charcos, empantanados de mal olor, ya donde beuen muchos animales ponzoñosos, y como se camina en carretas de bueyes, es con grande espacio y aunque los charcos, y Xagueyes no suelen distar vno de otro, sino seys, o siete leguas, para los bueyes, y las personas es de grande molestia, y caminando vn dia, y vna noche por la alcanzar vna aguada destas acontece muchas vezes hallar la seca, y ser necessario pasar otro dia, y otra noche sin beuer alo menos las cabalgaduras y bueyes. Los calores suelen ser muy grandes, y tambien los frios a su tiempo. Los mosquitos son muchos, y muy ymportunos, que de dia, y de noche dan grande molestia” (47).

O transporte fluvial, limitado às trocas ao longo do rio Paraná-Paraguai, era feito ordinariamente em canoas e balsas que sossobravam com facilidade. A citada carta do P. Provincial Pedro Oñate nos permite conhecer a técnica dos transportes fluviaes, tão rudimentar como a dos terrestres:

“la nauegacion... y haze de ordinario en unas balsas que es vna casita hecha de juncos que aca se llama tortora. Sobre dos maderos guecos en que ban los yndios bogando, es embarcación muy peligrosa assi por los bagios, que suele auer muchos en que encallan las balsas, que es nezessario sacallas a hombros, a fuerza de brazos y suele sobreuenir tormenta, y creciente de los rios, que anegan las balsas con facilidad... Pero el mayor riesgo suele ser en la trauesia de los rios, o teniendo lexos algun abrigo donde se amparar de las tormentas, que suelen ser poco menores que en el mar y en entrando olas en vnos de estos palos, que aca lla-

(47) “Octava carta, del P. Provincial Pedro de Oñate, en la que se relaciona lo acaecido el año 1615”, *D.H.A.*, XX, p. 57; “Primera Carta del P. Diego de Torres, Córdoba, 10.VI.1610”, *Ibidem*, XIX, p. 55; “Quinta carta del P. Diego de Torres”, Córdoba, 8-IV-1614, *Ibidem*,

man Canoas, se aniega la balsa, y se suelen ahogar las personas que ban en ellas... (48).

Entretanto, em 1580, quando se efetuava a segunda fundação de Buenos Aires, as Províncias do Rio da Prata e as de Tucumán, constituíam dois mundos à parte; cidades fluviais de um lado, cidades continentais de outro, viviam separadas. A fundação de Buenos Aires marcou, como veremos, o início da articulação entre esses dois sistemas por meio do caminho real do Perú. Esse fato foi de importância fundamental, pois, a rota do Perú constituía o eixo da vida colonial. Por meio dela haviam descido ao Tucumán os conquistadores espanhóis e, depois, na fase da colonização, essa rota continuava a ser a grande via da civilização européia na parte meridional do continente sul-americano.

CAPITULO II

A ROTA OFICIAL DO COMÉRCIO NO VICE-REINO DO PERÚ

As linhas principais do sistema comercial inaugurado pelos reis católicos e aperfeiçoado pelos Habsburgos, constituíam uma aplicação dos princípios mercantilistas às instituições econômicas coloniais. Os caracteres essenciais do sistema eram: o regime de porto único para Espanha e para os vice-reinos do Novo Mundo; a criação de uma só grande via de comunicação para o comércio colonial; o sistema de frotas, quando se tornou necessário defender a navegação mercante dos ataques dos piratas e flibusteiros, o estabelecimento da Casa de Contratação em Sevilha, como órgão de fiscalização geral (1).

(48) "Octava Carta del Provincial Pedro de Oñate", *Ibidem*, p. 57-58; "Segunda carta de P. Diego de Torres", *Ibidem*, XIX, p. 50.

(1) HARING, C. H. — *Comércio y navegación entre Espanha y las Indias*, capítulos V e IX.

O regime comercial que vigorou no vice-reino do Perú, até o século XVIII, consistiu em uma aplicação lógica daquele sistema.

a) *A IMPORTÂNCIA DA REGIÃO ÍSTMICA*

A articulação de todas as dependências do vice-reino do Perú com a metrópole se realizava por intermédio da grande via de comunicação do mar dos Caraíbas e do istmo do Panamá. A região ístmica, depois da descoberta das minas do Perú, constituiu um vínculo de importância essencial para o sistema de transportes entre o vice-reino do Perú e a Espanha, dado o volume de mercadorias e metais que transitava entre os dois oceanos. Era nessa região, em Nombre de Dios e, depois, em Porto Belo, que se realizavam, por ocasião da chegada dos navios de Espanha, as famosas feiras em torno das quais gravitava toda a população comerciante da América do Sul. A principal função das feiras do istmo era a troca de mercadorias provenientes da metrópole, pelos metais preciosos e matérias primas oriundas do vice-reino do Perú.

Até 1593 as feiras se realizavam em Nombre de Dios, na costa antilhana do istmo. Os relatórios e crônicas do século XVI são unânimes em afirmar a insalubridade do local dado o calor sufocante e as chuvas contínuas, de modo que a vida do homem branco, na cidade, era praticamente impossível. O abastecimento em gêneros alimentícios se fazia à custa de importação do Panamá. A baía, muito pequena, apesar de pontilhada de saliências rochosas, era indefensável, e a erosão das colinas circundantes a entulhava rapidamente; os navios eram obrigados a atracar longe do porto e com dificuldade se faziam os serviços de transbordo. Em 1587 a cidade não possuía mais do que 60 casebres de madeira e 30 *vecinos*; um relatório do ano seguinte especificava que 45.000 pessoas haviam morrido na cidade desde 1519 (2). As queixas contínuas dos colonos e, principalmente, a incursão de Drake em 1585-86, levaram a Coroa a ordenar a mudança para Porto Belo e, em fins de 1594, pela primeira vez, os navios utilizaram a nova escala (3).

(2) "Dr. Alonso Criado de Castilla — *Sumaria descripción del Reino llamado Castilla del Oro*, Nombre de Dios, 7 de maio de 1575", Apud HUSSEY, R. D. — "*Spanish Colonial Trails in Panamá*", p. 53

(3) *Ibidem*, p. 55.

Durante todo o resto do período da dinastia dos Habsburgos, reservou-se para Porto Belo a função de único centro distribuidor de mercadorias para a população do vice-reino peruano. Na época da chegada dos galeões, levas de populações de todas as partes do vice-reino do Perú — funcionários reais, mercadores, comissários, artesãos, carregadores, — coalhavam as vias do istmo que levavam a Porto Belo. A cidade possuía apenas umas 50 casas de madeira, feitas de pilares sobre bases de pedra e cobertas de telhas; habitualmente, constituia apenas moradia de alguns negros e mulatos (4); mas o período das feiras determinava plétora no movimento de população. Tomas Gage, o missionário escossês que visitou a cidade por ocasião das feiras, dizia que “era una maravilla el ver la gente que habia por las calles, en lugar de que pocos dias no se veia casi á nadie” (5). Pelo relato de Tomas Gage podemos conhecer o súbito encarecimento do preço da vida, na época das feiras, onde uma galinha se vendia por 12 *reales*, quando seu preço habitual era de 1 *real* apenas; a carne de boi, cujo preço era de meio *real* por treze libras, subia a dois *reales* por libra. Quanto ao preço dos aposentos, ultrapassava toda expectativa; uma simples tenda, alugava-se a um comerciante por mil escudos, pelo tempo de quinze dias em que a frota deveria permanecer no porto (6).

Entretanto, o novo local não correspondeu à expectativa. Era, de fato, o melhor porto natural da costa atlântica, no istmo, profundo e facil de ser defendido. O próprio nome lembra a beleza do sítio onde se construiu a cidade. Contudo, além do problema da deficiência de acomodações, a insalubridade do clima tornava penosa a estadia em Porto Belo. As montanhas que rodeavam a baía, formavam uma barreira aos ventos refrescantes, mesmo aos do Norte que suavizam a temperatura em outros portos do mar das Antilhas; o calor na cidade, sem ventilação, tornava-se sufocante. As chuvas contínuas e pesadas que caíam durante quasi todo o ano, transformavam os terre-

(4) HARING, C. H. — *Comercio y Navegación entre Espanha y las Indias*, p. 238.

(5) GAGE, T. — *Nueva Relación que contiene los viajes de Tomas Gage en la Nueva España*, vol. II, p. 289.

(6) *Ibidem*, p. 289-290.

nos circundantes em paúes onde as febres eram comuns (7). Por causa do clima, da falta de higiene e do acúmulo de pessoas, a cidade se converteu em um cemitério aberto. Centenas de indivíduos morriam, entre soldados e comerciantes, vítimas das febres, no breve período de duração das feiras. Em 1637, quando Tomas Gage esteve na cidade, quinhentas pessoas haviam sido vítimas de enfermidades “de modo que ellos podiam muy bien decir que este sitio no era Puerto Bello sino mas bien Puerto Malo”, dizia Gage (8).

De Nombre-de-Dios e depois de 1594 de Porto Belo, os gêneros se transportavam através do istmo, até a cidade do Panamá, porto do Pacífico, onde eram embarcados para Callao. As desfavoráveis condições climáticas da região tornavam a travessia do istmo morosa e difícil, como também perigosa, por causa dos negros e selvagens que se abrigavam nas montanhas e atacavam os viajantes. Depois de 1560, o istmo começou a ser ponto de atração aos piratas e flibusteiros que atacavam as embarcações e chegavam até a penetrar no rio Chagres (9).

b) A VIA DE PORTO BELO AO PERÚ

Por dois sistemas se fazia a travessia do istmo no século XVI e que permaneceram mais ou menos inalterados até o século XIX. A via terrestre, em que o transporte se efetuava por meio de mulas, e o fluvial, feito por meio de pequenas embarcações que singravam o rio Chagres até Cruces. A via terrestre, a primeira a ser empregada, possuía dezoito léguas de extensão; foi utilizada somente no verão, por ocasião da estação seca, por causa das péssimas condições topográficas e climáticas; de difícil conservação, exposta aos ataques dos selvagens que se abrigavam nas montanhas, não raro se davam perdas de vidas e de mercadorias ao longo de sua trajetória (10). “Un mali-

(7) HUSSEY, R. D. — *Op. cit.*, p. 55; GAGE, T. — *Op. cit.*, II, p. 290.

(8) GAGE, T. — *Op. cit.*, II, p. 290.

(9) WRIGHT — *Documents concerning English voyages to the Spanish Main, 1596-1580* — London, 1932, apud HUSSEY, R. D. — *Op. cit.*, p. 52. Tomas Gage narra de que maneira sua embarcação foi abordada por um navio pirata e como foi despojado de todos os bens que possuía, assim como seus companheiros. *Op. cit.*, II, p. 254-259).

(10) HARING, C. H. — *Comércio y navegación entre España y las Indias*, p. 231.

simo camino pero que jamas yo ho visto en todo lo que he andado”, foi o comentário de um eclesiástico que a utilizou em 1640.

A rota fluvial, pelo rio Chagres, lenta e perigosa, foi preferida desde que se intensificou o transporte de mercadorias pesadas e de pessoas; desde 1553 foi largamente utilizada (11). Tomas Gage, a preferiu em 1637 pelas dificuldades que apresentava a travessia das montanhas (12). O curso do rio, hoje em grande parte submergido pelos lagos da zona do canal, cheio de rápidos e correntes, apresentava ainda bancos de areia que prejudicavam a navegação no curso inferior; a sua pouca profundidade não lhe permitia ser utilizado senão por pequenas embarcações de menos de 12 pés de água (13). Tomas Gage deixou a relação das dificuldades com que fez a viagem, em doze dias, ao longo do rio, descendo a corrente:

“en algunos sitios el agua estaba muy baja, siendo así que los barcos se encallaban muy á menudo, y era preciso que los negros con sus estacas empleasen toda sua fuerza para sacarnos. Algunas veces encontrabámos corrientes que nos llevaban bajo las árboles, ramos y arbustos y nos paraban... Si al cabo de ocho dias Dios nos hubiesse enviado grandes lluvias... nuestro viaje hubiera sido no solamente muy largo, sino muy incómodo” (14).

(11) HUSSEY, R. D. — *Op. cit.*, p. 52.

(12) GAGE, T. — *Op. cit.*, II, p. 282.

(13) HUSSEY, R. D. — *Op. cit.*, 48 e seg. Segundo as informações contidas no trabalho citado, a profundidade média do rio era 5 a 6 pés depois da junção do rio Trinidad ou Los Brazos; no curso inferior era de 30 pés. Muito antes de atingir Cruces, o rio se transformava em um rego com alguns pés de lama no fundo. No curso superior, a navegação era dificultada pelos rápidos e correntes e o rio atravessava regiões cobertas de florestas. As condições climáticas são tropicais, isto é, com chuvas durante todo o ano, apenas com pequena diminuição na estação seca, de janeiro a abril, sendo a média anual de 130 polegadas no litoral do Atlântico, 70 no do Pacífico e 90 no interior. Na época das chuvas, ou seja, de junho a novembro, a altura das chuvas alcança em um mês de 1 até 20 polegadas no litoral das Antilhas. Essas precipitações determinam cheias violentas e rápidas no rio, cujas águas se elevam a 40 polegadas em 12 horas, carregando a corrente um amontoado de resíduos vegetais, lama e cascalho.

(14) GAGE, T. — *Op. cit.*, p. 283.

A via fluvial foi utilizada principalmente no inverno quando a chuva e as inundações tornavam intransitáveis os caminhos; durante a estação seca, as 18 léguas de travessia fluvial duravam de 8 a 12 dias, mas na estação das chuvas esse percurso se fazia em 3 ou 4 apenas (15). De Cruces, a estação principal da viagem, partia o caminho terrestre de 5 léguas, que estabelecia a junção entre a via fluvial e o porto de Panamá. Esse percurso, geralmente feito à noite, de modo a evitar o calor do sol na região descampada, as mulas o efetuavam em 4 dias (16).

Panamá não passava de uma pequena povoação de trânsito; vivia unicamente dos subsídios que lhe proporcionava o transporte de mercadorias e metais. A cidade, pelo calor excessivo, não devia ser muito aprazível como sítio de residência para a população branca; em 1637, Gage apenas encontrou aí 5.000 habitantes que moravam em casas de madeira (17). Como o porto de Panamá fosse pouco profundo e exposto às marés, os navios maiores preferiam atracar no Porto de Perico, donde se transportavam as mercadorias para a cidade de Panamá; no início do século XVII, entretanto, até os navios pequenos tinham dificuldades em alcançar o porto de Panamá (18).

Desta cidade os navios da frota do Pacífico rumavam para Callao, o porto de Lima, onde chegavam depois de 3 semanas de viagem. Daquele porto as mercadorias, conduzidas por tropas de mulas, chegavam a Lima, capital do vice-reino e de Arica a Potosí; desses pontos, por intermédio da longa via transandina eram distribuídas por todos os recantos do vice-reino peruano. Por intermédio dessa via terrestre, que por meio da frota do Pacífico se articulava com o istmo, as Províncias do Rio da Prata e de Tucumán deviam se prover de gêneros europeus. Para termos idéia da extensão dessa rota que cortava os Andes e unia os dois oceanos, basta dizer que o caminho de Lima a Buenos Aires media 2.523 milhas e o de Potosí a Buenos Aires tinha cerca de 1.493 milhas, indo por Córdoba e Rosário (19).

(15) HARING, C. H. — *Op. cit.*, p. 231.

(16) HUSSEY, R. D. — *Op. cit.*, p. 70.

(17) GAGE, T. — *Op. cit.*, p. 282.

(18) HARING, C. H. — *Op. cit.*, p. 236.

(19) MOUSSY — *Atlas de la Confédération Argentine*, apud LARROUY, A. — *Los origenes de Buenos Aires*, p. 435, em nota. Levava 40 a 50 dias a viagem de Buenos Aires a Mendoza; 90 de Buenos Aires a Salta.

c) O ENCARECIMENTO DOS PRODUTOS IMPORTADOS

Tendo em vista a extensão da via do tráfego legal, a diversidade dos meios de transporte, as inúmeras baldeações, o funcionamento precário das vias — sujeitas, no mar, ao ataque dos inimigos da Espanha, em terra, aos assaltos dos selvagens que dificultavam a livre circulação dos caminhos — as altas taxas alfandegárias, a quantidade de mercadoria perdida ou deteriorada, podemos assim imaginar as cifras astronômicas a que atingiam os preços de mercadorias européias quando chegavam a ser vendidas nas povoações mais remotas do vice-reino. No início do século XVII as condições do comércio hispano-americano se agravaram pela diminuição do volume das mercadorias e aumento dos direitos alfandegários para poder cobrir os gastos da viagem. Acresce que, segundo se calcula, a norma das feiras do Istmo foi sempre taxar as mercadorias pelo dobro do preço na Espanha; para alguns gêneros, entretanto, de acordo com as flutuações do comércio, lucros de 150, 300 e 500% não eram raros (20).

A maioria da população vivia na miséria, pois a Espanha se reservava o suprimento de grande parte dos gêneros necessários à vida ordinária, tais como os instrumentos de trabalho, armas, munições, ferro, chumbo, aço, papel, sabão, vinagre, azeite, licores, móveis, fazendas, especiarias, etc. (21). Queixas sobre o preço excessivo das mercadorias de Castela, tornaram-se logar comum na correspondência das Províncias. No memorial escrito em 1585 dizia o Licenciado Cépeda, Presidente da Audiência de Charcas:

“Tiene muy excessiuo precio das cossas de Castilla, porque proyendose della Nombre de Dios y deste puerto el de Panamá y Lima de Panamá y Potosí de Lima, y desta ciudad de la Plata de Potosí facil será

(20) ALLYN, C. L. — “The Puerto Bello Fairs”, p. 329.

(21) JOSEPH GARCIA DO PRADO — *Compendio general de las contribuciones y gastos que ocasionam todos los Efectos, Frutos, Caudales y demas que se trafican entre los Reynos de Castilla y America*, Cadiz, 1762, p. 44, 67, apud ALLYN, C. L. — “The Puerto Bello Fairs”, p. 323; BERETTA, A. B. — *Historia de Espanha y su influencia en la Historia Universal*, IV, 2.^a, p. 642.

de entender y creer ser uerdad lo que acerca desto decir se puede solo dire que una mano de papel quando se halla por un pesso es barata y la bara de ruan de fardo en dos no es cara pues jusguese em prouincias aonde las mercadurias uienen con tantos riesgos y costas de fletes y acarretos y peligros de mar y malos caminos... (22).

Esse sistema de relações comerciais permitia apenas às regiões produtoras de metais preciosos participar de boa parte dos lucros, porque os outros produtos coloniais pouco preço alcançavam nas feiras (23). A prata, que desde o meado do século XVI começou a vazar das montanhas do Alto Perú, pôde alimentar um núcleo poderoso de comerciantes cujos interesses se ligaram, cada vez mais diretamente, ao monopólio da via comercial do Pacífico. As Províncias do Rio da Prata e de Tucumán, que não possuíam riquezas minerais, não podiam participar das feiras do Istmo em que o elemento principal das trocas entre a colônia e a metrópole consistia em metais preciosos. Os artigos de exportação dessas regiões, isto é, os tecidos de algodão de Tucumán, os vinhos de Mendoza, as mulas de Córdova, a erva do Paraguai, constituíam, desde o século XVI, a moeda da terra, que se trocava em Potosí por gêneros de procedência européia.

Nessas circunstâncias, as províncias do Tucumán e do Alto Perú, empreenderam na segunda metade do século XVI os maiores esforços para criar um porto no Atlântico e romper com a subordinação econômica em que viviam em relação aos co-

(22) “Memorial del Licenciado Juan de Cépeda”, La Plata, 10-II-1585, *A.G.*, II, p. 139. “Petición apresentada ante el Cabildo Justicia y Regimiento de la ciudad de Santiago del Estero por Juan Ramirez de Velasco”. Ano, 1586, *P.G.*, I, 1.^a, p. 150-176. Vide também a “Información hecha á instancia de Santo Blásquez en nombre y como procurador de la ciudad de Santiago del Estero”. Santiago del Estero, 5 septiembre 1587, *Ibidem*, 2.^a parte, p. 265-294. Um dos depoentes declarou então que “las demás mercaderias que se vendem en esta ciudad al respeto e a tan subido precios que algunos vecinos no lo osan comprar y por lo que an comprado estan muy adeudados y algunos en carceles por las deudas que deben hechas para el sustento de su persona y acudir a las cosas de la guerra”, p. 289.

(23) Dos produtos coloniais os mais importantes para a exportação, depois dos metais, eram o fumo, cacau, quinina e lã de vicunha.

merciantes monopolistas de Lima; para estes, entretanto, a manutenção do “statu quo” constituiu, até a segunda metade do século XVIII, a pedra angular de sua política comercial.

CAPÍTULO III

A IMPORTÂNCIA DA SEGUNDA FUNDAÇÃO DE BUENOS AIRES (1580)

As primeiras correntes de exploração e de colonização que efetuaram reconhecimentos geográficos na região platina, tiveram por objetivo, não a colonização dos territórios do Rio da Prata, mas, principalmente, o domínio de uma possível via de comunicação com o Pacífico. Mais tarde, tencionaram descobrir uma rota de acesso às terras ricas em metais preciosos, as quais, informações vagas, colhidas entre os índios, permitiam localizar no interior da parte meridional do continente sul-americano. Com a conquista do Perú e a revelação das riquezas minerais do Império dos Incas, cresceu a importância estratégica do estuário e do Rio Paraná, pois os contemporâneos imaginaram a possibilidade de estabelecer comunicações diretas entre o Rio da Prata e a região de Potosí, por intermédio da via navegável do Paraná.

Pertencem a esse ciclo de exploração oriunda do Atlântico as expedições de João Dias de Solis, o descobridor do Rio da Prata (1); a de Fernão de Magalhães que descobriu o rio Uruguai (2); a de Sabastião Caboto que estabeleceu a primeira

(1) João Dias de Solis, navegante português, ocupava, desde 1515, o cargo de piloto-mor de Espanha, vago com a morte de Américo Vesputio. A expedição de 1515, teve em mira descobrir um estreito que conduzisse às ilhas das especiarias localizadas no Pacífico. Partindo de San Lucar em 8 de outubro de 1515, perlongou o litoral brasileiro e penetrava em 20 de janeiro ou 2 de fevereiro de 1516 no estuário do Rio da Prata que chamou Mar Dulce, até a ilha que denominou Martin Garcia; foi morto pelos Charruas ao desembarcar na margem oriental, atual território uruguaio. (GARCIA, R. — *Notas à História da República Jesuítica do Paraguai pelo Cônego João Pedro Gay*, p. 16-18, notas 1, 2 e 3).

(2) Efetuou o descobrimento do rio Uruguai a nau Santiago, capitaneada por Juan Rodriguez Serrano, que remontou a corrente daquele rio procurando passagem para o Pacífico.

colônia européia na região platina (3); a de Diego Garcia contemporâneo de Sebastião Caboto nos reconhecimentos do alto Paraguai (4). Esse ciclo de explorações teve por término a grande expedição colonizadora de dom Pedro de Mendoza, o primeiro *adelantado* da região do Rio da Prata, fundador da primeira Buenos Aires, de efêmera duração (1536-1541) (4a).

Com o aparecimento dos primeiros colonos na região, surgiu a idéia do estabelecimento de um porto no estuário, que servisse de base marítima para as comunicações com a região do interior. Caboto havia construído a fortaleza de Espírito Santo na confluência do Carcaraná com o Panamá, precisamente junto ao rio que, segundo se acreditava, provinha das serras do ouro e da prata. Dom Pedro de Mendoza ao estabelecer a cidade de Buenos Aires na margem ocidental do rio da Prata, tinha em mira “poder algum dia abrir camino y entrada para el Reyno del Perú” (5). Os esforços para efetuar a articulação entre o Atlântico e as regiões das minas do Alto Perú foram tentados sucessiva e concomitantemente por três centros governamentais da região: Assunção, Charcas e Tucumán.

(3) Sebastião Caboto fundou o forte de S. Juan na confluência do rio desse nome com o Uruguai. Subindo o rio Paraná estabeleceu o forte de Espírito Santo na confluência do Carcaraña e explorou depois o Rio Paraná até o Salto de Apipé; subiu depois o Rio Paraguai até o atual local de Frontera. Os dois fortes foram destruídos pelos indígenas em 1529.

(4) Diogo Garcia, companheiro de Solis na expedição de 1515 e português de nascimento, saiu de Espanha em 15 de janeiro de 1526, três meses antes de Caboto. Demorou-se um ano em S. Vicente; em viagem para o Rio da Prata fundeu no porto dos Patos (Sta. Catarina), em janeiro de 1527 e nele encontrou Sebastião Caboto. Mais tarde, subindo o rio Paraguai, encontrou-se Diogo Garcia com Caboto que descia o rio e juntos regressaram os dois exploradores.

(4a) Dentro desse ciclo de explorações oriundas da orla marítima, se situa a expedição de Aleixo Garcia, tripulante de um dos navios de João Dias de Solis, que havia naufragado em 1516 na costa dos Patos. Na sua viagem rumo oeste, chegou ao rio Paraguai, atravessou o Chaco, havendo atingido terras do império dos Incas. De regresso para o Brasil, transportando grandes riquezas em ouro e prata, foi morto pelos índios em algum ponto do rio Paraguai. (GANDIA, E. — *Historia de Santa Cruz de la Sierra*, p. 30, apud GARCIA, Notas à *História da República Jesuítica do Paraguai pelo Cônego João Pedro Gay*, p. 30-31, nota 26).

(5) GUZMAN, R. D. DE — *La Argentina*, livro I, cap. I, p. 55.

a) AS TENTATIVAS DO PARAGUAI PARA A LIGAÇÃO DO ATLÂNTICO COM O PERÚ

Tendo o estuário se despovoado em 1541, em benefício da colônia de Assunção, fundada em 15 de agosto de 1537 por Juan Salazar de Espinoza e Gonzalo de Mendoza remanescentes da expedição de dom Pedro de Mendoza, desde logo surgiu a necessidade de ter escala na orla marítima para as comunicações do Paraguai com a Espanha. De início aconselhava-se fundar um porto na margem oriental do R. da Prata, para evitar os perigos da navegação ao longo do estuário. O segundo *adelantado* da região, Alvar Nuñez Cabeza de Vaca, procurou dar realização imediata a esse projeto; apenas chegou em Assunção enviou o capitão João de Romero e depois Gonçalo de Mendoza, para repovoar Buenos Aires. Conquanto os expediçionários tenham atingido a ilha de São Gabriel e depois o rio São João, não é certo que tenham iniciado a projetada fundação; em todo caso, se realizada, não logrou subsistir (6). Domingo Martinez de Irala, o sucessor de Cabeza de Vaca no governo do Paraguai, renovou essa tentativa; Rui Díaz de Guzmán, o cronista do século XVI, menciona a efêmera povoação que Juan de Romero levantou em 1552, por ordem do governador, no rio S. João, em frente a Buenos Aires (7).

As capitulações concedidas aos *adelantados* permitem verificar que a metrópole não perdera de vista o Rio da Prata pois o plano de repovoamento do estuário constava como uma das obrigações que se impunham aos novos conquistadores. Ainda mais, procurava-se assegurar a posse do litoral atlântico visinho com as terras de Portugal, por meio da criação de portos na região de S. Vicente, Mbiaçá ou dos Patos. Assim é, que a capitulação concedida em 1547 a dom Juan de Sanábria, lhe impunha, entre outras condições, a de fundar uma povoação na região de S. Francisco e outra na entrada do Rio da Prata (8).

(6) CABEZA DE VACA, A. N. — *Commentaires*, p. 102, 103, 104; *Archivo Nacional de la Asunción*, n.º 63 da entrega IV, apud LARROUY, A. — *Los origenes de Buenos Aires*, p. 433.

(7) CABEZA DE VACA, A. N. — *Commentaires*, p. 102, 103, 104;

(8) Tendo falecido o *adelantado* antes de partir de Espanha, seu filho, D. Diego de Sanábria, conseguiu para si nova capitulação que lhe foi outorgada em 1549. O navio em que vinha desgarrou-se da frota e

Dez anos depois, em 1557, recomendava-se a Jaime de Raskuin a fundação de uma colônia em S. Francisco, em Patos, em S. Gabriel e em Espírito Santo; entretanto, não pôde realizar esse projeto pois, de Santo Domingo, aonde aportou sua frota, voltou para Espanha (9). Igualmente se estipulou na capitulação de Juan Ortiz de Zárate, em 1564, o encargo de repovoar o estuário (10) e coube aos seus prepostos, como logo veremos, a glória de ter cumprido essa missão.

Por outro lado, procurou resolver-se, ao mesmo tempo, o problema do estabelecimento de ligações permanentes entre Assunção e o Alto Perú, aproveitando os caminhos naturais que ofereciam os rios Pilcomaio, Bermejo, o Salado e até tentou-se a navegação do Alto Paraguai. Durante todo o século XVI, expedições partiram do Paraná e do Paraguai com destino à cordilheira, procurando uma articulação com os territórios das minas de prata. Sebastião Caboto foi o primeiro, em 1528, a procurar acesso ao Alto Perú remontando o rio Paraguai; Juan de Ayolas, remanescente da expedição de dom Pedro de Mendoza, em 1537 também procurou chegar ao cerro da Prata, por intermédio do Paraguai; internando-se no Chaco, a caminho do Perú, desapareceu na empresa (11). Essa série de explorações geográficas naqueles rios, adquiriu considerável impulso depois do estabelecimento da colônia de Assunção que foi, durante toda a segunda metade do século XVI, o centro das jornadas de exploração nas regiões da mesopotâmia platina. O *adelantado* Cabeza de Vaca

foi parar nos baixos do cabo de São Roque; o *adelantado* conseguiu chegar à ilha de Margarida, em um bergantim. Sua mãe, dona Mência de Calderón e suas irmãs, com quem vinha Hans Staden, viajavam em duas outras embarcações; estas se perderam na altura da ilha de Santa Catarina e seus tripulantes se recolheram no porto dos Patos. Foram transportadas a São Vicente por ordem de Tomé de Sousa; depois de quatorze meses partiram por terra para o Paraguai. (MADERO, E. — *Historia del Puerto de Buenos Aires*, p. 183; GARCIA, R. — *Notas à História da República Jesuítica do Paraguai pelo Cônego João Pedro Gay*, p. 59-60, nota 65).

(9) PEREYRA, C. — *Las Repúblicas del Plata*, p. 96; GARCIA, R. — *Op. cit.*, p. 58-59, nota 64.

(10) *Revista de la Biblioteca Pública de Buenos Aires*, III, p. 236.

(11) PEREYRA, C. — *Op. cit.*, p. 27 e 38-39; MACHAIN, R. L. — *Conquistadores del Rio de la Plata*, p. 48-49, apud GARCIA, R. — *Op. cit.*, p. 41, nota 44.

por duas vezes tentou atingir o Alto Perú pelo Paraguai (12); seu sucessor, Domingo Martinez de Irala, realizou duas penetrações famosas na região ocidental do alto Paraguai (13). O capitão Núfrio de Chaves, enviado para estabelecer uma povoação no alto Paraguai, passou para o Perú e em 1561 fundou a cidade de Santa Cruz de la Sierra, na região dos índios Chiquitos (14).

Não foi possível aos colonos de Assunção estabelecer linhas estaveis de comunicação com o Alto Perú; por terra a passagem era prejudicada pela presença das tribus indígenas do Chaco, que tornavam precárias as comunicações entre Assunção e Santa Cruz de la Sierra. Quanto aos rios que nascem ao pé da Cordilheira, afluentes do Paraguai e Paraná, não são navegaveis. Desde 1563 Felipe II havia ordenado a navegação do Pilcomaio de maneira a estabelecer uma corrente comercial entre Espanha e o Alto Perú, por intermédio do Paraná-Paraguai. Núfrio de Chaves já a havia tentado em 1547, e retrocedeu depois de 40 léguas de viagem devido às

(12) Em 1543 Cabeza de Vaca mandou Martinez de Irala efetuar o reconhecimento do Alto Paraguai, tendo este atingido o porto de Los Reyes. Mais tarde, em 1543, partiu o próprio *adelantado* com uma grande expedição composta de um milhar de guaraníes com suas canoas, 10 bergantins transportando as provisões e 400 arcabuzeiros. A expedição, prejudicada pelo calor tórrido, chuvas torrenciais, mosquitos e febres, teve que retroceder (CABEZA DE VACA — *Commentaires*, livre I, cap. XLIV; GROUSSAC, P. — *Notas à La Argentina*, p. 289-290).

(13) A primeira, que partiu em fins de 1546 subiu o rio Paraguai e atingiu depois as terras do *repartimiento* do capitão Peranzueles, fundador da cidade de Chuquisaca. "El camino", declarou Irala mais tarde, "es impracticable para ir gente grueza por falta de agua y no se conocía otro". Na segunda penetração, feita em 1553, depois de atingir o porto de S. Fernando, caminhou mais de 100 léguas para o Oeste, no território do Chaco e teve de retroceder pela falta de mantimentos e de água. (GUSMAN, R. D. DE — *Op. cit.*, livro II, cap. XI; GROUSSAC, P. — *op. cit.*, p. 310-311).

(14) Em fevereiro de 1557 partiu Núfrio de Chaves para sua segunda entrada no território dos Xaraiés; penetrou na região intermediária entre Moxos e Chiquitos, banhada pelo rio Guapeí ou Grande, afluente do rio Mamoré. Encontrou-se com André, o Manso, enviado pelo vice-rei de Lima para povoar as terras do Pilcomaio. Ambos disputaram a posse da região; Núfrio convidou Manso a estabelecer-se em Nova Assunção, que acabava de fundar, e que desde então se chamaria Barranca. Núfrio de Chaves fundou, nessa ocasião, a cidade de Santa Cruz de la Sierra.

correntes e por lhe parecer que o rio ia se apoucando (16). Francisco de Vergara, governador de Assunção, pediu licença, em 1566, para comunicar-se com o Alto Perú, pela via do Pilcomaio (17); mas o licenciado Matienzo, da Audiência de Charcas, declarou, na mesma ocasião, ser impraticavel a navegação do Pilcomaio pela deficiência de águas no verão e redomoinhos no inverno; para evitá-los, era mister iniciar a navegação a 100 léguas da cidade de La Plata, medida pouco aconselhavel, pois importava na travessia de região dominada por índios de guerra (18).

Em meados do ano de 1556, os funcionários reais de Assunção escreveram ao Rei sugerindo algumas medidas para estabelecer uma povoação no rio São João e na ilha de São Gabriel; ao mesmo tempo, pediam permissão para descobrir e povoar especialmente o rio Bermejo, o Paraguai e o Salado, e ter assim, por qualquer dos centros de povoação aí estabelecidos, comércio com a região de Charcas. O mesmo pensamento está claro no memorial de Juan Salmeron Heredia, de Assunção, que dirigindo-se ao rei em seu nome e no dos conquistadores velhos, supplicava o estabelecimento de um porto no rio da Prata e indicava a possibilidade de navegar o rio Salado (19). Entretanto, nem o Salado pôde ser navegado; Felipe de Cáceres, que exercia as funções de tenente do governador do Paraguai, na ausência do *adelantado* Juan Ortiz de Zárate, efetuou tentativas de comunicação com o Perú pela via do Salado em 1570 e 1572; foi obrigado a retroceder pois, segundo declarou, as árvores e os bancos de areia não permitiam remontar a corrente (20). Em 1569, Diego Pacheco, governador de Tucumán, mandou Gregório Bacán explorar o rio Bermejo e tentar a sua navegação; as enchentes obriga-

(16) "Carta de Irala, 1555", apud LARROUY, A. — *Op. cit.*, p. 434.

(17) "Carta a S.M. del Oidor Matienzo". La Plata, 20-XI-1566, *A.C.*, I, p. 209-210; "Carta de 20-VII-1567", *Ibidem*, p. 221-224.

(18) "Carta á S.M. del Oidor Matienzo". La Plata, 10-XI-1566, *A.C.*, I, p. 211-212.

(19) *Colección Blas Garay*, p. 232-237, apud LARROUY, A. — *Op. cit.*, p. 440.

(20) *Anales de la Biblioteca*, X, p. CVII; LARROUY, A. — *Op. cit.*, p. 453.

ram-no a desistir da empresa, há mais de 50 léguas de Nossa Senhora de Talavera, de onde havia partido (21).

b) O PLANO DA AUDIÊNCIA DE CHARCAS

Concomitantemente os esforços eram realizados pelas autoridades de Assunção para ligar a cidade ao Atlântico e ao Alto Perú; insistiu-se em estabelecer uma povoação no rio Paraná, local conhecido pelo nome de “Fortaleza de Caboto” (o antigo forte de Espírito Santo fundado por Caboto em 1527); situada na confluência de três correntes fluviais — o Carcaraná, o Paraná e um seu braço, o Corondá, continuação do riacho Santa Fé — poderia assegurar as comunicações do Paraguai com o Rio da Prata, Tucumán e Chile.

Com a fundação da Audiência de Charcas em 1561 (a que estavam subordinadas as regiões do Alto Perú, de Tucumán, do Paraguai e do Rio da Prata), iniciou-se o período decisivo para a rápida execução dos planos de comunicação com o Atlântico. Foi principalmente o licenciado Juan de Matienzo, um dos ouvidores de Charcas, quem advogou e expôs à metrópole as vantagens da comunicação com Espanha por intermédio de um porto no estuário, e da formação de uma grande unidade administrativa que compreenderia Potosí, Tucumán e o Paraguai, com um porto no Rio da Prata.

Essas idéias estão expressas principalmente na carta de 2 de janeiro de 1566, (22) documento notável pela admirável precisão de fatos, em que lembrava a conveniência de estabelecer-se quatro portos, na realidade quatro vias de comunicação com o mar. A primeira, fazendo escala em Santa Cruz de La Sierra, levaria à Assunção, no rio Paraguai, de onde, em 8 dias de navegação, se atingia o porto de Buenos Aires; outra via seria pelo rio Pilcomaio, que supunha navegável, fazendo-se escala pela povoação fundada por André Manso; a terceira

(21) “Relación de las Provincias de Tucumán, por el capitán Diego Pacheco al gobernador del Perú”. FREYRE, R. J. — *El Tucumán Colonial*, p. 7.

(22) “Carta á S.M. del Licenciado Matienzo”. La Plata, 2-1-1566, *A.C.*, I, p. 168-179; FREYRE, R. J. — *Op. cit.*, p. 58-71.

deveria ser estabelecida pelo Rio Chungurú (rio Guapaí, afluente do Mamoré que se supunha desaguar no Atlântico), com escala em *Barranca*, estabelecimento fundado por Núfrio de Chaves no Guapaí. A última via pelo Tucumán, era “la mejor parte destas quatro”; os caminhos indicados estavam expostos aos ataques dos índios Chiriguanos, enquanto a via do Tucumán havia de ser a de “mas fruto y mui mas breue la nauegación” (23). Matienzo reclamava nova fundação de Buenos Aires, pois, dizia ele, os que a fossem povoar “seran ricos por la gran contratazion que a de hauer alli de españa y de chile y del rrio de la plata y de esta tierra...” Prazia ele o comércio que pelo porto se entabolaria com Tucumán, com o Alto Perú, de onde se levaria “muchu plata y todo genero de metales que toda la tierra está llena dellos.” Acreditava que o porto de Buenos Aires operaria uma captura de tráfego em relação às cidades de Lima, Quito e às do Chile, pois seria mais facil empreender a viagem ao rio da Prata, para ir à Espanha, do que utilizar a via do Panamá e Nombre de Dios. Pormenorizadamente Matienzo descreveu a maneira pela qual se faria o comércio com o Alto Perú:

“las mercaderias se descargarían en la ysla de san grawiel e en buenos ayres... y de alli subirían y embarcarían en bergantines para que dos o tres dellos tra-gesen lo que abia benido en vna não gruesa y de alli subirían en ellos por rrio arriua hasta dar en la fortaleza de guaoto de alli se proveheria tucuman toda esta tierra de la manera que diré; de la fortaleza de gaboto poderán benir carretas hasta esteco que es en tucuman a do ha de estar vn pueblo de espanholes y de alli a esta ciudad ay cien leguas aun menos poderá benir em harrias de mulas o caualos e carneros de la tierra... y podrían yr a esteco a xuxui que son treinta leguas y desde aquel puerto se podrá prueher chile... y de alli se podría bajar la mar abajo siguièndo la costa y proueha a arequiça en seis dias y a

(23) Matienzo faz minuciosa descriminação das jornadas, desde a Audiência de Charcas, até Santiago del Estero, desta ao Salado e deste à Fortaleza de Caboto, e daí ao porto de Buenos Aires. Sobre a sublevação dos índios Chiriguanos vide as Cartas datadas de 4.1.1564 e 30.10.1564, *A.C.*, I, p. 121, 133-134.

lima en ocho dias y a trujillo en ocho dias y a quito en outros veinte e treinta dias todo por la mar... se podrian proueher de potosi a do embian suas carneros con coca y se suelen bolber bacios por no tener que traer de rretorno..."

Quanto às vantagens da fundação de Buenos Aires para as comunicações com Espanha, eram enormes; estabelecia uma rota de navegação pelo alto mar, segura de corsários, que só costumavam atacar perto dos portos, afirmava ele, tendo em lembrança, por certo, os ataques dos corsários aos portos da zona antilhana.

Matienzo percebeu desde logo a importância do estabelecimento de uma linha de cidades, na região de Tucumán, como escalas para a ligação com o mar. Achava indispensável estabelecer uma cidade na região de Comechigones (que foi Córdoba), outra em Esteco (que foi N. S. de Talavera de Esteco) e outra em Salta ou Jujuí; desta acreditava haver caminho breve até à Fortaleza de Caboto no Rio Paraná, por intermédio do rio Salado (24).

c) A FUNDAÇÃO DE BUENOS AIRES

Coube aos governadores de Tucumán realizar o plano de Matienzo de povoar os pontos estratégicos do interior. Esse movimento de expansão oriental, que avançava para o mar, com a construção de cidades-escalas ao longo de uma via continental, completou-se com a expansão efetuada por outra vaga de colonização, oriunda de Assunção, a qual descendo a via fluvial do Paraná foi fundar novamente a cidade de Buenos Aires no Rio da Prata.

Desde os primeiros propósitos de ocupação do território de Tucumán, procurou-se enaltecer as vantagens econômicas

(24) Matienzo repete essas considerações na Carta a S. M., datada de Potosí, 23.XII.1577. *A.C.*, I, p. 455-465. Elas estão expostas também em minúcia em sua obra *Gobierno del Perú*, p. 181-189. Vide também a "Carta á S.M. del presidente de la Audiencia de Charcas, licenciado Pedro Ramirez de Quinones". La Plata, 10.XI.1566, *A.C.*, I, p. 204 e 231; "Carta del capitan Alonso Dias Caballero al rey de Espanha". Potosí, 1-1-1564 (FREYRE — *El Tucumán Colonial*, p. 34-40).

decorrentes da conquista da região, para o estabelecimento de um porto que ligaria o Perú à Espanha através das dilatadas regiões do interior (25). O presidente dom Pedro de La Gasca, para se ver livre dos desordeiros do Perú, havia concedido a Juan Nuñez do Prado, em 1549, patente para que ele efetuasse a conquista do Tucumán, com esperança de assegurar o caminho por terra ao Chile e abrir uma via para o Rio da Prata (26). Francisco de Aguirre, enviado pelo governador do Chile, dom Pedro de Valdívia, despojou-o do mando; trasladou depois a cidade de Barco, fundada por Nuñez do Prado nas planícies do Tucumán (leste da serra desse nome), para a margem do rio Doce, com o nome de Santiago del Estero, a primeira escala da via continental do Perú ao Rio da Prata. Em 1563, reconhecida a subordinação de Tucumán à Audiência de Charcas, iniciou-se um período dinâmico de importantes fundações de cidades sob a iniciativa de Francisco de Aguirre, governador de Tucumán. Foi a seu mando que Diego Villarroel fundou São Miguel de Tucumán, onde outrora existiu a cidade de Cañete, fundada por João Perez Zurita, e destruída pelos índios Calchaquis em 1561. No plano de construção de cidades ideado por Aguirre, figurava uma cidade no Atlântico para as comunicações com Espanha (27). Infelizmente não pôde executá-lo, pois quando se dirigia para o local escolhido, Espírito Santo, segundo parece, foi aprisionado e trazido para a Audiência de Charcas (28).

O novo governador de Tucumán, Jerônimo Luiz de Cabrera, pondo em execução os planos de Aguirre, fundou, em 1573, a cidade de Córdoba-la-Ilana, assim chamada por ser a primeira cidade em face à planície pampeana, considerada por ele escala necessária para que a terra pudesse comerciar com Espanha (29). Dois meses depois da fundação de Córdoba

(25) *A.C.*, II, p. 35-36; III, p. 101-102 e 274.

(26) CALVETE DE ESTRELA — *Vida de don Pedro de La Gasca*, II, p. 285-286, apud LARROUY, *Op. cit.*, p. 437.

(27) LEVENE, R. — *Lecciones de Historia Argentina*, I, p. 125.

(28) “Carta á S.M. del presidente de la Audiencia de Charcas, licenciado Pedro Ramirez Quinones”. La Plata, 10-XI-1566, *A.C.*, I, p. 206-209; “Carta á S.M. del oidor Matienzo”. La Plata, 20-VII-1567, *Ibidem*, p. 221-222.

(29) LEVENE, R. — *Op. cit.*, p. 126.

partia aquele conquistador rumo a leste, para estabelecer o porto tão desejado; com esse desiderato, estando junto à fortaleza de Caboto, fundou S. Luiz de Córdova, e tomou posse deste local, das terras e do grande Rio da Prata, com todas suas ilhas, atribuindo-o à cidade de Córdova, província do Tucumán (30). Este fato deu origem ao conflito entre Cabrera e Juan de Garay, pela jurisdição dos territórios do vale do Paraná; segundo os termos da capitulação outorgada a Juan Ortiz de Zárate em 1564, estavam aquelas terras incluídas no governo das Províncias do Rio da Prata e do Paraguai e, portanto, fora da jurisdição de Córdova.

Ortiz de Zárate, ao regressar de Espanha com a confirmação do cargo de *adelantado*, fundou o povoado de *São Gabriel* em frente à ilha do mesmo nome, em 1573. Os termos contidos na capitulação daquele adelantado estipulavam a fundação de três cidades, uma delas no estuário; em obediência àquelas cláusulas, Juan de Garay, munido de poderes concedidos por Martim Suarez de Toledo (substituto de Felipe de Cáceres como tenente do governador), fundou a cidade de Santa Fé, na margem do Paraná, em 1573, ano em que também se erigia Córdova, na planície; pôs, assim, em execução, o velho plano de uma cidade na margem do Paraná.

Ao fundá-la, pretendia estabelecer “puerto y escala, entrada e salida para el trato y comercio de navios y gentes así de España como de la costa del Brasil” (31). De Santa Fé, em 11 de junho de 1580, partiu a expedição de 60 *vecinos* que foi estabelecer, em definitivo, o porto de Buenos Aires.

Assim, depois de baldada procura de vias de comunicação pelos caminhos dos rios, realizada pelo governo do Paraguai e secundada pela Audiência de Charcas, que constituem por si só um ciclo de explorações geográficas, a segunda fundação de Buenos Aires marcou o sucesso do plano de ligação terrestre, entre o Alto Perú e o rio da Prata, pela via continental do Tucumán, rota longa e morosa, porém a mais praticável.

(30) “Título de encomienda que dió el gobernador de Tucumán, don Jerónimo Luiz de Cabrera a favor de si mismo”. Córdova, 24-XI-1573, C.C., I, 2.^a, p. 27; “Información levantada por el procurador del Cabildo de Santiago del Estero, Alonso Abad”. Santiago del Estero, 1585-89, C.C., I, 2.^a, p. 177.

(31) *Archivo del General Mitre*, apud LARROUY, A. — *Op. cit.*, p. 453.

SEGUNDA PARTE

O COMÉRCIO LUSO-BRASILEIRO
LÍCITO E DE CONTRABAN-
DO NO VICE-REINO DO PERÚ

(1602-1623)

CAPITULO IV

BUENOS AIRES NO FIM DO SÉCULO XVI

a) ASPECTOS DA VIDA ECONÔMICA DA CIDADE

O local escolhido para a fundação de Buenos Aires não oferecia condições favoráveis ao estabelecimento de uma cidade. O Rio da Prata, é de pouca profundidade, coberto de brumas e entulhado de areia; nos depósitos moveis que formaram o leito do estuário, as correntes de maré determinaram a abertura de um canal que constitui a única via de acesso ao porto, o que explica as grandes dificuldades que encontravam as embarcações para remontar o rio.

No interior, as planícies solitárias do pampa eram favoráveis à circulação; mas, além da deficiência de correntes fluviais, não possuíam materiais de construção. O próprio sítio da cidade era insalubre, sujeito às inundações do Riachuelo, corrente fluvial que a limitava pelo lado sul. É verdade que o clima, caracterizado quanto à temperatura pelos verões quentes e invernos amenos, é, de modo geral, propício à vida pastoril e agrícola durante todo o ano. Mas as chuvas estão concentradas no verão e os meses destinados à sementeira e ao crescimento (abril a junho), estão sujeitos a ondas de frio e à seca. A dependência das chuvas, os bruscos desvios de temperatura, constituíram fatores críticos, desde o início dos primeiros trabalhos agrícolas em torno de Buenos Aires (1). Somente séculos de experiências agrícolas e de esforços perseverantes, conquistando o estuário à navegação e povoando o

(1) Temperaturas em Buenos Aires: Outubro: 16.º, 8; Janeiro: 24.º; Abril: 16.º, 9; Julho: 10.º. Distribuição das chuvas: total anual, 900 mms.; total nos meses de verão, 500 mms. As quantidades de chuva são muito variáveis, e por esse motivo, as cifras anuais deixam de ter grande significação. Assim, o total anual das chuvas nas Províncias de Buenos Aires em 1901 foi de 328 mms. e em 1914 alcançou 1.953 mms.

pampa é que fizeram de Buenos Aires a grande metrópole intermediária das trocas entre as regiões de alem-mar e o interior (2).

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

Os documentos do século XVI nos permitem verificar, que apenas fundada a cidade, relações comerciais se haviam entabulado com os portos do Brasil; para estes os colonos de Buenos Aires remetiam prata, ouro, farinha, e tecidos de algodão e traziam de volta objetos manufaturados de importação portuguesa (vide cap. VI). A cédula real de 28 de janeiro de 1594, dirigida ao vice-rei do Perú, proibiu esse intercâmbio (3). Essa política comercial da Coroa, visava proteger os interesses econômicos já criados no Perú e objetivava enquadrar Buenos Aires no sistema comercial pre-existente. Assim, contrariando a perspectiva geral dos habitantes do porto, de usufruir as vantagens de sua situação geográfica excepcional, como porta do Atlântico, para a vasta região interior, a cidade se viu reduzida a simples mercado consumidor, satélite do Perú, abastecido pela via real de Tucumán.

Região desprovida de jazidas minerais — a principal riqueza segundo o conceito mercantilista da época — dispunha apenas do gado selvagem do pampa. Mas nos séculos XVI e XVII, seu valor ínfimo não era suficiente para pagar o transporte a 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 pró-

(2) Mlle. de Martonne — “Buenos Aires. Étude de géographie urbaine”, *Annales de Géographie*, n. 249, XLVI, p. 281-304; Preston James — *Latin America*, p. 325; Denis, P. — *La République Argentine*, p. 255; Chabanier, E. — Buenos Aires, Ville Atlantique et les conditions de la colonisation argentine”, *Annales de Géographie*, XXXVIII, Année 1929, p. 594-595.

(3) “Real cédula de 28-I-1594”. *C.O.R.H.*, p. 508-509; “Carta à S.M. de la Audiencia de Charcas”. La Plata, 17.XI.1595, *A.C.*, III, p. 237.

ximas dos centros consumidores do Alto Perú. Somente no século XVIII, ao se iniciar a procura de couro e sebo no mercado internacional, é que a população se precipitou sobre o gado selvagem do pampa, promovendo sua rápida destruição. Até aí, o aproveitamento comercial do couro legalmente autorizado, se fez por permissões especiais, dadas eventualmente pelas autoridades espanholas quando as necessidades de importação se fizeram mais prementes.

Essa situação explica porquê, largo tempo, a cidade viveu existência atrofiada e medíocre. Muitas vezes foi ela ameaçada de novo despovoamento (4); a cidade sofreu até, nos primeiros anos, sangrias no seu núcleo de população original: dos 60 *vecinos* — espanhóis e crioulos oriundos de Assunção — que em 1580 tinham auxiliado Juan de Garay na fundação da cidade, restavam, cinco anos depois, apenas 50; a estes, muito imprópriamente poderia caber o título de *vecinos*, pois dispunham apenas de uma camisa e de uma libra de pólvora (5). Havia moradores que preferiam deixar em abandono a habitação da cidade, casa de adobe coberta de *tórtora*, para residir na área rural, de maneira a suprir melhor as necessidades de subsistência da família (6).

No pampa, a seis ou sete léguas da cidade, entrava-se no domínio contestado do índio que varria a planície em bandos depredatórios e penetrava até na zona reservada às chacaras e pomares (7).

Uma faixa de grandes propriedades circundava a cidade. Ao contrário do que deveria suceder normalmente, as extensões de terras cultivadas diminuíam com os anos; a pecuária tendia a predominar na economia da cidade, principalmente no século XVII, à medida que aumentava o gado, riqueza quasi natural no Pampa. Os campos naturais da planície se prestavam admiravelmente à criação de animais; o gado *vacum*, trazido de Assunção por Juan de Garay, ao fundar a cidade, multiplicou-se rapidamente. Entretanto, as manadas de gado *vacum* não foram tão grandes quanto o figurou a ima-

(4) "Carta de Juan Ramirez de Velasco a S.M.". La Plata, 5-1-1596, *P.G.*, I, 1.^a, p. 321.

(5) "Carta de Dom Rodrigo Ortiz de Zárate, 1585", apud MADERO — *Historia del puerto de Buenos Aires*, p. 298.

(6) *A.E.C.B.A.*, II, p. 286.

(7) "Carta de Juan de Garay a S.M., 1582, *Anales de la Biblioteca*, X, p. 158; *C.C.B.A.*, I, p. 428; *A.E.C.B.A.*, I, p. 203.

ginação de muitos cronistas da época colonial. Emílio Coni (8) deduziu dos dízimos pagos a S. M. que o gado doméstico não ia além de 675 cabeças. Quanto ao gado selvagem, não deveria ser também em número muito apreciável, pois datam de 1608, segundo as *Atas do Cabildo*, (9), as primeiras licenças para a matança desses animais. Somente no século XVII aparecem alusões à existência de gado selvagem no pampa.

Por causa da instabilidade climática da região do estuário, da diminuta extensão dos terrenos cultivados no litoral e, no interior, das áreas cultiváveis, o problema do abastecimento da cidade se propôs com gravidade desde a fundação da primeira Buenos Aires. A terra havia parecido acolhedora ao desembarcarem os expedicionários, em pleno verão austral, quando, fugindo à seca do pampa, índios e animais se apinhavam nas terras que margeiam o rio. A mesma impressão favorável está registrada no *Diário de Navegação* de Pero Lopes de Sousa: “Esta terra dos Carandins hé alta ao longo do rio; e no sartam he toda chãa, coberta de feno, que cobre hum homem; ha muita caça nella de veados e emas e perdizes e cordonizes, hé a mais fermosa terra e mais aprazível que pode ser...” (10). Entretanto, no inverno, quando os ventos frios varriam as planícies pampeanas, a caça rareava e os índios se tornavam hostís, os espanhóis se viram condenados às agruras da fome. Enfraquecida pela sub-alimentação a população de conquistadores foi desaparecendo rapidamente; os depoimentos dos contemporâneos da fundação da primeira Buenos Aires, deixaram a narração de cenas dantescas, em que os brancos, impelidos pela fome, chegaram a profanar os cadáveres de seus próprios companheiros (11).

A expedição de dom Pedro de Mendoza, esquecendo os objetivos da expedição, de povoar o estuário, deu preferência às terras do médio Paraguai, região habitada pelos Cários,

(8) CONI, E. — “La producción agropecuaria de Buenos Aires, 1580-1588”, *La Nación*, 8 de novembro de 1924.

(9) *A.E.C.B.A.*, II, p. 15.

(10) *Diário da Navegação de Pero Lopes de Sousa*, 1530-1532. Vol. I, p. 297.

(11) “Antonio Rodrigues, soldado, viajante e jesuíta português na América do Sul, no século XVI”, *Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro*, XLIX, p. 64; SCHMIDEL, U. — *Histoire véritable d'un voyage curieux fait par Ulrich Schmidel de Straubing*, cap. IX.

índios lavradores, pacíficos e numerosos, os quais podiam tornar possível o desenvolvimento de uma colonização nos moldes daquela que os espanhóis haviam estabelecido no México e no Perú. Irala, ao abandonar Buenos Aires, explicava que nas terras onde se havia fundado Assunção os índios eram lavradores, enquanto os do estuário, não semeavam (12).

Na ocasião em que se fundava pela segunda vez a cidade, as planícies pampeanas estavam habitadas por manadas de cavalos selvagens descendentes dos poucos exemplares aí deixados em 1536 por Dom Pedro de Mendoza, o primeiro fundador. Essa riqueza, concedida por Garay como recompensa aos trabalhos do estabelecimento da cidade, tornou-se patrimônio da população fundadora (13); foi ela de valor inestimável para a manutenção da cidade, pois o cavalo serviu como animal de carga e de montaria na luta contra o índio e até de reserva alimentar, abundante e facilmente acessível, a que a população recorreu para remediar a carência de produtos alimentícios (14).

A população vermelha na região do estuário não era numerosa; além disso, o uso do cavalo no pampa e da canoa no rio, aumentou sua mobilidade natural de nômade; fugia para as áreas não trilhadas do pampa ou era conduzida ao Perú (15). Assim a população espanhola, em geral tão avessa ao trabalho manual, era obrigada a se ocupar de todos os trabalhos materiais, os do campo como os domésticos. “A água que bebem e gastam em sus casas”, queixavam-se eles, “a trazem do rio as mulheres...” ou “eles próprios, com suas mãos, fazem suas sementeiras e laboreios com muito trabalho” (16).

(12) CHABANIER, E. — “Buenos Aires, ville atlantique et les conditions de la colonization argentine”, *Annales de Géographie*, XXXVIII, Année 1929, p. 591; GARCIA, R. — *Notas à História da República Jesuítica do Paraguai*, p. 43, nota 47.

(13) “Prouança fecha a pedymiento de la ciudad de Buenos Aires”, 21-II-1590, *C.C.B.A.*, I, p. 9; Ata de 6.X.1589, *A.E.C.B.A.*, I, p. 51

(14) “Información hecha á pedido de D. Antón Garcia Caro, procurador de la ciudad de Buenos Ayres”, Buenos Aires, 21.VII.1598. *C.C.B.A.*, I, p. 43-68.

(15) “Carta del contador Hernando de Vargas Machuca á S.M.”. Buenos Aires, 8-VII-1596, *C.O.R.H.*, I, p. 449; “Carta de los oficiales Reales Adame Olaberriaga y Gerónimo Ochoa de Eyazaguirre á S.M.” Asunción, 2-III-1586, *Ibidem*, p. 396; “Carta del Obispo de Tucumán á S.M.”. Tucumán, 2-V-1600, *C.C.B.A.*, I, p. 82.

(16) “Prouança fecha a pedymiento de la ciudad de Buenos Ayres del Rio de la Plata”, 22.II.1590, *C.C.B.A.*, I, p. 8-31.

Alem dos produtos da terra, trigo, milho e carne, havia deficiência dos demais artigos necessários à existência humana. Há notícia de que em certas ocasiões os produtos importados chegavam a valer até 800 e 1.000 por cento do que valiam em Espanha (17).

“Como esta tierra no ay oro ni plata ni cosa que sea de provecho para los mercadores que bienen del peru no ay quien venga y se alguno biene es tan subido el precio que no ay quien alcance para una buena capa porque lo mas son de sayal” (18).

Daí o aspecto miseravel que apresentavam os habitantes do porto, vestidos de roupas de algodão grosseiro, feito na terra; segundo dizia frei Sebastian Palla, “no ay quatro hijos de vecinos que trayan çapatos y medias ninguno y qual y qual camisa...” (19).

Nenhum documento, ao nosso ver, mais expressivo sobre a extrema rarefação de gêneros europeus, do que o depoimento feito pelos moradores da cidade, em 1599, respondendo a uma informação levantada por Mateo Sanchez, escrivão das Províncias do Rio da Prata. Na cidade, dizia,

“no ay bino para poder disir misa ni sera ni azete para alumbrar el santissimo sacramento ni tafetan ni otra seda ni otro lienso para poder azer lo necesario para el serbicio de los altares y ornato del culto divino ni hierro ni azero para el servicio de las piezas de artilleria y arcabuzes que ay en este puerto ni hierro para las Rexas de los arados y oçes para segar los trigos ni hachas para cortar llena y lavrar madera ni para poder hazer asados para cauar la tierra para azer una tapia ni ay ningun genero de azucar ni miel ni conseruas ni otro regalo para los enfermos ni papel para escrivir ni Recado para poder aser tinta ni cordouan ni otro genero de que poder aser de calsar ni lienzo para camisa ni olanda ni Ruan para cuellos ni

(17) “Carta del gobernador Diego Rodriguez de Valdés á S.M.”, apud GROUSSAC — “Introduccion al Viaje de un buque holandés al Rio de la Plata”, *Annales de la Biblioteca*, IV, p. 363.

(18) “Carta del Fr. Sebastian Palla al Rey”. Buenos Aires, 19.IX.1599, *C.C.B.A.*, I, p. 71.

(19) *Ibidem*, p. 72.

xabon para lauar la Ropa ni ninguen genero de pano para vestirse y es en tanto extremo que no se halla en esta ciudad cientas para unos sapatos y generalmente faltan todas las cosas necesarias para el sustento e bistido del ombre excepto trigo y mais y vaca que ay, en esta ciudad lo necesario y lo qual el dicho trigo y mais â de venir á faltar totalmente ni no ay como se va acabando los materiales de hierro y azero para cultivar la tierra y segar el dicho pan...' (20).

As referências da documentação oficial da época, são confirmadas pelo depoimento do piloto holandês, Enrique Ottsen, que visitou a cidade na mesma ocasião (junho de 1599); referindo-se a alguns habitantes da cidade de Buenos Aires que haviam subido a bordo de seu navio, dizia serem eles “pobres diabos que possuíam apenas uma roupa para pôr no corpo e mostravam os dedos dos pés que lhes saíam pela ponta do calçado” (21).

Pela impossibilidade de concorrer com os comerciantes do Perú no abastecimento dos centros mineiros, a moeda era rara. Tal como acontecia na maior parte das cidades de Tucumán, e nas outras cidades das Províncias do Rio da Prata na mesma época, o comércio estava limitado às trocas “in natura” servindo de moeda o tecido de algodão, o trigo, o ferro, o aço. Em 1589, o *Cabildo* de Buenos Aires estabelecia a relação entre a prata e gêneros diversos (22). Os dízimos a S. M. eram pagos em espécie e sua reduzida quantidade nos permite avaliar a exiguidade da produção da cidade (23).

(20) “Información levantada por un vecino de Buenos Ayres entre los habitantes”. Buenos Ayres, mayo de 1599”, *C.C.B.A.*, I, p. 435-441.

(21) “Corto y verídico relato de la desgraciada navegación de un buque de Amsterdam llamado el “Mundo del Plata”, *Anales de la Biblioteca*, IV, p. 437.

(22) Ata de 9.IV.1589, *A.E.C.B.A.*, I, p. 17-18; “Carta del gobernador de Buenos Ayres, D. Diego Rodriguez de Valdés y de la Vanda al Rey”. Buenos Aires, 23.VII.1599, *A.P.E.*, I, p. 36.

(23) Os 2/9 dos dízimos pertencentes a S.M. importaram em 1585 em 22 “fanegas” de trigo, 20 “fanegas” de cevada, “fanega” e meia de milho, um bezerro de meio, 5 frangos, um leitão e algum legume, cujo total era avaliado em relação à moeda de prata, em 78 pesos de 4 reales. A fanega era uma medida de capacidade que corresponde a 12 almudes, ou sejam, 238 Kgrs. e 492 grs. (CONI, E. A. — “La producción agropecuária de Buenos Aires en 1580-1588”, Suplemento de *La Nación*, 8.XI.1924).

b) A POLÍTICA COMERCIAL DE BUENOS AIRES

Toda a documentação oficial da época traz como tema essencial reivindicações de ordem econômica. Reclamava-se contra a direção das correntes oficiais de comércio e solicitava-se o direito de comerciar com o exterior, importando escravos e outros gêneros necessários e, ao mesmo tempo, exportando os produtos da terra (24).

No início do século XVII, mais de vinte anos depois de sua fundação, Buenos Aires ainda permanecia na mesma situação de porto fechado, e seus habitantes insistiam ainda junto do rei e à Audiência de Charcas para obter licenças comerciais. Solicitava-se, sobretudo, o direito de comerciar com o Brasil e salientava-se a necessidade premente desse intercâmbio proibido pela cédula de 1594, devido à impossibilidade de conquistar o mercado interior, de produtos análogos; no mercado brasileiro, ao contrário, suas produções tinham algum valor e aqui podiam adquirir os artigos manufaturados indispensáveis (25).

É interessante notar, porém, que à medida que passavam os anos e as solicitações de natureza econômica permaneciam sem solução, começou a surgir uma nova argumentação para defender as necessidades do porto livre no Atlântico. Das razões puramente econômicas, passou-se a insistir sobre os argumentos de ordem política, tais como: o perigo que corria o porto, desguarnecido e sem recursos, de cair em mãos de potência inimiga; a importância estratégica do estuário como via de penetração para as minas de Potosí; a vantagem de uma escala fortificada no Atlântico Sul, em comunicação com o Brasil e com a sede do vice-reino, para controlar a passagem dos piratas e corsários que, através do estreito de Magalhães, se dirigiam para o Pacífico para atacar os galeões e pilhar as

(24) "Información hecha a pedido de D. Anton Garcia Caro, procurador de la ciudad de Buenos Aires", 21.VII.1598, *C.C.B.A.*, I, p. 63. Vide também a "Instrucción que da el Cabildo a Beltrán Hurtado, Procurador della..." (1591), *Ibidem*, p. 34-36.

(25) "Información hecha á pedido de D. Antón Garcia Caro". Buenos Aires, 21.VII.1598, *C.C.B.A.*, p. 43-68.

ciudades da orla marítima (26). Estabeleceu-se relação entre o problema da defesa contra os piratas que começavam a aparecer naquelas paragens e o da liberdade comercial. Aos poucos engendrou-se uma teoria paradoxal de que o comércio marítimo afastaria os piratas, por causa da circulação intensa do estuário, maiores recursos concentrados no porto, aumentando os interesses que teriam os habitantes em defendê-lo. Essa teoria tem certo fundo de verdade desde que se leve em conta que se reservava aos *vecinos*, como um dos deveres implicados no gozo do direito de cidadania, a defesa da cidade, e somente pelo comércio podiam obter recursos para efetuá-la.

Essas considerações deviam ter provocado apreensão na corte, pois no memorial de 1601, de Fr. Martín Ignacio de Loyola, procurador de Buenos Aires, em que se mostrava a conveniência de “poner remedio y fortificación en el puerto de Buenos Aires en el Rio de la Prata, porque, de no hacerse esto, se sigue evidente peligro de que no venga un real de Potosí á España”, anotava o duque de Lerma: “se vea en el Consejo de Indias com la consideracion que pide la calidad del negocio y se consulte lo que parezera” (27).

CAPITULO V

AS LICENÇAS COMERCIAIS

a) A PERMISSÃO COMERCIAL DE 1602.

Há dúvida quanto à data da primeira concessão comercial outorgada ao porto de Buenos Aires. Alguns autores (1)

(26) “Carta de Juan Ramirez de Velasco, gobernador de Tucumán á S.M.”, La Plata, 5.1.1596, *P.G.*, I, 1.^a, p. 320-321; “Carta de Diego Rodriguez de Valdez y de la Vanda á S.M.”, Buenos Aires, 1599, *C.C.B.A.*, I, p. 72-77; “Carta del Cabildo de Buenos Ayres, al Rey solicitando mercedes, suplicando no se cumpla la cédula referente al cierre del puerto”, Buenos Aires, 20-VII-1600, *Ibidem*, I, p. 69-70; “Carta de fray Sebastian Palla á S.M.”, Buenos Aires, 19.IX.1599, *Ibidem*, p. 71; “Memorial del Licenciado Antonio Fernandez de Castro presentado al Consejo”, 1601, GANDIA, E. — *Historia de los piratas del Rio de la Plata*, p. 299-306.

(27) “Memorial de Fr. Martín Ignacio de Loyola”, 12.XII.1601, PASTELLS, R. P. — *Op. cit.*, p. 83.

(1) ZABALA, R. Y GANDIA, E. — *História de la ciudad de Buenos Aires*, I, p. 162.

datam de 1587 (23 de novembro) a primeira licença para commerciar por intermédio do porto de Buenos Aires; baseiam-se no memorial de Antonio de León Pinelo (2), que, ao fazer o histórico das concessões outorgadas ao porto, citou aquela cédula real como a primeira a conceder licença de comércio ao porto. Outros autores negam a existência da cédula de 1587 alegando duas razões: em primeiro lugar porque ela só foi citada por Antonio de León, e, em segundo lugar, porque a ela não se faz referência na cédula de permissão de 1602, como era de regra no estilo oficial da época. Gondra (3) é de opinião que poderia ter havido erro de imprensa, pois, não se pode pôr em dúvida a competência do autor do memorial, pessoa das melhor informadas na época, acerca de legislação.

Entretanto, é significativo que o marquês de Cañete, vice-rei do Perú, tenha feito, em 1592, suspender a proibição que existia de commerciar com o Brasil pelo porto de Buenos Aires, pondo o comércio buenairense sob a vigilância da Audiência de Charcas (4).

Ora, não existe cédula especial relativa ao fechamento do porto de Buenos Aires; o fechamento era uma situação de fato, não “de jure”, deduzida logicamente das leis em vigor que circunscreviam o comércio colonial às rotas antilhanas. O primeiro ato oficial que se conhece nesse sentido é a cédula real de 1594, já referida (5). Portanto, se houve cédula de permissão em 1587, como diz o memorial de Pinelo, não estaria mais em vigor em 1592, pois seria necessária ordem especial do vice-rei para considerar o porto habilitado para o comércio.

Somos de parecer, que pela ausência de qualquer referência à licença de 1587, e tendo em vista a permissão especial do vice-rei do Perú, de 1592, é duvidosa a existência de permissões reais anteriores a 1602; contudo, este problema continua aberto, à espera de novos documentos que possam trazer luzes mais esclarecedoras sobre o assunto.

(2) “Memorial del Procurador General del Cabildo de Buenos Ayres, Antonio de León al Rey”, Buenos Aires, Año de 1629, *C.C.B.A.*, II, p. 245.

(3) GONDRA, L. R. — *Las ideas económicas de Belgrano*, p. 378.

(4) FREGEIRO, C. L. — *Historia documental y crítica*, p. 82.

(5) *C.O.R.H.*, I, p. 508-509.

Excetuada a permissão concedida a Reynel em 1595, a que nos referiremos mais adiante, a primeira concessão que reconheceu o direito do comércio de exportação ao porto de Buenos Aires, foi a cédula real de 1602; ela atendeu à importância estratégica de Buenos Aires, como porta de entrada para as regiões mineiras do Perú e como estação de vigilância aos corsários, tese que constituiu o argumento principal das gestões de Fr. Martín Ignacio de Loyola. Felipe III, pela cédula de 20 de Agosto de 1602 concedeu à cidade o direito de exportação para o Brasil e para a Guiné (6). A cédula de 1602 vigorou, praticamente, até 1618, por prorrogações sucessivas.

Analisando os termos da concessão de 1602, encontramos os vícios inerentes a todas as cédulas de permissão comercial concedidas ao porto de Buenos Aires; elas tentaram criar um sistema comercial fictício, sem base nas realidades locais e, por essa razão, estavam condenadas ao fracasso.

A cédula de 1602 concedia permissão por tempo limitado, apenas 6 anos a partir do dia em que fosse apregoada no porto de Buenos Aires. Esta cláusula dava origem, ao findar o período de permissão, a períodos de estagnação econômica ou de franco contrabando por causa da morosidade da administração metropolitana. De modo geral, produzia fases de desequilíbrio econômico e social pela ausência de base jurídica que viesse apoiar uma situação de fato e por causa da ameaça constante que pesava sobre os habitantes do porto, de inquéritos ordenados pela Audiência de Charcas a quem cabia a fiscalização acerca da observância das leis emanadas da metrópole. (7).

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

(6) “Real cédula de 20.VIII.1602, permitiendo la exportación de frutos al Brasil y Guinéa”, *R.C.*, p. 52-53.

(7) “Instrucción de las cosas que se an de pedir y suplicar á S.M.”, *A.E.C.*; Ata de 30.VI.1608, *A.E.C.B.A.*, II, p. 52-61; “Instrucciones de lo que se ha de suplicar a S.M. en nombre desta ciudad... Eugenio de Avila”, *Ibidem*, p. 361-62 (documento incompleto); Vide as atas de 1608, relativas às questões suscitadas pelas ordenanças do governador sobre o término do período de permissão comercial, *A.E.C.B.A.*, II, 52, 54, 55, 67, 68 e 137.

sebo o direito de exportação para o Brasil, Guiné e ilhas vizinhas pertencentes a vassallos de Espanha, com direito de trazer de retorno os artigos manufaturados de que necessitassem. Ora, a cédula não considerava matéria de exportação o couro, que justamente no início do século XVII começava a ser abundante na região; além disso silenciava quanto ao comércio de negros e ao tráfego com Espanha; eram estas falhas consideráveis, pois implicava em não conhecer, principalmente em relação ao comércio de negros, um dos ramos de comércio mais lucrativos.

Desde as primeiras solicitações para o renovamento das permissões insistiu-se em que elas deviam abranger todos os produtos da terra, “sin limitacion de gener ni en cantidad”; ao mesmo tempo, solicitou-se a extensão da área geográfica do comércio de exportação com a inclusão de Angola e Espanha, ou ao menos, com o direito de importar escravos do Brasil. A manutenção daquela cláusula teve como consequência o estabelecimento de linhas de comércio clandestino em territórios vedados e sistemática fraude às leis, seja no volume como na qualidade das cargas (8).

Outra cláusula especificando que se fizesse a exportação em navios pertencentes aos *vecinos* da cidade, era impossível de ser observada, pois não havia ainda capitais disponíveis para aquisição de navios próprios.

Hernandarias de Saavedra, governador das Províncias do Rio da Plata, a quem caberia em 1603 executar as leis de comércio, estabeleceu um “modus vivendi”, que resultava numa fraude disfarçada às leis; atribuiu a 7 ou 8 navios dos que frequentavam o porto, o privilégio exclusivo do transporte de mercadorias no Rio da Prata e obrigou os moradores a se tornarem sócios de alguns deles (9).

Ao assumir novamente o governo das Províncias do Rio da Prata em 1615, Hernandarias de Saavedra promoveu a desarticulação do comércio rioplatense por ter obrigado a que se cumprisse a cláusula referente ao transporte em navios próprios.

(8) “Instrucción de las cosas que se an de pedir y suplicar a S.M. y su real Consejo... por el muy Reverendo P. Juan de Romero”, Ata de 15.I.1608, *Ibidem*, p. 12-13; Ata de 30.VII.1608, *Ibidem*, p. 61-62; Ata de 21.VI.1610, *Ibidem*, p. 266-67.

(9) “Expediente sobre el cumplimiento de las cédulas Reales de permisión de navegación de frutos, concedidas á la ciudad de Buenos Ayres”, Buenos Aires, 1605-1606, *C.C.B.A.*, I, p. 95-135.

“Por no tener al presente los dichos vecinos navios propios y ser forasteros los que estan en el puerto mando que saliese sin carga” (10), queixavam-se os prejudicados. O memorial do capitão Manuel de Frias, procurador das Províncias (11), indicou como razões da impossibilidade de se aplicar a disposição regulamentar a falta de madeira na região do estuário. A consequência foi que o *Cabildo* reclamava em 1619 ao findar novo período de permissão, que não lhe tinha sido possível utilizar o total das licenças pela falta de transporte (12). Tal foi a depressão econômica produzida pela estagnação comercial que o próprio governador, tão escrupuloso no cumprimento das cédulas reais, se viu obrigado a permitir o envio de uma embarcação com couros a Sevilha para trazer de retorno os produtos necessários (13).

A licença comercial limitava a área beneficiada pela corrente de importação apenas às Províncias do Rio da Prata, proibindo, de maneira explícita, qualquer extensão desse privilégio às outras unidades do vice-reino do Perú.

Mas, como os produtos da terra tivessem reduzido valor no mercado internacional, e, em consequência, o mercado de Buenos Aires desfrutasse de poder aquisitivo muito baixo, o que se deu foi justamente o que a cédula procurava impedir, isto é, dilatação considerável da zona de influência do porto de Buenos Aires até as regiões mineiras do alto Perú.

(10) Ata de 26.IV.1616, *A.E.C.B.A.*, III, p. 340; Ata de 17.IV.1617, *Ibidem*, p. 422; Ata de 22.V.1617, *Ibidem*, p. 426; Ata de 14.VI.1617, *Ibidem*, p. 431; Ata de 19.XI.1619, *Ibidem*, IV, p. 101.

(11) “Memorial del Procurador General de las Províncias del Rio de La Plata en España, Capitán Manuel de Frias, dirigido al Rey y visto en Consejo”, Madrid, 21.IV.1617, *C.C.B.A.*, II, p. 66.

(12) “Carta del Cabildo de Buenos Ayres al Rey”, Buenos Aires, 1.II.1619, *Ibidem*, II, p. 148 e 149; 199 e 205; Ata de 30.IV.1619, *A.E.C.B.A.*, IV, p. 84.

(13) Em 1616 Hernandarias de Savedra admitiu a remessa de um navio a Sevilha com couros da terra, para trazer de retorno o necessário para a defesa do porto e para a população. O navio enviado, denominado N. Sa. da Batalha, foi embargado no Brasil. (Ata de 4.VII.1616, *Ibidem*, 361). Em 1617, obrigado pela crise econômica, admitiu novamente o transporte em três navios que se encontravam no

As instruções dadas a Rafael Maldonado em 1606, e, depois, as petições e memoriais de Manuel Frias (14), ao solicitar novas permissões, insistiram para que a licença comercial não instituisse limitação de tempo, que não houvesse discriminação da natureza das cargas, que pudessem compartilhar das licenças todas as cidades pertencentes às Províncias do Rio da Prata e Paraguai e que se permitisse a navegação de Sevilha. Em resposta, a licença obtida por cédula de 8 de setembro de 1618 consistiu em evidente limitação das concessões anteriores (15).

b) A PERMISSÃO COMERCIAL DE 1618

A licença de 1618, que conservou a cláusula referente à limitação de tempo e à obrigatoriedade do transporte em navios próprios, foi outorgada apenas por um período de três anos. Houve, entretanto, algumas inovações. Em primeiro lugar, a restrição quantitativa se fez pela tonelagem dos navios, que foram especificados em dois por ano, de capacidade máxima de 100 toneladas. Pelas discussões suscitadas no *Cabildo* verificou-se que se a carga dos navios fosse de couros, caberia a cada *vecino* do porto uma quota de 5 couros (16); o memorial de Antonio de León, de 1629, calculava em couro e meio (17). Em farinha, a carga total não iria além de 600 *fanegas* e nem sempre se podia contar com o mercado brasileiro onde havia abundância em certas ocasiões (18).

A cédula procurou pôr termo às comunicações comerciais diretas que se haviam entabulado entre Buenos Aires, o Brasil

porto. (Ata de 14.VI.1617, *Ibidem*, p. 434); "Carta del Cabildo de Buenos Ayres al Rey", Buenos Aires, II, 1619, *C.C.B.A.*, II, p. 149.

(14) "Instrucciones dadas al apoderado del Cabildo de Buenos Ayres, Rafael Maldonado", *A.E.C.B.A.*, III, p. 454-57; "Memoriales, trozos y copias de memoriales del Procurador General de Buenos Ayres, Capitán Manuel de Frias", Madrid, 1617-1618, *C.C.B.A.*, p. 65-116.

(15) "Real cédula de 8 de Septiembre de 1618, permitiendo á las provincias del Rio de La Plata la exportación de frutos al Brasil y puerto de Sevilla, por espacio de tres años", *R.C.*, p. 116-117.

(16) Ata de 18.I.1621, *A.E.C.B.A.*, V, p. 21-26.

(17) "Memorial del Procurador General del Cabildo de Buenos Ayres, Antonio de León al Rey... Buenos Ayres; año de 1629", *C.C.B.A.*, II, p. 248.

(18) Ata de 18.I.1621, *Idem*.

e a África; o *asiento* passava a ser, desde então, o instrumento legal de abastecimento de escravos. Sevilha passava a ser o único mercado de abastecimento de produtos manufaturados; na viagem de ida, podiam os navios, procedentes de Buenos Aires, fazer escala no Brasil; aquí trocariam os produtos da terra por açúcar e madeiras, mercadorias que encontravam mercado em Espanha, mas proibia-se tocar em portos do Brasil na viagem de regresso.

O memorial de Antonio de León, já citado, que fez o estudo minucioso das falhas da nova concessão comercial, mostrou a inconveniência do acúmulo de novas taxas alfandegárias com a escala obrigatória no Brasil(19).

Advogava ele, para Buenos Aires, a liberdade de enviar um navio a cada um dos portos de Sevilha, Brasil e Angola e o direito de trazer escravos desta região africana ao Brasil. Desejava-se evitar a dependência dos navios isolados oriundos de Espanha, pela dificuldade de viagens regulares, por causa das guerras frequentes em que se envolvia a metrópole.

A cédula de 1618 permitiu, pela primeira vez, a internação de mercadorias para as províncias de Tucumán e do Perú, mediante o pagamento de 50% de novos direitos alfandegários que seriam pagos na aduana que se estipulava criar em Córdoba. O objetivo dessa nova disposição foi cortar de maneira decisiva as relações entre Buenos Aires e as províncias do Tucumán e do Perú. Isolar o porto era condená-lo à ruína económica; os comerciantes de Buenos Aires, em solicitações feitas ao rei e à Audiencia de Charcas, defenderam o intercâmbio comercial que efetuavam com o interior, principalmente com Tucumán, pois aí se abasteciam de diversos artigos fabricados na província, tais como tecidos de algodão, cordovões, alpargatas, etc., como também, daí lhe vinham gêneros alimentícios indispensáveis para a manutenção da cidade. Para pagá-los os comerciantes não dispunham de outra moeda senão os produtos importados (20).

(19) As mercadorias estrangeiras, segundo declarava Antonio de León, pagavam no Brasil 10% de direito de entrada; para o embarque do açúcar haveria outros 10% de direitos de exportação; haveria ainda 20% de direitos a pagar em Portugal e mais 10% em Sevilha. Esses dados eram baseados no *Tratado de las Grandezas de Lisboa* de Frei Nicolas de Oliveira, cap. V. (C.C.B.A., II, p. 251-252).

(20) Ata de 21.VI.1629, A.E.C.B.A., VI, p. 257-159; Ata de 8.II.1628, *Ibidem*, p. 404; Ata de 5.IX.1628, *Ibidem*, p. 440.

O *cabildo* de Buenos Aires, tendo em vista os notáveis prejuízos que lhe adviriam do cumprimento das cláusulas da cédula de 1618, suspendeu-a em sessão de 18 de janeiro de 1621 (21) até que o rei fosse informado acerca das necessidades da terra. Entretanto, com a lei de 1622 que proibia a exportação da prata de Potosí além da cidade de Córdoba (22) e, principalmente, com a instalação oficial da alfândega de Córdoba em 1623, as restrições comerciais contidas na cédula de 1618 passaram a ter valor efetivo.

Não dispomos de dados para saber se os termos da permissão de 1618 foram renovados ou modificados, pois não se conhecem outras cédulas de permissão no período que estudamos. Entretanto, na terceira década do século XVII, os problemas suscitados pela cédula de 1618 e 1622 deixaram de ter importância primacial, por causa do rompimento das rotas comerciais do Atlântico pelos corsários holandeses e da decadência do comércio no Rio da Prata, resultante desse fato.

Uma crítica às licenças comerciais outorgadas ao porto de Buenos Aires, põe em evidência que, objetivando uma fórmula de harmonia entre os interesses do comércio dos galeões e as necessidades mínimas das Províncias do Rio da Prata e Paraguai, as concessões procuraram criar um regime artificial, sem o sentido das realidades econômicas locais. Era caracterizado por concessões muito limitadas, por numerosas restrições, muitas das quais inexecutáveis, que levaram, pela força dos meios econômicos, ao estabelecimento, na prática, de um sistema de fraude constante à clausulas legais de comércio. A limitação extremada do conceito do comércio lícito, resultou num alargamento considerável do conceito de contrabando; a via do Atlântico que se havia aberto de modo tão restrito, converteu-se, graças às atividades fraudulentas, numa via de suprimentos de Potosí e Buenos Aires, num porto de exportação de prata. Desse fato se originou uma situação de permanente conflito entre os comerciantes do porto de Buenos Aires e a burguesia de Lima, apoiada pelo comércio de Cadiz, que, em última análise, não é senão a disputa entre a rota do Atlântico e a rota do Pacífico pelo abastecimento das minas de Potosí.

(21) *A.E.C.B.A.*, V, p. 21-26.

(22) Instruções del Cabildo de Buenos Ayres al licenciado don Antonio de León, procurador de la ciudad en la Corte de Madrid" 2.III.1624, *C.C.B.A.*, II, p. 203-205.

CAPÍTULO VI

O INÍCIO DO CONTRABANDO

a) OS PRIMEIROS CONTACTOS COMERCIAIS.

Os primeiros navios de registro destinados ao rio da Prata apareceram em consequência de licenças especiais outorgadas aos *adelantados* pelos termos das capitulações; mais tarde, a governadores que de Espanha se destinaram ao Rio da Prata outorgaram-se concessões análogas tendo em vista suprir as necessidades imediatas da empresa colonizadora (1).

Houve ainda reduzidas licenças de natureza esporádica e circunstancial concedidas por favoritismo, para introduzir determinadas mercadorias; entre estas, podemos citar a permissão especial da Audiência de Charcas, autorizando a entrada, em 1584, pelo porto de Buenos Aires, de certo número de escravos destinados ao bispo, isentos de imposto de importação (2). Em 1586 inaugurou-se o registro da aduana da cidade com a cobrança de direitos alfandegários relativos a mercadorias que entraram no porto em um navio de propriedade de Alonso de Vera y Aragón. É bem possível, que tendo partido para Espanha em 1581 em navio que fora levar ao rei a notícia da fundação da cidade de Buenos Aires, Aragón tivesse ido solicitar licenças de natureza comercial, pois obteve logo depois concessão de 600 ducados de direitos de importação (3). Em 1589 figura no comércio com o Brasil, um navio de propriedade de Juan de Torres de Navarrete, de nome de N. Sa. do Rosário,

(1) "Capitulación con don Pedro de Mendoza", Toledo, 21.V. 1533, *D.H.A.*, VII, p. XLVIII; "Capitulación con Juan Ortiz Zárate", Madrid, 10.VII.1569, *Revista de la Biblioteca*, I, p. 233-235. Ao governador Diego Rodríguez de Valdez foi permitido trazer escravos. (MADERO, *Historia del puerto de Buenos Aires*, p. 336); igual permissão obteve dom Diogo de Gôngora em 1619 (*Anais do Museu Paulista*, II, p. 108).

(2) *D.H.A.*, VII, p. L.

(3) *Registro Estatístico de 1585*, I, p. 4, em nota, apud TRELLES, M. R. — "Apuntes y documentos para la historia del puerto de Buenos Aires", *La Revista de Buenos Aires*, I, p. 11.

o mesmo que distinguia a embarcação de Alonso de Vera y Aragón (4). Esse comércio de importação deveria se ter efetuado em virtude de concessões especiais por parte do rei ou de autoridades subalternas, pois somente um ato perfeitamente legal importaria na instalação oficial da alfândega da cidade.

Foram esses navios chamados *soltos*, para diferenciá-los dos integrantes dos comboios da zona antilhana, que iniciaram a “segunda navegação das Índias”, isto é, a linha de navegação do Atlântico Sul. As licenças que lhes deram foros legais, distinguem-se das que já examinamos, iniciadas no século XVII, porque, além de constituírem privilégio individual, se destinavam exclusivamente à importação de mercadorias. Segundo Trelles (5), que consultou os originais dos livros da alfândega do porto de Buenos Aires, figuraram neste período no registro da exportação apenas quatro partidas de mercadorias, três das quais destinadas ao Brasil e com a anotação à margem de se terem devolvido os direitos correspondentes por terem sido cobrados sem ordem do Rei. Ainda em 1590 o tesoureiro Montalvo prestava conta do que recebera pelo imposto de importação e dizia ao Rei que até aquela data não haviam sido cobrados direitos de exportação (6).

À sombra desse intercâmbio comercial que se realizava com o Brasil, e, segundo parece, com base legal, outra corrente de comércio se desenvolveu incrementada por ela, que promoveu uma extensão do comércio rioplatense, bem além dos limites de jurisdição das Províncias do Rio da Prata e Paraguai. Essa corrente datava da época anterior ao estabelecimento de Buenos Aires, pois segundo declarou Garay, haviam partido por duas vezes navios para São Vicente, procedentes de Santa Fé, após a fundação da cidade (7). O estabelecimento do porto

(4) TRELLES, M. R. — *Op. cit.*, p. 20.

(5) A primeira remessa (1587), constou de manufaturas remetidas pelo bispo de Tucumán, avaliadas em 77.368 *reales*; a segunda (1588), avaliada em 800 *reales*, também provinha de Tucumán; a de 1591, avaliada em 150 *reales*, foi destinada, como as precedentes, ao Brasil. No ano de 1590, houve remessa de mercadorias avaliadas em 1.400 *reales*, sem menção do destino, feita por um negociante de mercadorias do Brasil (TRELLES, M. R. — *Op. cit.*, p. 22-23).

(6) “Carta relación del tesorero Montalvo”, Buenos Aires, 20. III.1590, *C.O.R.H.*, I, p. 433-434.

(7) “Declaración de Juan de Garay en el pleito de Juan Torres de Vera y Aragon con el fiscal de S.M.”, Santa Fé, 1.I.1583, *Anales de la Biblioteca*, X, p. 324.

de Buenos Aires deve ter sido favoravel à maior frequência e estabilidade desses contactos. Aliás, desde as primeiras expedições vindas de Espanha, destinadas ao Rio da Prata, se adotara o costume de fazer escala no Brasil para renioamento das provisões alimentícias, de maneira que essas relações entre as duas partes do litoral não constituíam fato extraordinário.

Um documento do século XVI nos permite avaliar aproximadamente a data em que se iniciou a intensificação do comércio platino brasileiro por meio de Buenos Aires. Escrevendo ao rei em 1586, dizia o tesoureiro da Fazenda Real de Córdoba:

“... abra sabido la comunicacion de la gobernación del rio de la plata con esta de tucuman y ansi abra dos años poco mas o menos que bino del brasil al puerto de Buenos Ayres um bergantin em que truxeron en el mucho açucar y yerro y demas del abiso que acaba le dieron de muchas mercadorias que se podian traer a esta gobernación y que cada Real que se llebase”, se podian hazer mas de quatro orro de costo y costas...” (8).

Por sua vez o tesoureiro de Buenos Aires dava notícia ao Rei de que:

“en el rriachuelo a cinco años que an empezado a yr y Venir navios a la costa del brasil que van en diez y en doze dias a san vicente o a santos que son los primeros puertos del brasil y en viente o treinta dias a la baya que es adonde ay mas contratacion estara como de españa a las canarias las mercaduras que traen son paños y algunas sedas y yerro y de lo que se cria en la tierra cosas de misques (sic) que son azucares conservas lienços de algodones viene todo esto en cajaria es mas el balumen que las mercaduras que traen...” (9).

(8) “Carta á S.M. de Gerónimo de Bustamante, Tesorero de la Real Hacienda”, Córdoba, 9.VI.1586, *P.G.*, I, 2.^a, p. 218.

(9) “Carta relación del tesorero Montalvo”, *C.O.R.H.*, p. 433. Vide também a “Carta de los oficiales reales, Hernando de Montalvo y Pedro Verdún de Vilaizan”, Buenos Aires, 5.VI.1588, *Ibidem*, p. 422; “Información levantada por el procurador del Cabildo de Santiago del Estero Alonso Abad, entre los vecinos”, Santiago del Estero, 1585-1589, *C.C.*, I, 2.^a, p. 114-242.

Podemos portanto avaliar que por volta de 1584-85, já se iniciara um tráfego regular entre o Brasil e o Rio da Prata e, nessa época, as mercadorias chegadas ao porto de Buenos Aires começavam a penetrar nas províncias de Tucumán. Aliás, desde 1582, segundo a relação de Pedro Sotelo de Narvaez (10), os habitantes de Tucumán se interessavam pelo comércio com o Brasil por intermédio de Buenos Aires e, por essa época, já eram frequentes os contactos entre o porto e as cidades do interior (11). Ao “gran comercio” que realizava o porto de Buenos Aires com as Províncias de Tucumán, Chile e Brasil se referia em 1585 o tesoureiro Montalvo, pedindo ao mesmo tempo informações “si de la moneda hecha que se saca por el dicho puerto para el brasil se deuen algunos derechos...” (12). Pouco depois, temos notícia dos primeiros indícios da penetração de comerciantes de língua portuguesa no interior das Províncias de Tucumán; para eles pedia livre trânsito o *Cabildo* da cidade de Santiago del Estero onde se encontravam então, vendendo as mercadorias que tinham trazido (13).

Em Córdoba, na mesma época, se registrava a passagem de dois mercadores vendendo açúcar, conservas e couros de anta, mercadorias que se avaliavam em 20.000 *pesos* (14).

b) A INICIATIVA COMERCIAL DO BISPO DE TUCUMÁN.

Coube a um prelado português, o bispo Francisco Vitória, a iniciativa de exportação de produtos de Tucumán para o Brasil e a tentativa de concatenar as atividades ilegais isoladas em rudimentar organização de contrabando para explorar o comércio entre o Brasil e o Rio da Prata. Francisco Vitória havia nascido em Portugal e, cedo ainda, abandonou sua pátria para tentar fortuna no Perú. Trabalhou em Lima em uma casa co-

(10) “Descripción de Tucumán feito por Pedro Sotelo Narvaez, vecino de estas Províncias”, *Relaciones Geográficas de Indias*, p. 151.

(11) “Declaración de Juan de Garay en el pleito de Juan Torres de Vera y Aragón con el fiscal de S.M.”, *Ibidem*, p. 172-73.

(12) “Puntos de una carta que el tesorero Hernando de Montalvo scriuió al Rey”, Rio de la Plata, 12.X.1585, *C.O.R.H.*, I, p. 380.

(13) “Carta á S.M. del Cabildo de la ciudad de Santiago del Estero”, 18.XII.1586, *C.C.*, I, 2.^a, p. 259-260.

(14) “Carta á S.M. de Gerónimo de Bustamante, Tesorero de la Real Hacienda”. Córdoba, 9.VI.1586, *P.G.*, I, 2.^a, p. 219.

mercial; depois ingressou no convento do Rosário, naquela cidade, onde realizou com êxito estudos eclesiásticos. Sua indicação para procurador das Cortes de Madrid e Roma abriu-lhe as portas da fortuna (15). Graças à situação favorável resultante da união das duas coroas, em breve conseguiu o bispado de Tucumán. Aí tornou-se logo conhecido pelas suas atividades comerciais que transformaram o bispado em uma feitoria particular, contando com a conivência de alguns membros da Audiência de Charcas.

Em 1587 enviou ele um navio ao Brasil, destinado a adquirir mercadorias na Baía; os objetivos comerciais da expedição estavam mascarados com propósitos de trazer jesuitas da cidade da Baía e de descobrir a rota de navegação para o Brasil (16). Segundo Cárcano (17), foi esse navio o primeiro a efetuar a navegação ao Norte do Rio de Janeiro, partindo do Rio da Prata, custeado com recursos inteiramente locais. Levava cerca de 30.000 *pesos* em prata e ouro (18).

Iam como prepostos do bispo, Diogo de Palma Carillo, capitão de navio, *vecino* de Córdoba, o deão Francisco de Salcedo, português natural de Faro, e certo Alonso de Vera, o montanhês, interessado no comércio de negros (19). Favoreciam os desígnios da expedição as relações do bispo entre as autoridades governamentais da colônia portuguesa.

Os visitantes foram muito bem recebidos na capitania de São Vicente onde adquiriram novo navio por estar deteriorado pela broma (*teredo navalis*) o que tinham trazido; partiram depois para a Baía onde se demoraram seis meses. Aí compraram novo navio de 30 a 40 toneladas e considerável quantidade de mercadorias, tais como escravos, caldeiras de cobre, pé-

(15) CÁRCANO, R. — “Primeras luchas entre la Iglesia y el Estado”, *La Biblioteca*, VII, p. 64-67.

(16) “Relación del viaje que Diego de Palma Carillo y el Padre Francisco de Salcedo hicieron al Brasil por mandado del obispo de Tucumán para traer religiosos de Cia. de Jesus y descubrir el camino del Rio de La Plata al Viza y de aquí al Brasil (20 de outubro de 1585 a março de 1587)”, *Anais do Museu Paulista*, I, p. 139-143.

(17) CÁRCANO, R. — *Ibidem*, VIII, p. 142.

(18) “Carta del gobernador Juan Ramirez de Velasco á S.M.”. Santiago de Tucumán, 6.IV.1587, *P.G.*, I, 1.^a, p. 195.

(19) “Carta á S.M. de Gerónimo de Bustamante”. *Idem*.

rolas para fabricação de açúcar, bacias, sinos, ferro, aço; receberam ainda presentes em escravos e artigos diversos avaliados em 150.000 *pesos* que o governador da Baía, Manuel Teles Barreto, enviava ao bispo de Tucumán (20). Embarcaram também seis padres jesuitas tendo como superior o padre Arminho, os primeiros que entraram pela via do Rio da Prata. No Espírito Santo receberam outras dádivas e daí partiram para o Rio de Janeiro onde foram festivamente recebidos pelo governador, Salvador Corrêa de Sá, conhecido do bispo. Daí, com novos presentes, rumaram para S. Vicente, onde adquiriram os gêneros alimentícios necessários para a viagem — cem quintais de arroz e muitas espécies de conservas — e finalmente rumaram os dois navios para o Rio da Prata em janeiro de 1587. Mas, na entrada do estuário, encontraram-se com o pirata inglês Roberto Withrington que os despojou de quasi toda a carga, deixando-os apenas com 45 escravos, um pouco de arroz deteriorado e farinha de mandioca. Depois de conduzi-los por 23 dias de navegação na direção sul, os piratas os abandonaram sem velas e sem mantimentos, e assim seus tripulantes regressaram para Buenos Aires, rotos e famintos.

A viagem do bispo tornou-se muito conhecida por causa do roubo dos corsários ingleses; dela fizeram as autoridades coloniais ampla relação ao rei, denunciando o eclesiástico “cuya vida e exemplo no es de prelado sino de mercador” (21). Mas o bispo não desanimou e remeteu logo ao Brasil, um carrega-

(20) Segundo Cárcano, o principal carregamento consistia em gado *vacum*, em quantidade avaliada em 145.000 *pesos*, adquiridos nas imediações de Salvador. (*Op. cit.*, p. 145). “A relación del viaje...”, já citada, não traz referências sobre esse fato.

(21) A denúncia da viagem do bispo de Tucumán aparece em todos os documentos da época. Citamos entre outros: as cartas do governador de Tucumán ao Rei, de 16.II.1586, *P.G.*, I, 1.^a, p. 186; de 6.IV.1587, *Ibidem*, p. 195-197; de 29.VI.1587, p. 214, *Ibidem*; de 10.X.1587, *Ibidem*, p. 231. “Carta á S.M. del Licenciado Cépeda”. La Plata, 13.I.1588, *A.C.*, II, p. 320-321. “Poderes que las ciudades de Santiago del Estero, San Miguel de Tucumán, Nuestra Señora de Talavera y Córdoba de la Nueva Andalucía, outorgan á Manuel Rodriguez Guerrero, para que, en su virtud, contradijera la entrada en aquellas provincias del obispo Fr. Francisco de Victoria... Años 1585-1588”, *C.C.*, I, 2.^a, p. 99-113; “Carta-relación á S.M. del Tesorero Montalvo”. Buenos Aires, 23.VII.1587, *C.O.R.H.*, I, p. 409-410. Vide também PEDRO CALMON — *História do Brasil*, 1.^o, *As origens, 1500-1600*, p. 389-391.

mento de tecidos de Tucumán, que trouxera de Córdoba em 30 carretas carregadas (22). Em 1588 remeteu nova expedição ao Brasil, com 45.000 *pesos* de prata para as operações comerciais. Impellido por formidável temporal, o navio foi dar na costa setentrional do estuário onde os viajantes foram socorridos e transportados novamente a Buenos Aires, mas a prata extraviou-se (23). Ao retirar-se do seu bispado embarcou para o Brasil com recursos consideráveis, deixando organizada no porto “una gran maquina para la hacienda que piensa entrar de aquellos estados a esta gobernación y Reino del Perú...” (24). Coube-lhe, portanto, ser o pioneiro das organizações de contrabando que surgiram no porto de Buenos Aires para explorar o comércio com o Brasil e a África. Senhor de largos recursos, vinculado às autoridades da Audiência de Charcas, relacionado no Brasil, fez de sua diocese o centro de vastas operações comerciais que compreendiam a região de Potosí, por um lado, o Brasil por outro. Na sua fé de ofício, Fr. Francisco Vitória se orgulhava de ter sido o primeiro a abrir o caminho e o comércio de Tucumán com o Rio da Prata (25).

Não temos elementos para julgar em que medida o movimento comercial entre o Brasil e o Rio da Prata, nos anos seguintes, foi condicionado pelas atividades dos grupos contrabandistas; entretanto, é fato confirmado pelas estatísticas o evidente progresso no comércio do porto após as viagens do bispo de Tucumán (26). A esse comércio, o marquês de Cañete,

(22) “Carta del gobernador de Tucumán, Juan Ramirez de Velasco”. Santiago del Tucumán, 10.X.1587, *P.G.*, I, 1.^a, p. 280. Foram avaliadas na alfândega do porto de Buenos Aires em 77.368 *reales* (vide nota 5, p. 58).

(23) “Carta de Juan Ramirez de Velasco, gobernador de Tucumán, á S.M.”. Santiago de Tucumán, 27.XII.1588, *P.G.*, I, 1.^a, p. 266.

(24) “Carta del gobernador Juan Ramirez de Velasco á S.M.”, Santiago de Tucumán, 10.X.1587, *P.G.*, I, 1.^a, p. 227.

(25) “Carta del licenciado Céspedes á S.M.”. La Plata, 13.I. 1588, *A.C.*, II, p. 321.

(26) Importação em *reales* de prata (apud GONDRA, *Las ideas económicas de Belgrano*, p. 380-384).

1586	.....	6.833	1591	.....	427.589
1587	.....	—	1592	.....	73.094
1588	.....	70.673	1593	.....	259.073
1589	.....	69.868	1594	.....	627.271
1590	.....	73.917			

vice-rei do Perú, deu foros de legalidade quando suspendeu em 1592 a proibição de comerciar com o Brasil pelo porto de Buenos Aires, pondo este sob a fiscalização da Audiência de Charcas (27). Mas tal foi a reclamação dos comerciantes do Perú, alarmados pela invasão das mercadorias provenientes da via atlântica na praça de Potosí, que, em 1594, o rei estabelecia de modo formal o fechamento do porto de Buenos Aires:

“e sido ynformado que por el rio de la plata se mete en esas provincias yerro y otras mercadurias del brasil y pasan estrangeros sin que aya quien mire en ello ni se lo ynpida y asi se comiença á frequentar aquel paso é porque conviene atajar los daños é ynovenientes que desto se siguen os mando que hagays que se averigue y entienda que mercadurias y yerro y otras cosas del brasil se an metido por el dicho rio de la plata contravando... no se consienta ni permita que por alli entren ni si contrate yerro esclavos ni otro ningún genero de mercadurias del brasil angola guinea ni otra ninguna parte de la corona de portugal ni yndias orientales sino fuera de sevilla en nauios despachados por la casa de la contratación...” (28).

A proibição não foi admitida senão depois de representações por parte da população de Buenos Aires e de solicitações do vice-rei. Em outubro de 1596, para encerrar o debate, declarava o rei que a cédula de proibição devia ser cumprida, não obstante os danos resultantes para as províncias do Rio da Prata e de Tucumán (29).

Justamente quando começavam a ter valor efetivo as proibições comerciais de 1594, Felipe II ajustava com Pedro Gomez Reynal o *asiento* de 1595 (30 de janeiro), segundo o qual lhe era permitido introduzir 600 escravos anualmente no Rio da Prata; estipulava, porém, o direito de suspender esse comércio, sem indenização alguma, desde que o julgasse conveniente. Mais ainda: Reynal desfrutava de privilégio exclusivo do comércio em Buenos Aires, não lhe sendo permitido negociar li-

(27) FREGEIRO, C. L. — *Historia documental y crítica*, p. 82.

(28) *C.O.R.H.*, p. 508.

(29) FREGEIRO, C. L. — *Op. cit.*, p. 83; cartas da Audiência de Charcas a S.M., de 17.II.1595, *A.C.*, III, p. 241-42, e de 23.II.1596, *Op. cit.*, p. 304-305.

cenças de escravos, o que bem revela o pensamento da Coroa de eliminar a participação dos comerciantes locais das operações de comércio do porto (30).

A-pesar-dessas restrições, o contrato de Reynal teve como resultado o recrudescimento das operações clandestinas. Graças às clausulas do *asiento* os navios negreiros podiam abordar o estuário, com equipagem e comissário portugueses (31), sendo-lhes facultado partir dos domínios portugueses, como Lisboa, onde o *asientista* tinha casa aberta; essas disposições constituiriam amplos subterfúgios para o tráfico ilícito.

Pouco depois o bispo de Charcas denunciava a quantidade de negros que entravam pelo porto sem licença, justamente com estrangeiros diversos, particularmente portugueses (32). A Audiência solicitava providências para proibir a entrada da gente de nação portuguesa que, ao abrigo do contrato de Reynel, penetrava pelo Rio da Prata e se infiltrava nos territórios do Alto Perú (33). A cédula real de 20 de outubro de 1597 pediu informações acerca do número de escravos trazidos a Buenos Aires por Reynel.

Alem de escravos que chegavam procedentes do Brasil, ativo comércio de gêneros alimentícios e produtos manufaturados se fazia entre os portos brasileiros e o Rio da Prata. A carta do mercador português, Francisco Soares, (35) escrita em 1597 do Rio de Janeiro, a seu irmão residente em Portugal, contava a frequência desses mercadores do Rio da Prata no Rio de Janeiro, assim como na Baía e em Pernambuco, quando aquela praça não podia suprir todas as suas necessidades. Segundo Soares, eles traziam apenas dinheiro — ouro e prata — com que adquiriam mercadorias diversas, açúcar, arroz, fazendas e principalmente chapéus, artigo muito procurado no Perú. “Este Rio — dizia Francisco Soares — é um grande comér-

(30) SCALLE, G. — *La traite négrière aux Indes de Castille*, I, p. 349.

(31) SCALLE, G. — *Op. cit.*, p. 348-351 e 356.

(32) “Carta del obispo de Charcas á S.M.”, 20.V.1596, PASTELLS, R. P. — *Historia de la Compañia de Jesus*, I, p. 65.

(33) “Carta de la Audiencia de Charcas á S.M.”. La Plata, 28.IV.1600, *A.C.*, III, p. 452.

(34) “Real cédula de 20.X.1597, sobre los esclavos introducidos por Pedro Gomez Reynel”, *R.C.*, p. 45.

(35) ROCHA POMBO, J. E. — *História do Brasil*, vol. V, p. 583-585.

cio, o mais próximo e mais facil caminho para ir ao Perú”. Os lucros eram consideraveis, calculados em 1.000% sobre as mercadorias de Espanha.

Dom Luiz de Velasco, novo vice-rei do Perú, condenou oficialmente a política liberal de seu antecessor, o marquês de Cañete, tão prejudicial aos interesses do comércio monopolista do vice-reino. Em 1600, por decreto expedido de Callao, proibia qualquer gênero de comércio entre o Perú, o Rio da Prata e o Brasil, declarando abusiva a cédula do marquês de Cañete que o havia autorizado (36). Para o porto havia sido enviado em 1596 dom Sancho de Figueroa, como juiz comissionado pelo Licenciado Gutierrez de Ulloa, inquisidor apostólico nos Reinos do Perú e visitador da Audiência de Charcas, afim de inquirir sobre o comércio de mercadorias que pelo Rio da Prata entravam para o interior. Mas Figueroa, apenas chegou ao porto, associou-se ao grupo contrabandista para tirar partido da situação e reconstruir sua fortuna. Segundo o contador Hernando de Vargas, era “maquina lo que tenía ordenado y fabricado para passar negros por este puerto y otras cosas que es temeridad y gran castigo” (37). Navios saiam de Buenos Aires rumo a Angola e ao Brasil, despachados pelas próprias autoridades do porto, à revelia das cédulas reais (38).

c) BUENOS AIRES COMO PORTO DO ALTO PERÚ.

Essa corrente comercial que dava animação desusada ao porto de Buenos Aires, só pode ser explicada se tivermos em conta a atração extraordinária exercida pelos centros mineiros do Perú. Como poderia Buenos Aires, aldeia insignificante de 60 *vecinos*, promover transações comerciais que compreendiam,

(36) FREGUEIRO, C. L. — *Historia documental y crítica*, p. 85, em nota.

(37) “Carta del 8 de julio de 1596, del Contador Hernando de Vargas al Rey. *C.O.R.H.*, p. 444. Vide, acerca da participação de dom Sancho de Figueroa no comércio de contrabando, a “Ynformación fecha de oficio por los Juezes y oficiales, de la Real hazienda... contra don Sancho de Figueroa no comércio de contrabando, a “Ynformación que hizo contra la Real Hazienda”, 1596, *Op. cit.*, p. 453-514.

(38) “Carta del 8 de Julio de 1596”, *Op. cit.*, p. 441.

segundo o registro alfandegário, vários milhares de *reales*? A cidade era na realidade o porto de Potosí e de Tucumán. Pode-se avaliar a verdade dessa afirmação quando se sabe que funcionavam em Potosí, no fim do século XVI, 24 casas de roupas de Castela; os tecidos entrados nessa cidade, pela via do Tucumán, tais como pavilhões, almofadas, colchas lavradas, tecidos vários, atingiam a importância de 100.000 *pesos*, ou seja, um quarto do total das transações anuais que se efetuavam naqueles estabelecimentos (39).

Quanto ao comércio de escravos, a corrente importadora pelo porto de Buenos Aires tendia a adquirir cada vez maior importância à medida que se agravava o problema da falta de gente de serviço. O aborígene desaparecia rapidamente vitimado pelas guerras de conquista, pelas epidemias arrasadoras, pelos trabalhos excessivos, principalmente na região das minas. Já no fim do século XVI era geral o clamor pela deficiência de mão de obra e rogava-se ao Rei a importação de escravos negros para suprir as necessidades inadiáveis da colonização e da exploração das minas. Principalmente a região de Potosí, “o nervo principal da república”, constituía a mais poderosa fonte de consumo de mão de obra do continente. Em todas as partes do vice-reino produzia-se o fenômeno do êxodo dos índios de serviço, levados para as minas, apesar-das cédulas reais que proibiam sua remoção para as outras províncias além de sua terra natal (40).

Desde cedo se perceberam as vantagens da importação de escravos negros do Brasil; as autoridades de Tucumán, de Charcas, como do Rio da Prata, pediam permissão ao monarca para importá-los do Brasil, encarecendo as grandes facilidades de comunicação entre as duas partes da coroa de Castela por intermédio do Rio da Prata (41). Aos poucos, uma corrente de

(39) FREGEIRO, C. L. — *Op. cit.*, p. 84.

(40) Cartas do governador de Tucumán, Juan Ramirez de Velasco a S.M., Tucumán, 10.X.1586, *P.G.*, I, 1.^a, p. 183-184; de 10.IV.1590, *Ibidem*, p. 281; Cartas do Licenciado Cépeda, presidente da Audiência de Charcas, escritas de La Plata, 28.II.1591, *A.C.*, III, p. 104; de 1.X.1592, *Ibidem*, p. 157; de 12.III.1593, *Ibidem*, p. 165; de 17.II.1595, *ibidem*, p. 251 e 253; de 28.III.1595, *Ibidem*, p. 265; de 10.IV.1597,

escravos negros começou a fluir para as minas de Potosí, por intermédio do porto de Buenos Aires, trazidas do Brasil ou diretamente das colônias africanas. Calcula-se que por volta de 1597 entravam por Buenos Aires, procedentes do Brasil, cerca de 250 escravos por ano, que eram vendidos em Potosí, a 250 pesos cada um (42); em 1603, o número oficialmente computado chegava a 450 (43).

A falta de elementos não nos permite avaliar o valor total das operações comerciais que se faziam por meio de Buenos Aires. Dispomos de dados acerca do valor das mercadorias apreendidas (44) e de outros sobre a cifra oficial do valor da exportação e importação em períodos de dez anos (45). Esses números nos fornecem, entretanto, imagens deformadas da realidade, pois é da própria natureza do comércio de contrabando a evasão do cômputo oficial.

O comércio que se efetuava por Buenos Aires e que uniu numa longa cadeia as regiões mineiras do Perú e os portos brasileiros, tinha podido desenvolver-se graças à vigilância complacente das autoridades de Tucumán. As cidades do interior, pela sua posição estratégica, intermediárias entre o porto e as regiões mineiras do Perú, ligaram-se desde cedo às atividades fraudulentas do porto de Buenos Aires. Pelas cidades de Tucumán descia a prata de Potosí para o porto de Buenos Aires, e para lá seguia também a maioria dos produtos desembarcados no porto platino. Neste, a população em geral não compartilhava dos benefícios do tráfico ilegal. Já se pode perceber na cidade, o fenômeno da coexistência de dois tipos de economia, um das trocas “in natura”, para as operações locais, outro à base monetária, para o intercâmbio com o exterior, fenômeno

(41) Cartas do Licenciado Cépeda, presidente da Audiência de Charcas, escritas de La Plata, 28.II.1590, *A.C.*, III, p. 27; 2.VII.1590, *ibidem*, p. 87; de 18.XI.1590, *Ibidem*, p. 93; de 28.II.1591, *Ibidem*, p. 102-103; de 12.III.1593, *Ibidem*, p. 165-166.

(42) SCALLE, G. — *La traite négrière aux Indes de Castille*, I, p. 382.

(43) FREGEIRO, C. L. — *Historia documental y crítica*, p. 84.

(44) No período 1586-1596 o valor das mercadorias apreendidas foi de 92.878 reales; de 1596-1605 atingiu a 64.604 reales. (GARCIA, J. A. — *La ciudad indiana*, p. 226).

(45)	Ano	Importação (reales)	Exportação (reales)
	1586-1596	1.810.314	84.758
	1596-1605	1.411.282	753.436

(GARCIA, J. A. — *La ciudad indiana*, p. 227).

que se acentuou no primeiro quartel do século XVII. Segundo o testemunho de Zárate, vinham de Potosí e de Tucuman os mercadores que afluíam ao porto por ocasião da chegada dos navios, atraídos pelos preços mais compensadores dos artigos vindos pela via atlântica (46). Assim, na mesma época em que cruzavam a cidade de Buenos Aires milhares de *reales* em prata, negros e artigos manufaturados, aí verificavam-se fenômenos de rarefação de moeda e de gêneros importados, já examinados (vide capítulo IV). Na base de todas as atividades comerciais do porto, no século XVI, como nos seguintes, não se pode perder de vista a mútua dependência econômica entre Buenos Aires e as regiões do interior; sem Tucumán e Charcas, o porto não teria significação.

Por outro lado, de grande importância se revestia para Tucumán o comércio pelo Rio da Prata. Basta dizer, que no século XVI, fez parte da política dos governadores de Tucumán (tendo por base a alegada prioridade das explorações de Jerônimo Luiz de Cabrera no Rio Paraná), a reivindicação do porto de Santa Fé ou da Fortaleza de Caboto e principalmente Buenos Aires, para a jurisdição da cidade de Córdova, “chave de todas as províncias e passo para os reinos do Perú” (47).

CAPÍTULO VII

O COMÉRCIO NO RIO DA PRATA NO SÉCULO XVII

a) PROVIDÊNCIAS PARA A REPRESSÃO AO CONTRABANDO.

O ano de 1602 marcou a concessão da primeira licença de importação e exportação para o porto de Buenos Aires; desde

(46) “Título de contador para la Caja de Buenos Ayres, 2.V. 1594”, apud (TRELLES, H. R. — “Apuntes y documentos para la historia del puerto de Buenos Aires”, *La Revista de Buenos Aires*, I, p. 23.

(47) “Carta á S.M. del gobernador de Tucumán, Hernando de Lerma”, Talavera, 29.IX.1581, *P.G.*, I, p. 91-92; “Carta á S.M. del gobernador Juan Ramirez de Velasco”, Santiago del Estero, 10.XII.1586, *Ibidem*, p. 193; “Carta á S.M. de la ciudad de Santiago del Estero”, Santiago del Estero, 4.II.1587, *C.C.*, p. 261; “Carta á S.M. de la Audiência de Charcas”, La Plata, 5.III.1590, *A.C.*, III, p. 59; “Carta á S.M. del Licenciado Cépeda”, La Plata, 28.II.1591, *Ibidem*, p. 101-102.

então, até 1623, data da fundação da alfândega de Córdoba, o comércio no Rio da Prata foi caracterizado por períodos de acentuada intervenção estatal nos negócios do porto e por fases de grande florescimento do comércio de contrabando.

A política intervencionista teve em mira a repressão do comércio ilegal; foi exercida por Hernandarias de Saavedra, o crioulo de Santa Fé, quando no cargo de governador, um dos mais escrupulosos cumpridores das cédulas reais.

Justamente em agosto de 1602, quando Felipe III concedia ao porto de Buenos Aires a primeira permissão, Saavedra assumia pela segunda vez o posto de governador das Províncias do Rio da Prata e Paraguai, e nele se manteve até dezembro de 1609. Mais tarde foi chamado novamente a ocupar o mais alto posto da magistratura local (3 de maio de 1615 a 15 de novembro de 1618) (1). Ambos os períodos administrativos se caracterizaram, em relação ao comércio da cidade, por uma interpretação estreita das cláusulas das licenças comerciais.

Sua política de repressão ao comércio de contrabando, que se desenvolvia francamente no porto, exerceu-se, antes de tudo, pelo controlo do tráfego marítimo. Para isso Saavedra limitou a marinha mercante, que fazia o comércio no estuário, ao mínimo indispensável, apenas a 8 navios de 50 a 60 toneladas, expressamente determinados para efetuarem as comunicações com o exterior; os demais foram intimados a deixar de frequentar as águas do estuário. Como a cédula real determinava que a navegação só podia ser feita em navios próprios e, como os moradores não dispunham de capitais suficientes para adquirí-los, o governador estabeleceu uma fórmula de conciliação entre os termos da regulamentação vigente e as realidades econômicas locais, obrigando os *vecinos* a se tornarem sócios daqueles navios. Para prevenir a participação dos funcionários reais no contrabando do porto, passou a fazer, em pessoa, a visita regulamentar aos navios e, ninguém como ele foi tão intransigente na

(1) Hernandarias de Saavedra, que já havia exercido por duas vezes o cargo de tenente de governador em Assunção, foi eleito pelo Cabildo e nomeado governador das Províncias em 16 de Dezembro de 1597, depois da morte de Juan Ramirez de Velasco que exercia desde 1596 o cargo de governador das Províncias do Rio da Prata e Paraguai. Vide o trabalho de Manuel V. Figuerero e Enrique de Gandia — “Hernandarias de Saavedra”, *H.N.A.*, III, cap. VII.

arrecadação das mercadorias consideradas de contrabando, as quais eram vendidas em leilão (2). Exerceu vigilância severa sobre o movimento de passageiros clandestinos, principalmente quanto à passagem para o Perú; datam do seu período administrativo, os primeiros reembarques para os portos de origem (Brasil), de pessoas chegadas a Buenos Aires por meios ilegais, muitas das quais, como veremos, já estabelecidas com residência na cidade (3).

Em 1615 (4 de maio), ao reassumir pela última vez o mando nas Províncias do Rio da Prata e Paraguai, Hernandarias retomou a execução de seu programa de combate ao comércio ilícito. Alegando cumprir ordens expedidas pelo vice-rei do Perú, o marquês de Montes Claros (4), tornou à questão da obrigatoriedade de transporte em navios próprios, acrescentando que a tripulação deveria ser castelhana. Não obstante as solicitações do *Cabildo* (5), alegando a impossibilidade de cumprir os termos da lei, quer pela insuficiência de recursos próprios, quer pela falta de pessoal habilitado e deficiência de madeira na região do estuário, Saavedra considerou-a irrevogável. Por essa razão o procurador geral das Províncias em Espanha, o capitão Manuel de Frias, solicitou ao Rei que se permitisse fretar navios sem discriminação quanto à procedência da tripulação, pois de outro modo não poderiam utilizar as permissões que lhes tinham sido outorgadas. Os *vecinos* reclamaram contra a estreiteza e o rigor da interpretação da cédula real; o total das quotas legais não havia sido utilizado, tendo havido perda

(2) "Expediente sobre el cumplimiento de las cédulas reales de permisión de navegación de frutos, concedidas a la ciudad de Buenos Aires, formado a raíz de la investigación levantada por el capitán Juan Pedrero de Trexo, Juez de comisión de la Real Audiencia de La Plata", Buenos Aires, años de 1605-1606, *C.C.B.A.*, I, p. 95-135.

(3) "Auto del embarque de portugueses", Buenos Aires, 15.IX. 1603, TRELLES, H. R. — "Apuntes y documentos para la historia del puerto de Buenos Aires", *La Revista de Buenos Aires*, I, p. 326.

(4) "Carta de Saavedra ao Rey", 13.V.1618 (em minuta), CER-VERA, H. — *Historia de la ciudad y provincia de Santa Fé*, I, p. 67 do Apêndice documental.

(5) Ata de 3.IV.1615, *A.E.C.B.A.*, III, p. 173; Ata de 22.VII. 1615, *Ibidem*, p. 245; Ata de 25.I.1616, *Ibidem*, p. 311.

de parte dos produtos exportáveis pela falta de transporte (6).

Levou o governador seu intervencionismo econômico ao extremo de determinar a natureza do comércio do retorno; proibiu a importação de certos produtos tais como açúcar, mel e cera que os habitantes do porto estavam habituados a receber do Brasil, alegando ser necessário evitar a concorrência que estes faziam à produção regional, principalmente à da cidade de Assunção. Na informação levantada pelo procurador da cidade, Juan Dias de Ojeda, os *vecinos* solicitaram do Rei que lhes fosse permitido continuar a abastecer-se de vinho, açúcar e cera no Brasil (7). Saavedra, ao reassumir o governo em 1619, restabeleceu a proibição tendo em vista defender a produção do Paraguai (8). Segundo parece, a produção paraguaia de vinho e açúcar ainda deveria ser insuficiente para atender às necessidades da população das Províncias, pois, nessa época, as Atas da Câmara registram queixas pela falta de açúcar e vinho na cidade; por várias vezes reclamou-se permissão especial para importar os vinhos “chilenos” como se chamavam então os produzidos na região de Cuio (9).

Segundo parece, a repressão empreendida por Saavedra contra a ascendência econômica de Córdoba, exprimia, não apenas uma guerra econômica entre o Paraguai e o Tucumán pelo abastecimento do porto de Buenos Aires, mas também a defesa dos próprios interesses do governador na região de Assunção, onde se havia feito grande proprietário. Para isso, possivelmente teria se ligado ao grupo monopolista de Sevilha e de Lima, de cuja política se tornou então, ferrenho defensor.

A repressão ao comércio fraudulento se completou com o controlo das relações comerciais entre Buenos Aires e as Pro-

(6) “Memorial del Procurador General de las Provincias del Rio de la Plata en España, Capitán Manuel de Frias, dirigido al Rey y visto en Consejo”, Madrid, 1617-1618, *C.C.B.A.*, II, p. 66 e seguintes.

(7) “Información levantada en Buenos Aires por el procurador Johan Dias de Ojeda entre los moradores”, Años 1606-1608, *C.C.B.A.*, I, p. 168.

(8) “Mandamiento del gobernador”, Buenos Aires, 20.VI.1615, *A.E.C.B.A.*, III, p. 229-231.

(9) Ata de 29.I.1618, *A.E.C.B.A.*, IV, p. 19; Ata de 29.VII.1619, *Ibidem*, p. 262; Ata de 13.XI.1619, *Ibidem*, p. 318; Ata de 4.II.1619, *Ibidem*, p. 7-8.

víncias de Tucumán. Nestas, segundo dizia o governador D. Alonso de Ribera, os elementos mais importantes da população eram os mercadores que iam de Potosí a Buenos Aires e, deste porto, ao Chile e ao Paraguai (10). Entretanto, pela sua situação geográfica excepcional, como porta de Tucumán, foi Córdova que desempenhou papel de grande importância nas trocas entre o porto e as regiões mineiras, papel que se acentuou no século XVII, quando se desenvolveu o comércio pela via do Atlântico. Pela sua posição marginal nas Províncias do Tucumán, Córdova se vinculava menos ao governo central dessas Províncias do que às do Rio da Prata e Paraguai, às quais se ligava por planícies de fácil travessia. As serras de Córdova, áridas, isoladas, regadas por correntes fluviais, diferentes das montanhas áridas do Noroeste, constituíram desde os primeiros tempos de colonização um contraste com as estepes secas e poeirentas que as circundam. Aí se desenvolveram com facilidade culturas de trigo, assim como de algodão, com que se fabricavam tecidos ordinários. Em todos os anos de colheitas deficientes, Buenos Aires apelava para as reservas agrícolas de Córdova, que constituiu um celeiro para o porto até a segunda metade do século XIX, quando os trigais do pampa oriental começaram a produzir excedentes (11).

Entretanto, foi somente depois que se iniciou a intensificação do tráfego comercial entre Buenos Aires e o interior, que Córdova desenvolveu seus recursos e começou a desfrutar as vantagens de sua posição estratégica excepcional, na encruzilhada das vias de Buenos Aires e da região paraguaia. Em virtude do problema da água na travessia das planícies interiores, a circulação colonial dera preferência à rota por Córdova, por causa dos rios que correm ao pé das suas montanhas (12).

(10) "Carta al Rey del gobernador del Tucumán, don Alonso de Ribera, representando los inconvenientes de comprender en la jurisdicción de la Audiencia de Chile las provincias de Tucumán y Paraguay, Año de 1606", *Revista de la Biblioteca de Buenos Aires*, III, p. 112.

(11) *A.E.C.B.A.*, I, Ata de 6.II.1605, p. 121; Ata de 7.II.1605, *Op. cit.*, p. 123; Ata de 27.VIII.1607, *Op. cit.*, p. 402; Ata de 4.V.1620, *Op. cit.*, IV, p. 284-285; Ata de 1.VI.1620, *Op. cit.*, p. 391-392; Ata de 16.II.1621, *Op. cit.*, V, p. 43.

(12) TOBAL, G. F. — *Lecciones de Geografía Argentina*, p. 154 (em nota).

Assim, Córdoba se tornou, tal como S. Miguel de Tucumán, um ponto de baldeação na via de Buenos Aires ao Perú e Mendoza. Essas vantagens geográficas explicam a preponderância ascendente de Córdoba no século XVII, tal como a desfrutara Santiago del Estero, cabeça de província, nas jornadas de conquista do século XVI.

Desde cedo o comércio contrabandista do porto havia-se vinculado à cidade de Córdoba, por onde se fazia no século XVI, como já vimos, farto contrabando de metais do Perú, além de pequeno comércio de farinha e tecidos de algodão. Na época em que se apregouo no porto a primeira licença comercial, a economia da cidade, ainda patriarcal, não estava aparelhada para a produção em larga escala de maneira a produzir excedentes para a exportação.

Nem mesmo havia quantidades suficientes de sebo e charque na região de Buenos Aires, pois muitos *vecinos* obtiveram que se comutassem em farinhas as quotas desses produtos; tinham eles tão pouco valor econômico, que os negociantes preferiam pagar os direitos de importação e abandonar no porto as quantidades adquiridas para poder ter direito à carga de retorno. Quanto à farinha de trigo, foi somente recorrendo ao intercâmbio ilegal com a cidade de Córdoba que puderam embarcá-la, em quantidades muito maiores do que as assinaladas na cédula de permissão (13).

Hernandarias procurou desligar o porto de seu “hinterland”, e para isso proibiu o intercâmbio comercial entre as duas cidades, reduzindo os meios de transporte, para as comunicações entre ambas, apenas a uma carreta para a locomoção de pessoas. Escrevia ele ao rei, justificando sua política de repressão, que ela fora ditada,

“Por el ynconveniente grande que se seguia de entrar las dichas harinas de cordoba respeto de que la embarcarian y que con ellas se traia plata y pasajeros que passauan al brasil ocultamente y los del brasil

(13) “Expediente sobre el cumplimiento de las cédulas reales de permisión de navegación de frutos, concedidas a la ciudad de Buenos Aires, formada á la raiz de la investigación levantada por el capitán Juan Pedrero Trexo, Juez de comisión de la Real Audiencia de La Plata”, Buenos Aires, ano de 1605, *C.C.B.A.*, I, p. 95-135.

passauan huydos a la governacion de tucuman con la comodidad de las dichas carretas las quales asimismo se llevauan los fletes y aprouenchamientos y la Ropa que entraua por este puerto, se seguian otros inconvenientes en deservivio de Vuestra Magestad...” (14).

Para avaliarmos a importância do contrabando que então se fazia por Córdoba, basta dizer que na vistoria a que Hernandarias imediatamente procedeu nas carretas que haviam partido para Tucumán, encontrou quantidade de fazendas avaliada em 3 a 4 mil *pesos* (15).

A política de Saavedra foi continuada, no período administrativo de seus sucessores, pela Audiência de Charcas; esta agia em nome dos interesses da burguesia limenha, postos em perigo pela concorrência avassaladora da rota do Atlântico.

O visitador dor Francisco de Alfaro, especialmente enviado pela Audiência de Charcas em 1611, para verificar os “excessos” que se cometiam no porto de Buenos Aires, expressou por meio de uma série de decretos a opinião oficial das autoridades do vice-reino acerca do comércio ilícito no porto de Buenos Aires. Suas primeiras medidas, consubstanciadas no bando publicado em Córdoba em 9 de maio de 1611 (16), constituíram uma ampliação e um reforço ao bando de Saavedra, de 1604, confirmado pela cédula proibitiva de 1606; elas procuraram estabelecer uma linha de isolamento em torno do porto de Buenos Aires, pela ruptura das principais rotas de comunicação intercolonial. Córdoba deveria constituir escala final obrigatória para todos os índios portadores de gado procedente de qualquer cidade das Províncias do Tucumán, ficando proibida a sua entrada no território de jurisdição da cidade do porto; as pessoas provenientes do Perú, não podiam ir além de Santiago del Estero, a capital das Províncias do Tucumán; Mendoza devia ser o ponto terminal obrigatório para as pes-

(14) “Carta del gobernador del Rio de la Plata Hernandarias de Saavedras a sua Magestad”, Buenos Aires, 5.IV.1604, *Anais do Museu Paulista*, I, p. 276.

(15) “Carta. del gobernador del Rio de la Plata”, *Ibidem*, p. 277.

(16) “Auto del visitador don Francisco de Alfaro”, Córdoba, 9. V.1611, *A.E.C.B.A.*, II, p. 364-366.

soas procedentes do Chile, e Santa Fé para as provenientes do Paraguai; vedava-se a todas as pessoas provenientes do exterior, desembarcadas no porto de Buenos Aires, o trânsito livre para a cidade de Córdoba.

Os decretos de Alfaro, referentes à regulamentação do comércio no porto de Buenos Aires, lidas no *Cabildo* em 25 de maio do mesmo ano, constituíam uma reedição em conjunto de cláusulas restritivas que constavam nas cédulas de permissão e das medidas de Saavedra referentes ao controlo do tráfego marítimo (17).

O *Cabildo* de Buenos Aires não se conformou com os decretos de Alfaro; protestou principalmente contra a cláusula 49 relativa à proibição da venda de mercadorias adquiridas em arremate público, fora do território das Províncias do Rio da Prata e Paraguai (18), que constituiu o ponto convergente das reclamações, pois procurava pôr termo à fonte principal dos lucros do comércio do porto, isto é, a venda de escravos de arribada para as minas de Potosí. Juan de Vergara, *regedor* da cidade e grande contrabandista (vide cap. VII), nomeado pro-

(17) Entre as disposições mais importantes citamos: obrigatoriedade do transporte em navios próprios, com mestres naturais de Castela ou *vecinos* do porto; proibia-se o transpasse das quotas de permissão que só podiam ser utilizadas pelos *vecinos* do porto; eram considerados *vecinos* apenas os nascidos em terras da Coroa de Castela, estando excluídos os recentemente recebidos pelo *Cabildo*, que só poderiam desfrutar das quotas de permissão 3 anos após a obtenção do título de *vecinos*; licença especial para poder viajar nos navios de permissão; estipulação de multas para os que auxiliassem de qualquer forma a passageiros clandestinos; obrigatoriedade de visita aos navios, antes de deixar o porto, pelos funcionários reais e perda total em proveito do fisco de qualquer quantidade de metal apreendido; proibição de internação de mercadorias entradas no porto, até as arrematadas em leilão; registro obrigatório para as mercadorias destinadas a Santa Fé; as carretas destinadas a Córdoba, estavam sujeitas a visita, dentro ou fora do distrito da cidade de Buenos Aires; proibia-se a permanência de índios de Tucumán em Buenos Aires, além do tempo em que aí permanecessem as carretas por eles trazidas (Ordenanzas del visitador Don Francisco de Alfaro sobre la forma de proceder en las permisiones concedidas a los vecinos de Buenos Aires, 25 de junho de 1611, *A.E.C.B.A.*, II, p. 367-375).

(18) “Los esclavos y mercadorias que se tomarem por mal nabegado y descamino y fuera de registro se an de bender en la rreal almoneda con los requisitos contenidos en estas ordenanças y los que lo compraren con esta ocasion querran tener libertad Para sacarlo a bender

curador para defender os direitos da cidade, conseguiu do governador Dom Francés de Beaumont y Navarra a suspensão da cláusula 49 por um ano até que o caso fosse resolvido pelo Conselho Real ou pelo vice-rei (19). Os argumentos de que se lançou mão, nessa ocasião, valem por uma apologia ao comércio de contrabando: proibir o comércio dos negros de arribada com as províncias interiores seria condenar o porto à ruína e, portanto, ameaçá-lo de novo despovoamento; resultaria ainda grave dano à Fazenda Real, pois somente o descaminho de negros rendia à Coroa uma soma de 40 a 60 mil *pesos*, que se remetiam para Potosí, além da parte dispendida com o pagamento de salários aos soldados do porto. A medida ainda iria atingir os comerciantes das províncias de Tucumán, Chile e Perú, que participavam do comércio de escravos como mercadoria de retorno, pois os *vecinos* do porto apenas podiam adquirir pequeno número deles, devido ao valor ínfimo dos produtos da terra.

Na mesma ocasião o Visitador Alfaro decretou, por meio de 130 cláusulas, a supressão do serviço pessoal obrigatório e

a estas ProbinCIAS del Piru con lo qual sessa el yntento que se tiene de serrar la contratacion de aquel puerto y los que usaren desta grangeria seran mas aprouechados y para escusar esto en todo lo que es pusible declaro y mando que todo lo que se bendiere en la dicha rreal almoneda baya y sea sempre con calidad de auerse de consumir en la dicha gouuernacion del paraguay y sus poblaciones y no lo an de poder sacar fuera dellas y dareis certificacion y testimonio de lo que se bendiere espasificando esta calidad y asi con todo eso los dichos compradores los sacaren de la dicha gouernacion declaro por perdidos los dichos esclaus y mercaderias y que todos y qualesquier juezes de sua magestad puedan tomar por tal y apliquen por terçias parte como todos los demas descaminos. En la ciudad de los Reyes de la probincia del peru a diez y ocho dias del mes de março de mill y seiscientos y treze años". (C.C.B.A., II, p. 18-19).

(19) "Carta del nuevo procurador de Santa Fé y Buenos Aires en España, capitán Juan de Aguinaga, dirigida al Gobernador del Rio de La Plata, presentando poderes recibidos de los cabildos de dichas ciudades para recabar del Rey, conjuntamente con el Procurador, Capitán Manuel de Frias, ciertas permisiones de comercio, y obtener que la ordenanza núm. 49, hecha por el Visitador Francisco de Alfaro y aceptada por el Virrey del Perú, Marqués de Montes Claros, sea suspendida por significarle gran prejuicio al comercio del Rio de la Plata, Buenos Aires, año de 1615" (Em anexo constam vários papéis referentes ao assunto), C.C.B.A., II, p. 1-55.

gratuito dos índios (20); grande parte deles voltou para os matos, negando servir aos antigos senhores mesmo mediante salário. O cumprimento das leis de Alfaro teria acarretado profunda crise econômica e social pela rarefação da gente de serviço. Tal não se deu, entretanto, porque seus decretos se fizeram letra morta. Mediante a força os espanhóis voltaram a praticar o cativoiro dos índios que pouco depois serviam como “en galeras”. Em relação ao porto, o intenso comércio de negros entre Buenos Aires e as províncias interiores no primeiro quartel do século XVII, como veremos, provam à evidência a inocuidade dos regulamentos de 1611. León Pinelo, no memorial de 1623, afirmou que nem a metrópole havia confirmado a cláusula 49, pelos prejuízos que causaria à Fazenda Real; é o que se pode deduzir dos termos da cédula de permissão de 1618, que admitia a internação de mercadorias, assim como pelas cláusulas do *asiento* feito com Antônio Fernandes Delvas em 1615, que facultava ao *asientista* o transporte dos escravos até os mercados de consumo (21).

b) A FRAUDE ÀS LEIS DE COMÉRCIO

As medidas restritivas de Saavedra e da Audiência de Charcas, provocaram uma série de inquéritos, de pesquisas, processos e prisões que trouxeram os habitantes da cidade em constante inquietação durante todo o primeiro quartel do século XVII (22). Entretanto, a-pesar-de todos os esforços dispen-

(20) O decreto de Alfaro sobre a supressão do serviço pessoal dos índios, consta na *C.C.B.A.*, II, p. 295-332.

(21) “Memorial del licenciado Antonio de León, Procurador General de las provincias del Rio de la Plata al Rey. Año de 1623”, *C.C.B.A.*, II, p. 233.

(22) “Memorial del Procurador General de Las Provincias del Rio de la Plata en España, Capitán Manuel de Frias, dirigido al Rey y visto en Consejo, Madrid, 1617-1618”, *C.C.B.A.*, II, p. 73; “Estrato de Carta de Hernandarias de Saavedra al Rey”. Buenos Aires, 13.V. 1618, CERVERA, H. — *Historia de la ciudad y provincia de Santa Fé*, I, p. 67; “Carta del Cabildo de Buenos Aires al Rey, quejando-se del gobierno de Hernandarias de Saavedra”. Buenos Aires, III, 1619, *C.C.B.A.*, II, p. 142-150. “Undécima carta, escrita por el Provincial Pedro de Oñate, en la qué se relaciona lo acaecido en los años de 1618 y 1619”, *D.H.A.*, XX, p. 198; “Decima Tercera Carta del P. Provincial Francisco Vasquez Trujillo en donde se relata lo acaecido en los años de 1628-1631”, *Ibidem*, p. 415.

didados, os resultados foram parciais; os depoimentos dos contemporâneos nos garantem a diminuição do comércio marítimo do porto durante as administrações de Saavedra (23), mas, por outro lado, os documentos confirmam que o contrabando continuava nesses períodos, ainda que de forma atenuada. A política de estreito intervencionismo foi insuficiente para reduzir as atividades do porto aos limites puramente legais. Vários fatores explicam esse fracasso.

O florescimento do comércio do contrabando no século XVII, em Buenos Aires, não constitui fenômeno isolado, mas apenas a expressão de um fenômeno americano. (Vide cap. XII). Mas o comércio ilegal no Rio da Prata teve a seu favor nesse período, o desenvolvimento enorme do contrabando de negros, em toda a América espanhola, feito pelos portugueses; a estes desde cedo se ligaram os contrabandistas do porto de Buenos Aires.

Desde 1595 com o *asiento* de Reynel e durante a primeira metade do século XVII, os portugueses desfrutaram da hegemonia do comércio negreiro. Vários fatores favoreceram a desorganização do comércio de negros: o término precoce do *asiento* de Reynel em 1601, a falência de Vaz Coutinho, o fracasso do novo *asiento*, em 1609, com Agostinho Coelho; depois, a partir de 1611, houve um período de administração pela Coroa por intermédio de um funcionário real, dom Alonso de Molina Cano, contador do Conselho das Índias. Somente em 1615, se efetuou novo *asiento* com Antônio Fernandes Delvas (24). Esses desajustamentos foram propícios ao desenvolvimento extraordinário do comércio ilícito nas colônias espanholas; havia contrabando não apenas de negros, mas, de acordo com as queixas feitas pela Universidade dos mercadores de Andaluzia, mercadorias manufaturadas também eram postas à venda nos portos americanos por navios destinados ao transporte de negros (25).

(23) “Expediente sobre el cumplimiento de las cédulas reales de permisión de navegación”, *Ibidem*, p. 124-128, Ata de 30.VI.1615, *A.E. C.B.A.*, p. 237.

(24) SCALLE, G. — *La traite négrière aux Indes de Castille*, I, p. 403-435.

(25) SCALLE, G. — *Ibidem*, p. 408.

Em 1611, para combater o contrabando, incorporou-se o comércio de negros ao sistema geral do comércio de Índias; ele passou a ser feito por meio das frotas e galeões e ficou circunscrito aos portos habilitados para o comércio americano. Os resultados, como acentua Scelle, foram ainda peores, pois os negros vindos para as colônias americanas foram trazidos por navios de contrabando, sem licenças, sem registros, sem pagamento de direitos (26).

Particularmente em relação ao porto de Buenos Aires, desenvolveu-se em grande escala o contrabando de negros destinados às minas de Potosí. Apenas um ano depois do início da utilização das licenças comerciais, chegavam à corte informações sobre o contrabando que se efetuava pelo porto:

“...he sido informado que a bueltas de la permission que esta dada al arrendador de las licencias para navegar esclabos negros para las indias para la cantidad que por esse puerto a de meter se llevan mucho mas que es en gran cantidad la plata y oro que sale por esse puerto assi de la que sacan los que con licencia del arrendador van a comprar negros a guinea y el brasil como de la que procede de los dichos negros y de las mercaderias que se llevan en los navios que entre año van a esse puerto y que tienen traça “esconder y sacar la dicha plata entre las harinas que sacan y compran de la ciudad de cordova y que todo o la mayor parte de la plata y oro que se saca cada ano desse puerto que os en cantidad, muy considerable viene a parar el brasil y de alli a ynglaterra y a los otros Reynos de enemigos...” (27).

A provisão de 7 de fevereiro de 1605 (28) do vice-rei do Perú, o conde de Monterrey, recomendava ao governador das Províncias do Rio da Prata a proibição da saída fraudulenta de metais preciosos. Em consequência, fora fechado o porto

(26) SCELLE, G. — *Ibidem*, p. 420.

(27) “Cédula real de 2.VI.1604 sobre contrabandos y visita a los navios”, R.C., p. 60.

(28) “Provisión del Virrey del Perú de 7.II.1605 prohibiendo el embarque de oro y plata”, R.C., p. 61.

de Buenos Aires ao comércio de escravos desde o *asiento* de 1605 com Vaz Continho. Somente depois de diversas representações, Buenos Aires, afinal, obteve, em 1618, graças aos esforços do capitão Manuel de Farias, permissão para que o *asientista* Antônio Fernandes Delvas pudesse conduzir 450 escravos por ano ao porto, durante 3 anos (30).

A-pesar-do fechamento legal, que perdurou até 1618, em relação ao comércio de negros, Buenos Aires continuou a abastecer as minas do Perú por meio de navios de arribada, como podemos ver pela relação das mercadorias entradas no porto, em 1607, feita por Saavedra (31).

Os governadores que o sucederam, Diogo Marin Negrón, dom Francés Beaumont y Navarra, e mais tarde dom Diogo de Góngora e Diogo Paez de Clavijo (32) adotaram uma política de tolerância, tomando parte nos enormes proventos do comércio fraudulento.

(29) "Información levantada en Buenos Ayres por el procurador Johan Dias de Ojeda — Años 1606-1608", *C.C.B.A.*, I, p. 167-185; "Carta del Cabildo al Rey solicitando le sea permitido traer negros esclavos de Angola" Buenos Aires, 28.VII.1608, *Ibidem*, p. 271-272; "Cartas y antecedentes enviados por el Cabildo de Buenos Ayres al Rey, en que solicita permisión para traer del Brasil, en Retorno de los Frutos y negros esclavos", Buenos Aires, Junio-Julio, 1612, *Ibidem*, p. 44-352. "Expediente formado a raíz de los cartas del Procurador general de la ciudad de Buenos Ayres, capitán D. Manuel de Frias, Al Rey", Madrid, 1614-1616, *C.C.B.A.*, I, p. 371-379.

(30) SCALLE, G. — *Op. cit.*, p. 445.

(31) "Testimonio de que valieron de derechos las mercaderias que entraron por el puerto de Buenos Ayres el año de 1600"; "Testimonio de las mercaderias entradas en el puerto en 1607", *A.P.E.*, II, p. 378-408.

(32) Diogo de Marin Negrón exerceu a administração das Províncias do Rio da Prata e Paraguai de 22 de Dezembro de 1609 até 26 de Julho de 1612, quando faleceu em Assunção; seu sucessor, dom Francés de Beaumont y Navarra que já havia sido tenente de governador, foi substituído novamente por Hernandarias de Saavedra em 7 de Setembro de 1614. Ao se dividir as Províncias do Rio da Prata e Paraguai em 1617, foi nomeado para exercer o cargo da Província do Rio da Prata, dom Diogo de Góngora, que assumiu o mando em 16 de novembro de 1618, permanecendo até 21 de maio de 1623, quando faleceu. Interinamente exerceu o cargo de governador Diogo Paez de Clavijo que logo depois entregava o mando a Alonso Perez de Salazar, ouvidor da Audiência de Charcas, especialmente designado para instalar a alfândega de Córdoba, que permaneceu no posto até a chegada de dom Francisco de Céspedes em 1624.

Dom Diego Negrón, poucos meses após ter assumido o cargo de governador, declarava ter encontrado tão arraigado o comércio de negros que lhe era impossível impedi-lo. Queixava-se de que não possuía auxiliares para o trabalho de repressão e nem mesmo podia sentenciar de acordo com as leis vigentes, pois, como soldado, não as conhecia (33).

Mas pode-se verificar sua conivência no comércio negreiro pela presença, naquele porto, de um comissário de Vaz Coutinho, com que estava em processo, em 1611, a-pesar-de Buenos Aires estar fechado ao comércio de negros (34).

Favorecido pela tolerância do governador, incrementou-se o comércio direto com a África; conhecem-se os casos mais famosos, com o de certo Pedro Martel que expedira cinco navios, havendo introduzido no porto de Buenos Aires mais de 1200 escravos; Juan de Campo, fizera duas viagens a Angola. O próprio contratador desta colônia africana, Duarte Dias Enrique, permitia a remessa direta de escravos, para Buenos Aires, com registros destinados ao Brasil, se bem que as cláusulas de seu contrato lhe proibissem enviar negros para aquele destino (35). A coroa interpelou o governador sobre o fato; havia chegado ao seu conhecimento “que del dicho puerto haviam salido de callada dos navios á Angola para llevar negros...” (36), o que mostra que o comércio monopolista limenho estava vigilante. As cartas-ânuas dos jesuitas, nesse período, assinalam o “sinumero de negros veinidos de Etiopia” que chegavam ao porto (37).

Quando se deu, em 1618, por meio da cláusula adicional ao *asiento* de Delvas, a abertura do porto de Buenos Aires

(33) “Carta de Diego Marin Negrón, gobernador del Rio de la Plata a S.M.”, Buenos Aires, 15.VI.1610, PASTELLS, R. P. — *Historia de la Compañia de Jesus*, I, p. 180.

(34) SCELLE, G. — *Ibidem*, p. 404.

(35) SCELLE, G. — *Ibidem*, p. 420.

(36) “Real cédula de 26.VI.1610, sobre introducción de negros por el puerto de Buenos Aires”, R.C., p. 92.

(37) “Quinta carta-anua de P. Diego de Torres, desde Córdoba en que se relaciona lo acaecido en la provincia en el passado año de 1613”, D.H.A., XIX, p. 104; “Octava Carta del P. Provincial Pedro de Oñate, en la que se relaciona lo acaecido el año de 1615, *Ibidem*, XX, p. 37; “Undécima carta del P. Provincial Pedro de Oñate, en la que se relaciona lo acaecido en los años de 1618 y 1619”, *Ibidem*, p. 197.

ao comércio de negros, este designou o governador das Províncias do Rio da Prata (então já separadas de Paraguai por cédulas de 16 de novembro de 1617), dom Diogo de Góngora, para as funções de juiz privativo do *asiento*; passou ele então, a determinar sozinho nos processos de arribada de navios, a pesar-desse acúmulo de funções ser contrário às leis que regulamentavam a administração colonial (38). Puderam dessa maneira, com facilidade, multiplicarem-se os 450 escravos da permissão em centenaes deles; segundo o testemunho do P. Pedro de Espinoza os negros trazidos de Angola pelos portugueses, passavam logo a Córdova, a caminho do Perú, em levas de mais de centena (39). O padre Diego de Torres calculava, em 1623, que entravam por ano, cerca de 1500 escravos pelo porto de Buenos Aires (40). Das 16 embarcações que haviam chegado ao porto nos sete primeiros meses de 1621, apenas três estavam munidas de foros legais; quanto às restantes, haviam sido navios de arribada, que transportavam negros do Brasil ou de Angola (41).

Ligada ao contrabando português intercolonial que lhe garantia o abastecimento do porto, Buenos Aires pôde manter sua vitalidade comercial no primeiro quartel do século XVII, graças também à manutenção das ligações com o interior. Todas as medidas que objetivaram a ruptura das comunicações terrestres com as Províncias do Tucumán estavam condenadas ao fracasso porque o porto podia contar sempre com a colaboração da cidade de Córdova, cujos interesses econômicos estavam ligados à manutenção da rota comercial do Atlântico. Esses moveis econômicos eram de dupla natureza, pois longe de se contentar apenas com as vantagens de sua posição como escala de passagem para as regiões mineiras do Perú, Córdova

(38) “Real cédula de 1.IX.1621 sobre arribada de buques negros”, *R.C.*, p. 133-140.

(39) “Carta del P. Pedro de Espinosa al P. Diego Ruiz”, Córdoba de Tucumán, 21.XII.1622, *PASTELLS, R. P.* — *Ibidem*, p. 300, em nota.

(40) “Carta del P. Diego de Torres al P. Diego Ruiz”, Córdova de Tucumán, 3.I.1623, *PASTELLS, R. P.* — *Ibidem*, p. 297, em nota.

(41) “Carta del gobernador Diego de Góngora al Rey”, Buenos Aires, 15.VIII.1621, *A.P.E.*, II, p. 357-358. O terço dos arremates dos negros de arribada havia fornecido aos cofres reais a importância de 104.881 *pesos* naquele período.

havia também desenvolvido o comércio com o exterior, por intermédio do porto de Buenos Aires, como se pode verificar pelas cargas remetidas do Brasil, diretamente a habitantes daquela cidade (42).

Contra as medidas lançadas por Saavedra em 1604, proibindo o intercâmbio comercial entre Buenos Aires e Córdoba, esta havia apelado para a Audiência de Charcas obtendo ganho de causa (43). Apesar disso, a cédula real de 1606 confirmou o decreto de Saavedra, declarando que

“Con ocasion de las harinas y cosas que se trujeron de la dicha gobernacion de tucuman por meio y orden de los mercaderes portugueses que tienen sus tratos y contratos en aquella provincia y en la de los charcas y al Piru... fue acordado que... no Permitays ni deys lugar a que la dicha ciudad de cordoba ni otra ninguna de la Provincia de tucuman se lleven a esa del paraguay y Puerto de buenos ayres ningunam harinas cecinas viscocho ni outros bastimentos ni frutos de la tierra si no fuere abiendo grande necesidad y falta de ellos en esa provincia y entonces con liçença Vuestra y en cantidad que fuere menester limitada-mente... (44)

Notificada oficialmente a cidade de Córdoba da resolução real, o *cabildo* da cidade protestou, segundo uma fórmula muito praticada em todas as colônias espanholas que a “cédula devia ser obedecida mas não cumprida até que S. M. fosse informada” (45). E a prova é que pouco depois o próprio Saavedra mandou proceder a averiguações no porto para apreender contrabando que havia chegado pela via de Córdoba (46).

(42) “Testimonio de las mercaderias entradas en el puerto en el año de 1607” e “Testimonio de que valieron de derechos las mercaderias que entraron por el puerto de Buenos Ayres el año de 1600”, *A.P.E.*, II, p. 378-408.

(43) “Carta del gobernador del Rio de la Plata Hernandarias de Saavedra a S. Magestad”, Buenos Aires, 5.IV.1604, *Ibidem*, p. 277.

(44) “Real Cédula de 29.I.1606, prohibiendo el comercio interior”, *R.C.*, p. 62-63.

(45) CONI, E. — “Hernandarias y el comercio rioplatense (1602-1609)”. Suplemento de *La Nación*, Buenos Aires, 30.VI.1929.

(46) Ata de 11.I.1609, *A.E.C.B.A.*, p. 125.

A importância desse comércio entre Córdoba, Buenos Aires e o Alto Perú, salientava o governador das Províncias do Tucumán, dom Alonso de Ribera, declarando que os gêneros de arribada eram vendidos pelos mercadores do Tucumán, no Alto Perú; dessa maneira, obtinham créditos naquela praça, de importâncias que variavam de dez a vinte mil *pesos*, para a compra de artigos manufaturados. Vendiam-se ainda aqueles produtos na região do Chile, ainda que em menor escala, pois para lá seguiam também os negros e outros artigos chegados ao Rio da Prata (47).

Ao novo governador das Províncias do Rio da Prata, Diogo Marín Negrón, o Rei solicitou informações sobre a conveniência de comércio entre Córdoba e o Brasil, por intermédio do porto de Buenos Aires, tendo em vista a possibilidade da exportação fraudulenta da prata (48). A resposta do governador e dos funcionários reais do porto foi amplamente favorável; pouco depois o bispo e governador de Tucumán, dom Trejo y Sanabria, advogava também junto ao rei a extensão à Córdoba de permissões comerciais (49).

Apenas assumiu o mando das Províncias do Rio da Prata, Saavedra insistiu sobre o cumprimento das suas medidas contra o comércio de Córdoba; a-pesar-das informações favoráveis de seu antecessor, alegava o novo governador a importância do trânsito de passageiros para o Perú e a quantidade de prata que então baixava de Potosí, rumo ao porto, graças à cumplicidade de Córdoba (50). Na mesma ocasião declarava o padre Diego de Torres ser grande o número de escravos que inundava a cidade de Córdoba; havia sido necessário fundar uma confraria de negros à semelhança da de índios, já existen-

(47) “Carta del gobernador de Tucumán, don Alonso de Ribera a S.M.”, Santiago del Estero, 11.II.1608, FREYRE, R. J. — *El Tucumán Colonial*, p. 139.

(48) “Real cédula de 20.I.1610, sobre permisiones a los vecinos de la ciudad de Córdoba”, R.C., p. 90.

(49) “Parecer del obispo y gobernador de tucuman em virtud de cédula real acerca de las permisiones de frutos de la tierra de buenos Ayres”. Santiago del Estero, 7.III.1612, C.C.B.A., I, p. 295.296.

(50) “Carta de Hernandarias de Saavedra, gobernador del Rio de La Plata a S.M.”, 4.VIII.1615, PASTELLÉS, R. P. — *Historia de la Compañia de Jesus*, I, p. 260.

te (51). Portanto, a-pesar-de não se ter revogado a lei proibitiva de 1606, ela não teve resultados práticos; o próprio rei alegava em 1618, de acordo com informações chegadas à Coroa, que ela não tinha sido cumprida (52).

Foi ainda, durante o primeiro quartel do século XVII que se iniciou o contrabando da exportação de couros. Em 1609 se fazia a regulamentação da matança de gado vacum solto no pampa (53), o que demonstra que nessa época já seu número deveria ser apreciável. Mas, tal foi o número de interessados, que o *cabildo* tomou providências para a conservação do que se considerava uma riqueza pública e, em 1612, proibiu por dois anos o sacrifício do gado selvagem (54). Outras medidas protecionistas, tomadas principalmente na época de Saavedra, que proibiu a matança de vacas (55), favoreceram o desenvolvimento extraordinário das manadas. Ao iniciar-se a terceira década do século XVIII as reservas eram consideráveis, o que iria incrementar o comércio fraudulento de couros. Durante a última administração de Saavedra, os *vecinos* de Buenos Aires solicitaram que lhes permitisse carregar os navios de couros (56); coube a Diogo de Góngora, em 1622, responder

(51) “Quinta carta-anua del P. Diego de Torres, desde Córdoba, em que se relaciona lo acaecido en la Provincia en el pasado ano de 1613”, *D.H.A.*, XIX, p. 401 e 404.

(52) Real cédula de 7.VI.1618 pidiendo parecer sobre la prohibicion del comercio entre la gobernacion de Tucumán y el puerto de Buenos Ayres”, *R.C.*, p. 15.

(53) Ata de 22.IV.1609, *A.E.C.B.A.*, II, p. 153-157. Estipulou-se então que a matança do gado só seria feita de janeiro a junho; cada interessado devia declarar o número de animais que pensava sacrificar. O maior pedido em 1609 foi de 150 reses.

(54) Ata de 19.III.1612, *A.E.C.B.A.*, II, p. 420-421.

(55) Extrato de carta de Saavedra al Rey”, 13.V.1618, CERVERA, M. — *Historia de la ciudad de Santa Fé*, I, p. 68 do Apêndice Documental. Saavedra se preocupou com os primeiros *gauchos* de que temos notícia na história das Províncias do Rio da Prata, obrigando a se ocupar de agricultura os “moços perdidos”, que vagavam pelos campos, vivendo da matança do gado selvagem.

(56) Ata de 23.I.1612, *Ibidem*, p. 416-417; Ata de 22.VI.1615, *Ibidem*, III, p. 255; “Memorial de Bernardo de León”, Ata de 12.IV.1616, *Ibidem*, III, p. 324; Ata de 19.VI.1617, *Ibidem*, p. 441; Ata de 22.I.1618, *ibidem*, IV, p. 16; Ata de 29.I.1618, *A.E.C.B.A.*, p. 18; Ata de 29.IV.1618, *Ibidem*, p. 53; Ata de 28.V.1618, *Ibidem*, p. 60; Vide também o “Testimonio de las razones que dan la ciudad y puerto de Buenos Ayres y Prelados de las Ordenes para que S.M. se sirva de hacerles merced”. (PASTELLS, R. P. — *Historia de la Compañía de Jesus*, I, p. 220).

às interpelações que fazia o Rei ao governador da Província sobre a matança de gado (57).

A intensa movimentação das vias do contrabando, no século XVII, do Rio da Prata até o Perú, se explica também pela ação dos contrabandistas radicados no porto de Buenos Aires. Enquanto, no século anterior, temos apenas notícia das tentativas de dom Francisco Vitória para estabelecer uma rede de contrabando ligando o litoral brasileiro ao estuário da Prata, no século XVII, verifica-se a existência de um grupo fortemente organizado em Buenos Aires, ligado a agentes estabelecidos no litoral brasileiro e na Europa, e vinculado a certas autoridades do governo de Tucumán e da Audiência de Charcas. O contrabando passou da fase empírica, do século XVI, das atividades isoladas, para um período de racionalização no século XVII, caracterizado pela coordenação das atividades de elementos diversos agindo em áreas geográficas diferentes.

A existência dessa organização do comércio de contrabando internacional, que estudaremos no capítulo seguinte, foi um dos principais fatores do fracasso da política intervencionista de Saavedra em relação ao tráfego marítimo e no que dizia ao intercâmbio terrestre pela via de Córdoba; os contrabandistas conseguiram enfechar em suas mãos todo o comércio do porto e subornar funcionários reais em todas as províncias do vice-reino do Perú. Assim, foi necessário ordem expressa do governador para que não se fizessem arremates de escravos de arribada por quantias inferiores a 200 *pesos*; graças à mancomunação dos contrabandistas com os funcionários reais, os arremates estabilizavam invariavelmente em 70 *pesos*. Tão cedo assumiu Diogo Marin Negrón o governo das Províncias e se ligou ao grupo contrabandista, a cédula real de 1610 e interpelava sobre a estabilização dos arremates de negros em 70 *pesos* (58). Apesar das recomendações régias, o arremate de escravos continuou a se fazer nas administrações de dom Fran-

(57) “Testimonio levantado en el Cabildo de Buenos Ayres, y elevado a S.M. en que se contesta a capítulos de cartas y cédulas reales referente a matanza de ganados y otros asuntos”, Buenos Aires, 6.IV. 1622, *C.C.B.A.*, II, p. 211-215.

(58) “Real cédula de 26.VI.1610 sobre introducción de negros en el puerto de Buenos Ayres”, *R.C.*, p. 92; “Real cédula de 28.VIII. 1610”, *C.C.B.A.*, II, p. 25-26.

cés de Beaumont y Navarra a 100 *pesos* e na de Diogo de Góngora a 144 *pesos* (59). Nessa mesma ocasião a venda de escravos a particulares na cidade de Buenos Aires, atingia a mais de 300 *pesos* (60), o que bem ilustra a precariedade dos preços do leilão.

Outra prova das atividades da organização contrabandista é a carta régia de 1610 dirigida aos funcionários da Fazenda das Províncias do Rio da Prata (61); denunciou ela a fraude existente na entrega à caixa real dos produtos dos descaminhos de escravos, cuja importância era avaliada em 30.000 *pesos*. Sob o pretexto de uma concessão real, datada de 1608, que concedia à cidade o terço da Coroa proveniente das condenações, os funcionários do porto tinham passado a receber para a Câmara da cidade aquela importância; segundo os termos da carta régia já citada, esse dinheiro ia parar às mãos dos mercadores que o empregavam nas suas operações comerciais e na exploração do gado.

Estimulado pelas condições do contrabando internacional e pelas condições locais favoráveis, o comércio de Buenos Aires assumiu no primeiro quartel do século XVII, as mais altas cifras do período que estudamos. Em relação ao comércio de importação, as estatísticas registram uma importância equivalente a mais de quinze milhões de *reales* no período de 1606 a 1625; esta cifra, se não corresponde aos valores exatos, pois deviam ser bastante consideráveis as importações que escapavam ao controlo da alfândega, todavia permite ilustrar o desenvolvimento comercial do porto de Buenos Aires, mormente quando se compara com o período anterior (62). Basta dizer

(59) “Memorial del licenciado Antonio de León, Procurador General de las Provincias del Rio de la Plata al Rey”, Año 1623, C.C. B.A., II, p. 231-232.

(60) O convento de S. Domingo recebeu do *Cabildo* de Buenos Aires, um escravo negro de 25 anos adquirido por 306 *pesos*, Ata de 21.VII.1620, A.E.C.B.A., IV, p. 414.

(61) “Real Cédula de 26.VI.1610 sobre malversación de los fondos provenientes de descaminos de esclavos”, R.C., p. 92; “Real Cédula de 10.VII.1610 sobre descaminos de negros”, *Op. cit.*, p. 93.

(62) Valores em *reales* de prata (Apud GARCIA, J. A. — *La ciudad indiana*, p. 227).

<i>Año</i>	<i>Importação</i>	<i>Exportação</i>
1586-1596	1.810.314	84.758
1596-1606	1.411.282	753.436
1606-1615	7.534.123	1.151.678
1616-1625	7.957.579	360.904

que somente em escravos se haviam apreendido, como mercadorias de contrabando, 8.923 peças, nesse período, arrematadas por 1.404.709 pesos (63).

Quanto às cifras relativas ao comércio de exportação, elas têm ainda valor menor do que as anteriores, devido à intensa exportação fraudulenta da prata peruana. Elas apenas nos permitem avaliar, cotejando com os números do comércio de importação, as quantidades mínimas de metal exportado pelo porto de Buenos Aires; somente graças a esse recurso se poderia estabelecer o equilíbrio da balança comercial que pela aparência dos números apresentados não existiria.

c) AS PROVÍNCIAS DO RIO DA PRATA E DO PARAGUAI NO PRIMEIRO QUARTEL DO SÉCULO XVII

Quais teriam sido as modificações resultantes desse incremento do comércio pela rota do Atlântico, no século XVII, para as Províncias do Rio da Prata e do Paraguai?

Em relação à cidade de Buenos Aires, o depoimento dos habitantes, em 1615, permite-nos verificar que a atividade do porto tinha trazido à cidade alguns progressos materiais. No seu depoimento, Frei João de Escobar, franciscano e provincial dos conventos de sua ordem nas províncias do Rio da Prata, Paraguai e Tucumán, declarou que

...“abrá treze años, poco más o menos, que este testigo entro, la vez primeira en este puerto por prelado, segun dicho es, el cual tenia muy pocos vezinos y moradores... y mediante el comercio, trato y comunicasion que a visto tener y tiene al presente este dicho puerto con el rreyno del pirú y el chile y con la provincia de tucuman se a ydo engrossando y aumentando la poblacion desta ciudad y an benido a uibir de assiento en ella muchas personas con sus mugeres y hijos y se an edificando muchas casas y poblado chacaras de que ay muchas crianças y labrança de ganados y el dia

(63) GARCIA, J. A. — *Op. cit.*, p. 225.

de oy está una de las buenas ciudades y la mejor destas probincias y de tucumán como quien lo a visto todo y ay quatro monasterios de rreligiosos los quales no havia quando este testigo bino de los rrevnos de España, ni hospital como lo ay el dia de oy, ni yglesia maior porque estava caida..." (64).

A-pesar-desses progressos indicados, o desvio do eixo da vida econômica das Províncias do Rio da Prata, do Perú para o Atlântico, não havia trazido modificações profundas para a economia da cidade. A evolução de Buenos Aires, nesse sentido, continuou a linha do século anterior. Buenos Aires desempenhou, no século XVII, o mesmo papel que vinha desempenhando no século XVI, isto é, o de porto do Atlântico para as comunicações entre as regiões do interior e os mercados abastecedores do exterior. Como porto de Tucumán e de Potosí, a cidade conservou a função de cidade de trânsito, de ponto de desembarque e de passagem para as mercadorias destinadas ao interior.

Mas é justamente no período da preponderância portuguesa no comércio do Rio da Prata que vamos encontrar na cidade de Buenos Aires, os primeiros indícios da fortuna particular entre os habitantes do porto, e ao mesmo tempo, as primeiras manifestações de conforto, de padrão de vida mais aproximado dos moldes europeus.

Por várias fontes, podemos testemunhar esse acontecimento: as referências mais antigas vamos encontrá-las nos Inventários ou Testamentos e nas cartas de dote. Assim é que no dote concedido por dom Francês de Beaumont y Navarra à filha do falecido governador dom Diogo Valdez y de la Banda, por ocasião do seu casamento, constam bens avaliados em... 6.014 *pesos*, entre os quais figuram cento e vinte pesos de prata lavrada, de 15 *pesos* cada marco, além de moveis, roupas, escravos, vinhos, etc. (65). No inventário dos bens do licenciado

(64) "Información levantada entre los vecinos de Buenos Ayres", ano 1615, *C.C.B.A.*, II, p. 38-39.

(65) "Carta de dote y arras á favor de doña Francisca Rodriguez de Valdez", 11.X.1605, *Revista de la Biblioteca Pública de Buenos Aires*, III, p. 174-179.

Fernando de Horta (66), constam vários objetos de prata, um crédito de 5.000 pesos, diversas escrituras de quantias menores que somavam 5.800 pesos, além de vários solares. Juan Diaz de Ojeda declarava em 1605 haver recebido como dote de sua esposa, bens diversos avaliados em 5.803 pesos de prata e, no mesmo documento, oferecia a sua esposa “en arras y propter nupcias” a quantia de 2.000 pesos de prata de 8 reales, que cabiam na décima parte dos seus bens (67). Dona Maria de Bracamont y Anaya, esposa do governador dom Diogo Valdez y de la Banda, declarava em seu testamento que lhe deviam 2.500 pesos, de que tinham documentos comprovantes e que era dona de uma estância povoada e cultivada (68).

Vale a pena notar ainda a formidável fortuna do governador Hernandarias de Saavedra, morador de Santa Fé, o homem mais rico de sua época, nas Províncias do Rio da Prata e Paraguai; sua fortuna foi avaliada por João Cardoso Pardo, defensor dos direitos reais em Buenos Aires, em mais de. . . . 100.000 ducados (69). Aquele funcionário notava o dote riquíssimo que o governador havia dado a sua filha: 30 peças de escravos, 40 carretas, 100 bois, cadeia de ouro e pérolas, joias, prata lavrada, vestidos, objetos de casas, etc. Nomeando o que lhe ficava ainda, Cardoso Pardo citava suas casas em Santa Fé, “de mucha ostentación, con escudos y armas doradas sobre la puerta, y cadena en el saguan”, chácaras e estâncias, estabelecimentos para o tratamento do couro vacum, teares para fabricação de tecidos de algodão, muitos barcos e carretas, joias, roupas, alfaias, além de quantidade de gado de várias espécies. Em Buenos Aires possuía casas de renda; em Assunção, era dono de casas, vinhas, plantações de cana de açúcar. O inflexível perseguidor dos contrabandistas era acusado pelo funcio-

(66) “Inventario de los bienes que quedaron por muerte del licenciado Fernando de Horta”, 10.IV.1605, *Ibidem*, p. 192-196; “Inventario de los libros, cédulas e otros papeles del licenciado Fernando de Horta”, 14.IV.1606, *Ibidem*, p. 196-201.

(67) “Carta de dote de Juan Diaz de Ojeda, 1605”, *Ibidem*, p. 161-166.

(68) “Testamento cerrado de dona Maria de Bracamante y Anaya”, 13.VII.1606, *Ibidem*, II, p. 203-211.

(69) TRELLES, H. R. — “Hernandarias de Saavedra: Causa célebre”, *La Revista de Buenos Aires*, X, p. 279-280.

nário real de haver remetido para o Brasil quantidade de couro, mercadoria de exportação proibida, e de haver contrariado a importação de açúcar do Brasil unicamente com o fito de valorizar os produtos de sua fazenda. E, agregava ele, “todo lo ha adquirido y grangeado con la mano de gobernador, pues es notorio cuando entró á serlo la primeira vez, estaba mui pobre... sendo como es el hombre mas rico que hay el dia de hoy en esta gobernación”...

Há ainda, como medida de crescimento das fortunas particulares, o movimento de arremate dos empregos. Em 1608 o cargo de escrivão público e de *cabildo* era arrematado pela importância de 2.000 *pesos*; mais tarde, em 1615, o mesmo cargo era arrematado por 7.500 *pesos* correntes (70); por 31.000 *pesos* se arrematou o cargo de aguazil mor do porto de Buenos Aires em 1619 (71) e daquela quantia foram pagos à vista 7.000 *pesos*.

Em relação com a difusão crescente do comércio de contrabando, de negros principalmente, nota-se o desenvolvimento de certas formas mais avançadas de evolução capitalista: concentram-se na cidade (vide cap VIII) alguns negociantes de grandes capitais e as operações comerciais à base monetária, não sómente cresceram pela importância quantitativa, como passaram a constituir a regra para os negócios entre o porto e as regiões mineiras. Os próprios funcionários reais e os governadores, passaram a exigir a prata para pagamento dos arremates dos gêneros de arribada. Os mercadores portugueses davam preferência aos compradores do Perú, pois estes traziam o metal e menosprezavam os produtos da terra que constituíam a mercadoria de troca dos *vecinos* da cidade (72). Nota-se ainda, em estreita relação com a expansão da zona de influência do porto, o desenvolvimento do sistema de crédito, com livros de registro e contratos de venda como práticas correntes no círculo dos negociantes contrabandistas. Um dos maiores contrabandistas do

(70) *A.E.C.B.A.*, III, p. 248.

(71) *A.E.C.B.A.*, IV, p. 115.

(72) “Expediente formado á raiz de cartas del Procurador general de la ciudad de Buenos Ayres Capitán D. Manuel de Frias. Madrid, años 1614-1616”, *C.C.B.A.*, p. 374-365; “Instrucciones dadas al apoderado del Cabildo Rafael Maldonado” (1616), *A.E.C.B.A.*, III, p. 454-457.

porto, o português Diogo de Vega, havia empregado, apenas em dois anos (1615-1616), em contratos de vendas a prazo, uma importância superior a 81.200 *pesos*; sua clientela, como veremos, se recrutava em todas as províncias do vice-reino do Perú, até as bordas do Pacífico (73).

Uma tal organização, que só pudera nascer graças à racionalização dos negócios de contrabando em todo vice-reino do Perú, não havia afetado, contudo, o comércio local; este continuou no século XVII no mesmo nível econômico do século XVI, isto é, limitado às trocas “in natura”. Desde 1611 os *vecinos* da cidade se queixavam de que não podiam adquirir os gêneros importados porque não possuíam prata; eles eram adquiridos em massa pelos comerciantes do Perú, enquanto os produtos da terra, nem sempre encontravam escoadouros (74). Esse fato mostra, portanto, que o fenômeno do século XVI, da coexistência de dois tipos de economia na cidade de Buenos Aires, a monetária para o comércio exterior e a de trocas “in natura” para o comércio local, não havia desaparecido completamente.

Como os negociantes contrabandistas do porto puderam desfrutar nas administrações favoráveis de verdadeiros monopólio dos negócios do porto, as mercadorias aí chegadas eram logo remetidas para Tucumán e o Perú. Em Buenos Aires os gêneros de procedência européia eram poucos e de preços exorbitantes, fixados segundo o poder aquisitivo das praças mineradoras do Alto Perú, com o qual não podiam competir os habitantes de Buenos Aires. Em plena administração de Saavedra, alegavam os *vecinos* de Buenos Aires que

“la rropa que este año y el año antes entro en este puerto que fué como dicho tiene en gran cantidad tiena por cosa cierta este testigo que toda passo a la gouernacion de Tucumán porque em breve tiempo no

(73) “Fragmento de carta del Gobernador Hernando Arias de Saavedra á S.M.”, Buenos Aires, 25.V.1616, *A.P.E.*, 353-354.

(74) “Memorial é instrucciones dadas por el Cabildo de la ciudad de Buenos Ayres á su Procurador general ante el Rey, D. Manuel de Frias, Año de 1611”, *C.C.B.A.*, I, p. 283.

se hallo cossa en esta ciudad é puerto que poder comprar por ningun dinero...”(75).

Essa hegemonia dos mercadores de Potosí nos negócios do porto, trouxe, nas épocas de maior florescimento do contrabando, a eliminação dos pequenos comerciantes das regiões do interior, tal como os vinhateiros de Cuio, os produtores de vinho e açúcar de Assunção e Santa Fé, que traziam seus produtos para trocá-los pelas mercadorias importadas. Até os pequenos comerciantes locais, de farinha e de couro, reclamavam contra a concorrência que lhes faziam os produtores de Córdoba (76). Pelas *Atas do Cabildo* de Buenos Aires podemos verificar a infiltração, na praça de Buenos Aires, dos vinhos chilenos que dominaram o mercado no período de decadência do comércio de contrabando (77).

Essa concorrência aos produtos regionais, feita pelos gêneros importados explica a relação entre o funcionamento da via do Atlântico e a decadência de algumas cidades do interior das Províncias do Rio da Prata e do Paraguai, as cidades de “arriba”, como eram chamadas. Sofreram elas primeiramente a concorrência dos vinhos e do açúcar importados (sobretudo Santa Fé, Assunção); além disso, raras eram as mercadorias chegadas ao porto que subiam os rios e, as que o faziam, quando atingiam as cidades do Paraguai, tinham seus preços quadruplicados em relação aos do porto (78).

Principalmente a cidade de Assunção, a primeira capital das províncias, foi a que mais decaiu. O enclausuramento do

(75) “Expediente sobre el cumplimiento de las cédulas Reales de permisión de navegación de frutos, concedidas á la ciudad de Buenos Ayres, Años de 1605-1606”, *Ibidem*, p. II, p. 95-135; “Memorial é instrucciones dadas por el Cabildo de la Ciudad de Buenos Ayres”, *Ibidem*, p. 283-284.

(76) “Memorial é instrucciones dadas por el Cabildo de la Ciudad de Buenos Ayres”, *Ibidem*, p. 283-284; Ata de 7.V.1612, *A.E.C.B.A.*, II, p. 427; Ata de 9.XII.1613, *Ibidem*, p. 479; Ata de 26.V.1614, *Ibidem*, p. 86; Ata de 15.XII.1614, *Ibidem*, p. 121.

(77) “Memorial é instrucciones dadas por el Cabildo de la ciudad de Buenos Ayres”, *Ibidem*, p. 283-284; Ata de 7.V.1612, *A.E.C.B.A.*, II, p. 427; Ata de 29.V.1613, *Ibidem*, p. 462; Ata de 9.XII.1613, *Ibidem*, p. 479; Ata de 6.XI.1629, *Ibidem*, VII, p. 95; Ata de 3.X.1639, *Ibidem*, p. 449; Ata de 24.X.1639, *Ibidem*, p. 458.

(78) “Memorial del Procurador General de las Provincias del Rio de La Plata en España, Capitán Manuel de Frias, dirigido al Rey y visto en Consejo. Madrid, 1617-1618”, *C.C.B.A.*, II, p. 67.

porto de Buenos Aires, primeiro, e, depois, o regime das licenças comerciais, causaram sua ruina. Os *vecinos* de Buenos Aires puderam lutar contra a mediocridade das quotas de permissão por intermédio do contrabando; Assunção, entretanto, afastada das vias de comunicação do Alto Perú, permaneceu à margem do movimento de renovação comercial promovido pela via Atlântica. Debalde solicitou ao *Cabildo* de Buenos Aires, quando nos períodos de maior florescimento do comércio ilícito, a proteção para suas colheitas que se perdiam por falta de escoadouros (79). Saavedra, em seus dois períodos administrativos, tinha proibido a importação de açúcar e de vinho, atendendo aos reclamos dos produtores de Assunção. Mas os habitantes do porto preferiam o açúcar e os vinhos importados (80), ou os vinhos *chilenos* de Mendoza, de San Juan e de la Rioja, que lograram conquistar o mercado colonial, talvez pela técnica mais perfeita de fabricação (81). Quanto à erva, que poderia ter sido fator de reerguimento econômico, tropeçou na sua primeira expansão com as perseguições de Saavedra; chegou este governador a ordenar a destruição de grandes car-

(79) Ata de 24.I.1611, *A.E.C.B.A.*, p. 325; “Memorial del Procurador general de las Provincias del Rio de La Plata, em España, Capitan Manuel de Frias dirigida al Rey en nombre de las ocho ciudades del Rio de La Plata y Paraguay”, (1617). *C.C.B.A.*, II, p. 109.

(80) “Testimonio de las mercadorias entradas en el puerto en 1607”, *A.P.E.*, II, p. 385-408.

(81) “Memorial é instrucciones dadas por el Cabildo de la ciudad de Buenos Ayres á su Procurador General ante el Rey, D. Manuel de Frias, Año de 1611”, *C.C.B.A.*, I, p. 284; “Memorial del Procurador General de las Provincias del Rio de la Plata, en España, Capitan Manuel de Frias, dirigido al Rey en nombre de las ocho ciudades del Rio de la Plata y Paraguay, s.d. (1617-1618)”, *Ibidem*, II, p. 108; Ata de 4.I.1618, *A.E.C.B.A.*, IV, p. 7-8; Ata de 29.I.1618, *Ibidem*, p. 19. A proposito dos vinhos de Cuyo dizia o P. Alonso Ovale em 1641: — “Las cosechas de Cuyo son más sozanadas que en Chile a causa del mucho calor las hace madurar mejor y mas pronto; los vinos son generosos y de tanta fuerza que con llevarse por tierra más de trescientos y cuatrocientas leguas por los calores imensos de las pampas del Tucumán y Buenos Ayres a paso de buey, con que vienem a durar los viajes meses, llegan sin recibir ningun dano y duran después quanto quieran sin corromperse, y esto con tanta abundancia, que dan abasto a toda la gobernación y provincias y llegan hasta el Paraguay y que esta otro tanto más lejos” (apud VERDAGUER — *La región de Cuyo hasta la creación del Virreinato del Rio de la Plata, H.N.A.*, III, 2.^a, p. 534-535).

regamentos do produto e até a pedir à Coroa a proibição do seu uso na América (82).

Em 1612, apenas se cultivava o de que cada um necessitava para as necessidades da subsistência da família; segundo os mercedarios de Assunção os habitantes de maior recurso na cidade faziam uso do pão e do vinho apenas na metade do ano, enquanto a grande maioria da população se alimentava de raízes e não possuía rêde para dormir; muitas filhas de conquistadores haviam se mudado para o campo porque na cidade não tinham roupa para se vestir (83).

Em 1618 as cidades de *arriba* solicitavam ao Rei permissão para pagar os direitos reais em espécie (84). Techo assinala que, em 1620, a moeda só existia em Buenos Aires e Santa Fé porque eram as únicas que tinham comércio com o exterior (85); nas demais, as trocas se faziam “in natura” e a carta do padre Durán esclarece que, em Assunção, era o açúcar o produto principal que servia de base para as permutas (86).

CAPÍTULO VIII

AS AGÊNCIAS DE CONTRABANDO PORTUGUÊS NO RIO DA PRATA

a) A IMPORTÂNCIA DE LISBOA E DAS PRAÇAS BRASILEIRAS

O comércio português no Rio da Prata trouxe o entabola-
mento de relações diretas entre Buenos Aires e os portos por-

(82) “Carta del gobernador del Rio de La Plata, Hernandarias de Saavedra á S.M.”, Buenos Aires, 13.V.1618, PASTELLS, R. P. — *Historia de la Compañia de Jesus*, I, p. 204. Sobre o “vicio” da erva mate, vide a “Duodécima carta del P. Nicolas Mastrillo Durán en la que relaciona lo acaecido en la provincia en los años 1626-1627”, *D.H.A.*, X, p. 307-308.

(83) CARDOZO, E. — “Asunción del Paraguay”, *H.N.A.*, III, p. 200.

(84) “Memorial del Procurador General de las Provincias del Rio de La Plata, en España, capitán Manuel de Frias, dirigido al Rey en nombre de las ocho ciudades del Rio de la Plata y Paraguay”, (s.d.), *C.C.B.A.*, II, p. 113.

(85) TECHO — *Historia Provinciae Paraguariae Societatis Jesu*, apud CERVERA, M. — *Historia de la ciudad y provincia de Santa Fé*, II, p. 197.

(86) “Duodécima carta del P. Nicolas Durán”, *Ibidem*, p. 265.

tugueses onde se desenvolvia intenso comércio de contrabando com as colônias espanholas, principalmente a partir do fim do século XVI.

Se bem que tivesse perdido o monopólio dos produtos orientais, que havia feito da capital do império português o grande empório de especiarias da Europa, Lisboa conservava, contudo, na época da união das duas Coroas, a função de grande porto de distribuição de produtos manufaturados da Europa para as colônias americanas. Outrora, os comerciantes de Veneza, de Gênova, de Amsterdão e de Londres se apinhavam na praça de Lisboa para adquirir as mercadorias que os portugueses traziam de além mar. Na época da união das coroas eles ainda abasteciam a capital do império com os artefatos de seda das cidades da Itália, com os tecidos de lã e de linho de França, Inglaterra e Flandres, com as madeiras da Noruega, com os produtos alimentícios da Holanda, em troca das matérias primas que traziam os portugueses de suas colônias, o sal, azeite, vinho e frutas da península. No meio do declínio geral do país, durante a dominação espanhola, Lisboa ainda conservava as aparências de grande mercado. Antes dos últimos reveses na Ásia e no Brasil (perda de Ormuz e invasão holandesa), contava com comerciantes nacionais de largos cabedais, seu crédito se estendia fora do país, e competiam com os mais ricos mercados genoveses, flamengos ou alemães (1).

Em 1585 havia Filipe II ordenado o confisco dos navios holandeses e proibido as relações comerciais com aqueles súditos que dominavam o comércio dos transportes com a península hispânica. Apenas em 1598 essas leis tiveram valor efetivo devido às medidas de repressão tomadas por Filipe III, mas em 1609 elas caíram novamente no esquecimento com a trégua firmada com as Províncias Unidas (2).

Pelo fato de estar em mãos de portugueses o comércio de negros, Lisboa pôde desempenhar papel importante em relação ao comércio de contrabando com as colônias espanholas. Des-

(1) REBELLO DA SILVA, L. A. — *História de Portugal nos séculos XVII e XVIII*. Tomo IV, p. 622-623.

(2) Vide DE LANNOY ET VANDER LINDEN — *Histoire de l'expansion coloniale des peuples européens, Neerlande et Danemark*. Paris, Félix Alcan, Editeur, 1911, cap. II.

de 1589 existiam empreiteiros em Lisboa para o tráfico com o Congo, Angola, e São Tomé; em Sevilha, igualmente para o Cabo Verde e a Guiné.

O *asiento* de Reynel havia aberto o porto de Buenos Aires ao comércio de negros, e permitira ao *asientista* carregar os navios nas feitorias africanas, assim como nas Canárias, em Sevilha, Cadiz e Lisboa; facultou-lhe também utilizar os serviços de navios comissários e tripulantes de nação portuguesa e, principalmente, havia permitido obter em Lisboa a visita regularmentar aos navios. Essas concessões resultaram em enorme desenvolvimento do intercâmbio ilegal (3).

Nos *asientos* sucessivos, concedidos a portugueses, facilmente se renovaram aquelas condições, de maneira que, ao findar a primeira década do século XVII, os mercadores de Sevilha puderam avaliar os enormes prejuizos decorrentes do privilégio outorgado aos portugueses em relação ao comércio negroiro nas colônias. Denunciaram eles o contrabando formidável que se realizava pela praça de Lisboa; aí se substituíam os navios já munidos de registros obtidos em Sevilha, por outros carregados de artigos manufaturados europeus destinados ao abastecimento das colônias. Calcula-se que no início do século XVII atingiam a cerca de 200 os navios que, carregados de produtos manufaturados obtidos nos teares britânicos, flamengos e franceses principalmente, partiam para as colônias americanas (4).

Uma das principais vias de infiltração para esse comércio clandestino era o Rio da Prata, como já vimos, seja por meio de contactos directos com o porto de Buenos Aires, como por intermédio de seus representantes nos portos brasileiros. Os contrabandistas de Buenos Aires mantinham representantes em Lisboa, como logo veremos, e governadores do Rio da Prata, interessados no comércio clandestino, solicitaram e obtiveram licença para embarcar para a América no porto de Lisboa.

(3) SCALLE, G. — *La traite négrière aux Indes de Castille*, I, p. 351-356. TAUNAY, A. de E. — “Subsídios para a história do tráfico africano no Brasil”, *Anais do Museu Paulista*, X, 2.^a parte, p. 34.

(4) WEISS — *L’Espagne depuis Philippe II jusqu’aux Bourbons*, II, p. 226, apud HARING, G. H. — *Los bucaneros*, p. 25-26; IDEM — *Comercio y navegación entre España y las Indias*, p. 147-148; SCALLE, G. — *Op. cit.*, p. 410.

A relação das mercadorias entradas no porto de Buenos Aires nos permite avaliar a importância do intercâmbio comercial entre a praça da Baía e o porto platino de onde se embarcavam carregamentos de artigos manufaturados consignados a habitantes de Buenos Aires e de Córdoba (5). A Baía exerceu nos século XVI a função de centro re-exportador de produtos manufaturados para o Rio de Prata, ao lado do Rio de Janeiro e Pernambuco, onde os contrabandistas de Buenos Aires mantinham agentes com os quais estavam em estreito contacto. O governador das Províncias do Rio da Prata, Diogo Rodrigues de Valdés, que estacionou em Salvador em 1598 quando em viagem para Buenos Aires, ficou admirado da quantidade de moeda espanhola que corria naquele porto da Baía; mal assumiu o cargo de governador, mandava apregoar que “ninguna persona ni personas fuessen osadas á sacar por este puerto ni por la mar y tierra de estas provincias oro ni plata ni vajilla ni en joyas en moneda ni en barras ni en otra manera alguna so pena de terlo perdido...” E logo applicou a pena à quantia de 500 pesos encontrados em um navio prestes a zarpar para o Brasil (6).

Idêntica observação quanto à prata que circulava na Baía, fez o viajante francês Pyrard de Laval quando lá esteve em 1612, o que o levou a considerar nosso país o mais rico do mundo:

Je n'y iamais veu pays — dizia ele — où l'argent soi si commum qu'il est en c'est endroit du Bresil & y vient de la riviere de la Plata, qui est a cens lieues de ceste baye. Il ne s'y voit gueres de petite monnoye, mais seulement des pieces de huict, de quatre & de deux reaux; dôt le demy vaut 5. s. & recherchent en Portugal des pieces de 5. sols, & de 6 bläcs, pour les vendre la pour petite monnoye, & y ont du profit. Car ils usent fort peu d'autre monnoye que d'argent” (7).

(5) Figuram com mais frequência como remetentes da Baía os nomes de Francisco de Barros, Rodrigo Alvarez e Baltazar Maciel. (“Mercadorias entradas en la aduana de Buenos Ayres. Año de 1607”, *A.P.E.*, II, p. 391-408).

(6) MADERO, F. — *Historia del puerto de Buenos Aires*, p. 339.

(7) *Diálogos das Grandezas do Brasil*, p. 167 (nota 10); TAUNAY, A. de E. — *Na Baía Colonial*, p. 254.

Sobre as trocas abundantes entre a Baía e o Rio da Prata no século XVII, que fizeram surgir a figura de *peruleiro* — o homem que faz c' Perú — referiu-se depois o autor dos *Diálogos das Grandezas do Brasil* (1618):

“Do Rio da Prata costumam a navegar muitos *peruleiros* em caravelas, e caravelas de pouco porte, onde trazem soma grande de patacas de quatro e de oito reales, e assim prata lavrada e por lavar, em pinhas e em postas, ouro em pó e em grão, e ouro lavrado em cadeias, os quais aportam com estas cousas no Rio de Janeiro, Baía de Todos os Santos e Pernambuco, e comutam as tais cousas por fazendas das sortes que lhes são necessárias, deixando toda a prata e ouro que trouxeram na terra, donde tornam carregados das tais fazendas a fazer outra vez viagem para o Rio da Prata. E ainda os moradores assistentes na terra se interessam também nesta navegação com não pequena utilidade, e dos tais *peruleiros* se deixam também ficar alguns na terra, que dão o seu dinheiro por letra, ou compram assúcares, ou o levam consigo para Portugal” (8).

Dessa atividade comercial com a região platina não ficava à margem o porto de S. Vicente e a cidade de São Paulo. O testamento de Afonso Sardinha consigna as operações comerciais que ele realizava com o Rio da Prata por intermédio de certo Francisco de Barros, morador da cidade de Buenos Aires (9). A carta de 1606, escrita pelos juizes e vereadores de São Paulo ao donatário da Capitania, se referia ao “grande meneio e trato para Angola, Perú e outras partes” que efetuava a capitania (10). Os *Inventários e Testamentos* (11), nas duas primeiras décadas do século XVII, além de atestar a quanti-

(8) *Diálogos das grandezas do Brasil*, p. 144.

(9) MARQUES, M. E. DE AZEVEDO — *Apostamentos*, p. 223; TAUNAY, A. de E. — *São Paulo no século XVI*, p. 186 e 198.

(10) *Atas da Câmara da vila de São Paulo*, 1596-1622, vol. II, p. 498.

(11) *Inventários e Testamentos*, II, p. 60, 68, 71, 72, 231; III, p. 37; V, p. 58; VII, p. 83, 168, 281.

dade de prata existente em certas casas de São Paulo, nos dão a informação interessante do pagamento de contas e declaração de dívidas em *pesos e reales*, prova de que a moeda de origem espanhola circulava no planalto.

Contudo, não se pôde ter ilusões quanto à importância do comércio vicentino como o Rio da Prata, dado o pequeno poder aquiritivo da capitania, como bem nos mostram os estudos do Prof. Taunay e do Prof. Ellis Junior (12). No primeiro quartel do século XVII, em que o comércio luso-brasileiro no Rio da Prata teve seu maior desenvolvimento, foi Salvador o principal centro desse intercâmbio, o que se explica pelo florescimento da indústria açucareira e pela maior concentração de capitais na sede da colônia portuguesa.

Segundo Galanti (13), o intercâmbio comercial com o Rio da Prata assumiu tais proporções no primeiro governo de dom Francisco de Sousa que se avaliava em 500.000 cruzados o dinheiro vindo de lá para o Brasil naquele período. Pela “Relação das mercadorias entradas em 1600 no porto de Buenos Aires” podemos verificar que o próprio governador dom Francisco de Sousa enviava mercadorias ao porto platino com o fim de obter recursos para a reconstrução de fortalezas (14).

Os portos brasileiros ainda desempenharam em relação ao contrabando no Rio da Prata, a função de escalas fingidas para o comércio de negros; acerca dos navios que chegavam ao Rio da Prata transportando negros, há sempre a informação de que eles procediam do Brasil. Contudo, sabemos que a viagem entre a África e Buenos Aires era quasi direta; eles apenas tocavam nos portos brasileiros para fingir pretensos desembarques rumando depois para as colônias espanholas do Prata, pois no Brasil se pagava de imposto apenas 3\$000 por cabeça enquanto em Buenos Aires, a taxa cobrada alcançava a 7\$000 (15). Em

(12) TAUNAY, A. de E. — *História Geral das Bandeiras Paulistas*, V, parte 1.^a, cap. VII a XII; IDEM — *S. Paulo no século XVI*; ELLIS JUNIOR, A. — *Resumo da História de S. Paulo*, p. 199. Vide a obra de ALCÂNTARA MACHADO — *Vida e morte do Bandeirante*, 2.^a edição, S. Paulo, Empresa Gráfica da Revista dos Tribunais, 1930.

(13) GALANTI, R. — *História do Brasil*, I, p. 361-362.

(14) “Testimonio de lo que valieron de derechos las mercaderias que entraron por el puerto de Buenos Aires el año de 1600”, *A.P.E.*, II, p. 382.

(15) “Subsidios para a história do tráfico africano no Brasil”, *Anais do Museu Paulista*, X, 2.^a, p. 35.

relação à região de procedência desses escravos, conquanto a permissão comercial de 1602, tivesse estabelecido o comércio limitado apenas com a Guiné, a região preferida foi Angola; esse fato se explica pela presença de corsários ingleses e holandeses nos mares da Guiné, no início do século XVII. Os documentos referem-se mais comumente a escravos daquela região e na língua de Angola os jesuítas predicavam aos recém-chegados (16).

b) OS CONTRABANDISTAS DO PORTO DE BUENOS AIRES

É difícil precisar a data em que os contrabandistas do porto de Buenos Aires resolveram conjugar seus esforços numa organização e quando articularam suas atividades comerciais com os contrabandistas de Portugal e do Brasil. As fraudes registradas no arremate de escravos mostram que seu aparecimento data da primeira década do século XVII; mas somente em 1615, após Saavedra assumir o governo das Províncias do Rio da Prata, temos notícia minuciosa da organização que os contrabandistas haviam logrado desenvolver sob o beneplácito dos governos anteriores (1609-1618).

Na ocasião em que foi denunciada por Saavedra, a organização estava em pleno funcionamento. Compreendia um grupo de negociantes, funcionários reais, e contava com o apoio dos próprios governadores. Basta dizer que o juízo de residência do governador Diogo de Marín Negrón, efetuado quatro anos depois de haver falecido, mostrou que o governador não se havia esmerado no cumprimento das disposições reais acerca do comércio do porto de Buenos Aires; de homem pobre que era, tornou-se senhor de uma fortuna avaliada em 80.000 *pesos* (16a).

Os principais elementos da sociedade contrabandista eram Diogo de Vega, riquíssimo negociante português, e seu parente, Juan de Vergara, espanhol natural de Sevilha, *regedor* perpé-

(16) “Duodécima carta del P. Nicolas Mastrillo Durán en la que se relaciona lo acaecido en la provincia en los años 1626 y 1627”, *D.H.A.*, XX, p. 248.

(16a) Conr, E. — “Hernandarias el infatigable”, *La Nación*, Buenos Aires, 1.I.1929.

tuo do *Cabildo* e dono de largos recursos. Diogo de Vega havia chegado à cidade de Buenos Aires em 1601; ao requerer em 1610 o título de cidadania, ao *Cabildo* de Buenos Aires, alegava que possuía “de nueve años a esta parte en este pueblo casa poblada y haciendas de mucha ynportança como es notorio y onbres que acudian a las malocas y todas las mas ocasiones que se ofreçian en este pueblo del servicio de su Magestad y desta Republica...” (17). Tornara-se grande negociante do porto e, em 1615, mantinha correspondência frequente com as praças produtoras do exterior, como o Brasil, Portugal, Flandres e Angola. No interior do vice-reino, realizava negócios com os principais centros de Tucumán, Chile e Perú. Possuindo vasta clientela graças ao sistema de crédito, Diogo de Vega e seus comparsas haviam estabelecido verdadeiro monopólio dos negócios do porto de Buenos Aires. “Los mercadores que entriavam en este puerto”, dizia Saavedra, “governann por su parecer... y por su orden veniam los navios de negros y mercaderias dandoles á los mercaderes y maestros el modo y forma en que se les podia tomar por perdidos...” (18).

A cabeça dirigente da organização era Juan de Vergara, o “gran papelista”, como era chamado, pela habilidade na arte de lidar com processos judiciais; possuindo assento no *Cabildo*, punha sua influência a serviço da organização contrabandista e graças à sua habilidade e prestígio conseguiu anular todas as pesquisas empreendidas para apurar as culpas no comércio de contrabando (19).

Os contrabandistas, contavam com os funcionários reais entre os quais ocupava lugar saliente o tesoureiro Simão de Valdés; tinham ainda, a seu favor, a numerosa população lusitana radicada no porto e os portugueses que ocupavam cargos públicos na cidade de Buenos Aires e nas do interior. Sabemos que o cargo de aguazil-mor foi exercido, na cidade de Córdoba, por um português, Rui de Sousa, que só o abandonou em vir-

(17) Ata de 12.VII.1610, *A.E.C.B.A.*, II, p. 275.

(18) “Fragmento de carta del gobernador Hernando Arias de Saavedra á S.M.”, Buenos Aires, 25.V.1616, *A.P.E.*, I, p. 353.

(19) Em sessão do *Cabildo* de 31.XII.1637, declarava Juan de Vergara que há mais de 36 anos residia na cidade de Buenos Aires (*A.E.C.B.A.*, VIII, p. 151), o que mostra que havia se fixado no porto na mesma época que Diogo de Vega.

tude da cédula que proibiu a estrangeiros o exercício de funções públicas (20).

Em Tucumán, os mercadores portugueses, mancomunados com os contrabandistas do porto, desfrutavam posição saliente no mundo dos negócios; um dos maiores negociantes de São Miguel do Tucumán, Fernán Báez, tinha como fornecedor um português, Baltazar Peres; tal era a importância das transações comerciais entre ambos, que num contrato de venda as mercadorias recebidas por Fernán Báez importavam em 3.372 *pesos* de prata (21). É interessante verificar, por meio desse documento, que ficou convencionado o pagamento daquela importância (em que se incluíam 275 *pesos* em prata), em vacas e novilhos, que deveriam ser entregues e escolhidos na cidade de Jujuí. Esse fato demonstra que os mercadores portugueses se tornaram também intermediários no comércio de gado entre Tucumán e o Alto Perú, ramo de negócio muito rendoso por causa do abastecimento dos centros mineiros.

Saavedra empreendeu incansável perseguição ao grupo contrabandista no seu último período administrativo; trouxe a cidade em constante inquietação por causa dos inquéritos e processos empreendidos pelos juizes da Audiência de Charcas sob sua iniciativa. Aprisionou e sequestrou os bens dos principais implicados no contrabando, tais como o tesoureiro Simão de Valdés, o oficial de justiça Mateo de Ayala, Juan de Vergara e Diogo de Vega (22). As *Atas do Cabildo* consignam o pedido de soltura de Juan de Vergara que oferecia fiança de 100.000 ducadas (23). Ao inaugurar-se o governo de dom Diogo de Gónzora, os habitantes de Buenos Aires endereçaram suas queixas

(20) “Real Provisión de 13.X.1629”, *R.C.*, p. 175.

(21) “Obligación de pago que contraen Fernán Báez, como principal, y Tomas Biaz, como su fiador, a favor de Baltazar Peres. S. Miguel de Tucumán, 6.X.1610”, *Documentos Coloniales relativos a San Miguel de Tucumán*, II, p. 282-284.

(22) “Estrato de carta de Hernandarias de Saavedra al Rey”. Buenos Aires, 28.VII.1615, CERVERA, M. — *Historia de la ciudad y provincia de Santa Fé*, I, p. 67 do Apêndice documental; REVELLO, J. T. — “Los gobernadores de Buenos Aires”, *H.N.A.*, III, p. 331; Ata de 25.V.1616, *A.E.C.B.A.*, III, p. 349.

(23) Ata de 10.VI.1615, *Ibidem*, p. 219-220.

ao Rei, contra o ex-governador; este, não contente com “infinitos excessos, prisões, sequestros, agravos e desaforos como nunca se fizeram a vassallos de S. M.”, havia alargado o âmbito de suas averiguações até a província do Tucumán, com o fito de “destruir a coligação e liga que as justiças destas e daquelas províncias tinham com os habitantes do porto” (24).

A-pesar-de tudo, os resultados de toda essa campanha foram bem precários como se desprende das palavras do governador; em 1616 ele se queixava ao monarca da improficuidade de seus esforços, pois os contrabandistas “tinham toda a terra comprada” (25). Simão de Valdés, deposto do cargo de tesoureiro, havia partido para Espanha e lá obtinha a cédula real de 27 de maio de 1617 que o repunha no cargo alegando que fora destituído “sin causa justa” (26). Ainda mais: apenas designado para o cargo de governador da Província do Rio da Prata, em 1618, Diogo de Góngora, para explorar o comércio de contrabando no rio da Prata, havia se ligado aos correspondentes de Diogo de Vega que atuavam em Lisboa, Jorge Lopes Correia e João de Argumento. Ao deixar a capital portuguesa, em abril de 1618, o novo governador transportava em três embarcações, vultosa carga de contrabando, avaliada em 300.000 *ducados*. Mas apenas chegou à Baía, onde pretendia passar todo o inverno, recebia ele comunicação por meio de um veleiro expressamente remetido do Porto, da denúncia feita ao Conselho Real das Índias e das averiguações que se procediam em Lisboa para elucidar o caso. O governador deixou toda a carga em mãos dos agentes contrabandistas da Baía e rumou para Buenos Aires onde chegou em novembro do mesmo ano. Quando aportou ao Rio da Prata o licenciado Matias Delgado Flores, enviado como juiz pesquisador, teve dificuldade em pro-

(24) “Carta del Cabildo de Buenos Aires quejandose del gobierno de Hernandarias de Saavedra”. Buenos Aires, 1.II.1619, *C.C.B.A.*, II, p. 142-150; “Resolución del Cabildo”, *A.E.C.B.A.*, IV, p. 402.

(25) “Fragmentos de carta del gobernador Hernandarias de Saavedra á S.M.”, Buenos Aires, 25.V.1616, *A.P.E.I.*, p. 354.

(26) “Real Cédula de 27.V.1617”, *R.C.*, p. 110.

var a culpabilidade do governador; aliás, de passagem pela Baía, havia carregado um navio de mercadorias as quais introduziu clandestinamente no porto de Buenos Aires (27) (28).

Para avaliarmos a importância da organização contrabandista durante o período administrativo de dom Diogo de Gónzora, basta citar os termos da carta de Manuel de Frias ao rei em que pedia a expulsão de Vega e Vergara em virtude dos “excessos” que haviam cometido contra as leis que regulamentavam o comércio do porto:

(27) REVELLO, José Torre — *Los gobernadores de Buenos Aires*, H.N.A., III, p. 332; CONI, E. — “Hernandarias y el comercio rioplatense”, *La Nación*, Buenos Aires, 14.I.1930.

(28) Os capitães dos navios foram sempre principais interessados no comércio ilícito. Era comum trazerem os navios, disfarçados como membros da tripulação, estrangeiros sem licença. A esse mesmo estratagem recorriam os capitães dos navios negreiros, portugueses em geral, para transportar para a América escravos sem licença. Em 1617 notava-se que os marinheiros de cor se multiplicavam nos navios destinados às Índias. Mais tarde, em 1637, quando se discutia o *asiento* de Miguel Gomes Angel e Cristovão Mendes de Sousa, a Casa de Contratação inutilmente procurou eliminar dos navios negreiros os comissários portugueses e substituí-los por castelhanos. Na América, as costas desertas se prestavam muito bem aos desembarques fraudulentos. No Rio da Prata o contrabando em grande escala se fazia pelas estâncias do litoral, tornando-se famosa a do general Sebastião de Orduña. Pela relação de Ascaréte du Biscay, podemos conhecer os métodos empregados pelos capitães de navios para negociarem sem licença. No porto de Cadiz conseguiu o viajante francês embarcar com nome suposto, como sobrinho do capitão do navio, para ocultar sua nacionalidade estrangeira. Assim que chegava o navio ao porto de destino, costumava-se enviar rico presente ao governador. No Rio da Prata desembarcaram em uma ilha deserta as mercadorias trazidas sem licença; das outras, legalmente despachadas, havia uma fatura falsa. Enquanto o capitão do navio combinava com o governador a troca destas últimas por couros, as outras eram vendidas ocultamente. De volta de Potosí, onde Acaréte du Biscay foi vender mercadorias, transferiu para um bote pequeno que o aguardava no rio Lujan, a 5 léguas de Buenos Aires, a maior parte da prata que havia trazido para ser introduzida clandestinamente a bordo. Somente depois da visita regulamentar dos funcionários do porto, foi o metal embarcado; dessa maneira iludiam-se as leis que proibiam a exportação de metais preciosos. (“*Relación de los viajes de Monsieur Acaréte du Biscay al Rio de la Plata*”, *La Revista de Buenos Aires*, XIII, n. 5-31 e 187-210; SCALLE, G. — *La traite négrière aux Indes de Castille*, I, p. 373, 412 e 439 em nota; HARING, C. H. — *Los bucaneros*, p. 27; REVELLO, J. T. — “Los gobernadores de Buenos Aires”, *H. N. A.*, III, p. 338).

“todos quantos Portugueses bienen en este puerto que son muchos mas que los castellanos y los demas Portugueses y vienen del brasil y otras partes en los navios de arriuada y otros que a todos ampara y todos se ualen del y negocian por su mano y orden y esto pide particular consideracion y remedio... ellos son los ynteressados en los tratos del brasil y Portugal donde los tienen entablados y de donde tienen ropa y demas cossas en los navios que de alla vienen sin licencia y en ellos salida de frutos y de plata... el dicho Juan de Vergara ordenando los dichos de los testigos y los proueymientos de las Justicias ante quien passan y esto en todo genero de negocios de suerte que el ordena todo lo que se hace en el Cavildo y fuera del y en sumu se tiene por cierto y sin duda que no se comete exceso de consideración contra las reales cédulas de prohiucion deste puerto en que no ynteruega su consejo traça y orden y del dicho Diego de Vega...”
(29).

O juízo de residência feito depois do falecimento de Diogo de Góngora, condenou-o ao pagamento de 23.050 *ducados* pelas fraudes cometidas contra a fazenda real, pela sua participação no comércio de contrabando. Na mesma ocasião foi também condenado seu substituto, Diogo Páez de Clavijo, por idênticas razões (30).

No governo de dom Francisco de Céspedes, Juan de Vergara entrava em conflito com o governador por motivos ligados ao contrabando (31); é bem possível que tenha deixado a cidade porque, em 1630, tendo chegado ao conhecimento do procura-

(29) “Carta del ex-procurador de las Provincias del Rio de la Plata en España, Manuel de Frias, al Rey”, Buenos Aires, 20.V.1621, *C.C.B.A.*, II, p. 356-357.

(30) REVELLO, José Torre — *Op. cit.*, p. 335.

(31) “Carta del Cabildo de la ciudad de Buenos Aires al Rey”. Buenos Aires, 20.IX.1627, *C.C.B.A.*, II, p. 239-241; “Carta de Fray Juan de Vergara”. Buenos Aires, 18.IX.1628, PASTELLS, R. P. — *Historia de la Compañia de Jesus*, I, p. 416; “Carta de los PP. Fray Francisco Barreto, Fray Luis de Herrera, Fray Gabriel Arias y Fray Tomás de Solorines á S. M.”. Buenos Aires, 8.X.1630, *Ibidem*, p. 454.

dor da cidade que Juan de Vergara havia regressado a Buenos Aires onde se encontrava oculto, solicitava aquele ao *Cabildo* que o fizesse sair juntamente com sua família, pois somente com a notícia de sua presença a população do porto começava a alvoroçar-se (32). Com a decadência do comércio transatlântico os contrabandistas passaram ao anonimato e desapareceram dos documentos; em 1640 (33) encontramos Vergara, desfrutando tranquilamente de seu cargo de *regedor* perpétuo e solicitando ao *Cabildo* terras para povoar no rio Lujan.

CAPÍTULO IX

AS VIAS E A ÁREA DO CONTRABANDO

Na sua expansão nos territórios do vice-reino do Perú, o comércio português se aproveitou das vias existentes para as comunicações terrestres, desde que o comércio entre o porto de Buenos Aires e a Província do Paraguai careceu de importância, como já tivemos ocasião de mencionar (cap. VII).

As principais rotas coloniais que partiam de Buenos Aires eram o caminho do Chile e o caminho do Perú, que chegavam a Mendoza e a Jujuí respectivamente, para continuar até Santiago do Chile, a Sudoeste, e a Lima, a Noroeste. Ambos se confundiam nos primeiros 500 Kms (1).

(32) Ata de 5.X.1630, *A.E.C.B.A.*, VII, p. 148-149; “Carta á S. M., del Cabildo de la ciudad de Buenos Ayres”, Buenos Aires, 8.X.1630, *C.C.B.A.*, II, p. 278-279.

(33) Ata de 29.X.1640, *A.E.C.B.A.*, IX, p. 66.

(1) Os principais pontos que escalonavam a rota do Tucumán eram: Buenos Aires, ponte do Marquês, Luján, Arrecifes, forte de Pergamino, Esquina de la Guardia (no rio Carcaraná), o rio deste nome até o Passo Ferreira, onde se bifurcava o caminho, seguindo o do Chile para o Sul, e o de Tucumán para o Norte. Este, continuava pela posta de Ampira, rio Segundo, Córdoba, bordas da Serra Chica, através das postas de Ambargasta, Ayuncha e Chanar Pugio até a cidade de Santiago del Estero e daí até Tucumán. Desta cidade até Salta a rota seguia a depressão entre as montanhas do Aconquija e as serras orientais de Bu-

Desde as primeiras notícias da penetração comercial portuguesa pela via platina, nos territórios do vice-reino do Perú, encontramos os mercadores lusos trilhando a via histórica do vice-reino, isto é, o caminho real que conduzia ao Perú (vide cap. VI).

Conquanto Potosí tenha sido o centro polarizador dos mercadores que entravam pela via de Buenos Aires, o cerro da prata não constituiu, todavia, o ponto terminal da corrente de infiltração do comércio fraudulento. As mercadorias enviadas pelos portugueses — negros sobretudo — seguindo os caminhos que serpenteavam pelo planalto andino, se espalharam por toda a zona de mineração dos Andes peruanos; eram vendidas em Cuzco e até em Lima, como nos mostram as palavras de León Pinelo: “a veces ay dellos lleuandolos por aquel Reyno de Buenos Aires á Lima” (2).

Pelo Sul, desde o início do século XVII temos notícia de que os artigos de importação clandestina começavam a transpor a cordilheira andina e conquistar os mercados da zona da mineração do Chile central, atingindo as orlas do Pacífico. O memorial de Antonio de León, já citado, defendia os interesses da importação de negros pela via platina; ele falava em nome de Potosí, de Córdoba e de Buenos Aires, e também da cidade de La Serena, no “reino do Chile”, pois, dizia ele, “não há outra porta pela qual possam entrar senão Buenos Aires”, tendo em vista os preços exorbitantes dos que se vendiam em Lima (3). Referindo-se a esse comércio platino-chileno que

ruyacú e Yaramí; de Salta até o Norte de Jujuí ia pela quebrada de Humahuaca. O caminho do Sul, para Mendonça e Chile, ganhava S. Luiz pelo rio Quarto, Achiras, S. José do Morro, daí La Paz no rio Tunuyan, que margeava até Mendonça; desta cidade, pelo passo do Uspallata entrava na região do Chile central. (TOBAL, G. F. — *Lecciones de Geografía Argentina*, p. 154 em nota). (PIERRE DENIS faz minucioso estudo das rotas de comunicação na sua obra *La République Argentine*, cap. VIII).

(2) “Memorial del Licenciado Antonio de León, Procurador General de las provincias del Rio de la Plata, al Rey en favor de la Villa Imperial de Potosí, de la ciudad de la Serena, en el Reino de Chile, del Monasterio de Monjas da Santa Cataline de Sena de la ciudad de Córdoba de Tucumán y de la ciudad de la Trinidad, Puerto de Santa Maria de Buenos Ayres. Año 1623”, *C.C.B.A.*, II, p. 226; “Petición presentada por Juan de Bergara, Procurador General desta Ciudad y puerto de Buenos Ayres”, 7.II.1615, *C.C.B.A.*, II, p. 11.

(3) *Ibidem*, p. 226-227.

se realizava por intermédio do Tucumán, dizia em 1608 o governador destas Províncias, dom Alonso da Ribera:

“... llevan algun poco de lienzo y calcetas de algodón y algunos negros de los que entran por el Rio de la Plata y algunas telilas y sedas de Italia y especeria y confitura labrada todo en poca cantidad y quando mucho llevan seis o ocho negros y quatro o seis mulas cargadas de los demás generos y de retorno traen algunos cordovanes y badanas y algunas freçadas y pano de Recangua y oro y plata que es delo que procuram sacar mas porque de las freçadas cordovanes y badanas tienen poca salida en esta Provincia” (4).

Ao findar o primeiro quartel do século XVII o intercâmbio com os mercadores chilenos devia ser insignificante; contudo, ao protestar contra a cédula de permissão de 1618, que estabeleceu o imposto da alfândega de Córdoba para impedir a internação de mercadorias, a cidade de Buenos Aires solicitou que lhe fosse permitido comerciar livremente ao menos com o Tucumán e com o Chile (5).

Alem da via terrestre pelo Tucumán, outra via de acesso existiu ligando as colônias portuguesas do Atlântico às regiões do vice-reino do Perú, a via terrestre do Guairá. As comunicações entre S. Vicente e os núcleos espanhóis do Paraguai, por intermédio da região do Guairá, eram bem mais antigas do que as que se efetuaram pela via do estuário. Desde o meado do século XVI e talvez mesmo antes, desde 1526, há referência à presença de portugueses na região do Guairá, que seguindo os trilhos estabelecidos pelos índios, chegaram às terras do Paraná (6). Depois do abandono do Rio da Prata pelos castelha-

(4) “Carta del gobernador dom Alonso de Ribera á S.M., Santiago del Estero, 11.II.1608”. FREYRE, R. J. — *El Tucumán Colonial*, p. 139.

(5) “Ynstrucion que se da a Antonio Eris Gueiria por el cauildo de la ciudad de Buenos Ayres de lo que ha de hacer pedir y suplicar á su magested. Año 1621”, *C.C.B.A.*, II, p. 199.

(6) TAUNAY, A. de E. — *História Geral das Bandeiras Paulistas*, I, 2.^a parte, cap. II; GUZMAN, R. D. — *La Argentina*, cap. XII. Quanto ao caminho utilizado pelos sertanistas de São Paulo para atingir a zona do Guairá, havia, alem da via fluvial Tieté-Paraná, o caminho chamado pelos jesuitas de via de São Tomé, que ligava São Vicente às margens do rio Paraná, na direção do Itararé, passando os rios Tibagi, Ivaí e Piquerí. TAUNAY, A. de E. — *História Geral das Bandeiras Paulistas*, II, p. 47.

nos de Assunção e da incúria da Corte espanhola, a colônia de Assunção, obrigada a bastar-se a si própria, havia procurado se aproximar dos núcleos vicentinos da colônia portuguesa. Seguramente desde o meado do século XVI S. Vicente já desempenhava o papel de porto de Assunção; aí aportavam pessoas procedentes do Paraguai, buscando naves para Espanha, e de S. Vicente costumavam os funcionários reais mandar avisos a Assunção pela via terrestre. Tomé de Sousa promoveu a expulsão dos espanhóis que comerciavam pela região do Rio Paraná, vindos de Assunção; a fundação da vila de Ontiveros, na foz do Iguassú, em 1554, correspondeu ao propósito de facilitar as comunicações entre Assunção e a costa de S. Vicente. Nos últimos anos de Irala, que faleceu em 1558, frequentemente apareciam portugueses no território do Guairá (7).

Entretanto, como já tivemos ocasião de dizer em capítulo anterior (cap. II), depois da descoberta das minas de Potosí, um longo ciclo de explorações geográficas efetuou o reconhecimento dos afluentes do Rio Paraguai e do Rio Paraná, procurando uma comunicação fluvial direta com os centros de mineração. A fundação de Santa Cruz de la Sierra marcou um esforço decisivo no sentido de tentar uma via terrestre para a comunicação entre o Paraguai e o Perú; essa via teve utilidade muito precária, quer pela ausência de recursos nas regiões que percorria, quer pela ameaça constante dos índios do Chaco que chegaram no século XVII, a ameaçar Buenos Aires.

Depois da fundação de Buenos Aires, à medida que se intensificaram as relações entre o porto e o Alto Perú, à medida que Assunção começou a decair, a rota de Córdova prevaleceu sobre a de Santa Cruz de la Sierra; aquela via era muito mais prática, a-pesar-de mais longa, pois atravessava zonas mais policiadas, escalonadas por cidades, oferecendo assim, maiores recursos para a travessia.

A região do Guairá-Paraguai, não perdeu, contudo, sua função tradicional de zona de passagem para os territórios do Alto Perú, para os sertanistas procedentes do planalto paulista,

(7) TAUNAY, A. de E. — *História Geral das Bandeiras Paulistas*, I, p. 206-207; ELLIS JUNIOR, A. — *Meio século de bandeirismo*, p. 50-52; GONDRA, L. R. — *Apuntes de História económica*, anexo à obra do autor, *Las Ideas Económicas de Belgrano*, p. 346-386; CARDOZO, R. L. — *La antiga provincia del Guairá*, p. 40-41, 45-46.

que gravitavam em torno das aldeias indígenas fundadas pelos jesuítas. Em 1602, segundo demonstrou o Prof. Ellis Junior, a bandeira de Nicolau Barreto atravessou o rio Paraná e se infiltrou no território paraguaio, penetrando, talvez, até a atual área boliviana do Guapaí (8). Em 1604, Hernandarias de Saavedra informou ao Rei que havia mandado explorar o caminho do Guairá a São Paulo tendo em vista o estabelecimento de uma via comercial por aquelas paragens; solicitava autorização para o intercâmbio comercial entre o Guairá e São Paulo, com o fito de promover o reerguimento econômico daquela província (9).

Sertanistas paulistas continuaram a rumar para Suoeste, pois em 1613, D. Diogo Corral, fiscal do Conselho de Índias, declarava que Guairá, Vila Rica e Jerez serviam de ponto de passagem para os paulistas atingirem as minas do Perú (10). A divisão administrativa das Províncias era reclamada por Saavedra em 1616, não somente para impedir as depredações dos paulistas na zona do Guairá, mas também para barrar sua passagem ao Perú, por intermédio daquela região (11). Apesar da autonomia administrativa concedida ao Paraguai em 1617, sabemos, pela documentação do Prof. Taunay, que na terceira década do século XVII os paulistas chegaram até a região de Santa Cruz de la Sierra aprisionando índios.

Por sua vez, os colonos que habitavam o povoado de S. Francisco no litoral atlântico, se comunicavam com o Paraguai; a travessia foi feita pela primeira vez em 1524, segundo Guzman, por Aleixo de Garcia e repetida por Alvar Nuñez Cabeza de Vaca em 1541. O plano de colonização da região de S. Francisco, era apresentado pelas autoridades paraguaias, tendo em vista criar uma barreira contra a expansão portuguesa como também para estabelecer uma via de comunicação entre o Atlântico e o Perú, passando pelo Paraguai (12).

(8) ELLIS JUNIOR, A. — *Meio século de bandeirismo*, p. 50-88; IDEM — *O bandeirismo paulista e o recuo do meridiano*, cap. V.

(9) CARDOZO, R. I. — *La antigua provincia del Guairá*, p. 99-100.

(10) TAUNAY, A. de E. — *História Geral das Bandeiras Paulistas*, I, p. 241-246.

(11) “Carta de Hernandarias de Saavedra a S.M.”, Buenos Aires, 26.VII.1616, CERVERA, M. H. — *Historia de la ciudad y provincia de Santa Fé*, I, p. 66 do Apêndice Documental.

(12) CARDOZO, R. I. — *Op. cit.*, p. 33-35 e 104-105.

Contudo, o conflito de Córdoba com as autoridades do vice-reino a propósito do comércio clandestino, prova que a rota de Tucumán foi por excelência a rota do contrabando português no vice-reino do Perú, ou melhor, a rota do comércio transatlântico. A região Guairá-Paraguai, constituiu uma zona de passagem de conquistadores que alcançavam os territórios do Alto Perú pelos trilhos indígenas do Chaco ou pelo caminho de Santa Cruz de la Sierra mais ao norte. Tratando do intercâmbio comercial que se efetuava entre o Brasil e o Alto Perú, dizia León Pinelo referindo-se à via do Paraguai:

“pues no es de aqui a ella el camino mas dificil y menos trillado que de Brasil al Paraguai por tierra. Y baste como preua, que con auerse escrito y dicho tanto de aquel Puerto y comercio del Brasil no se hallaria quien haya tocado semejante viaje, ni dicho que por el ayan ido jamas mercaderias... su dificultad fue quien mas le cerro y al poco provecho de caminarles, pues aun desde la Assuncion al Perú restan mas de otras 400 leguas por el camino que descubrio el Capitan Nuflo de Chaues y esto no rodeando por Tucumán, como es forçoso para ir por tierra poblada y de paz, con que es suposicion verdadera, que por esta parte jamas han entrado mercaderias al Perú, ni pueden por su dificultad de guerra y despoblados. Y si alguno lo ha vencido, sera algun soldado solo y arrojado a passar o morir y una determinacion destas mayores dificultades vence, sin que por ello queden faciles para otros. Y assi la unica puerta destas mercaderias, es por el viaje de la mar, el puerto de Buenos-Ayres (13).

O texto de Pinelo sugere super-homens como os sertanistas de São Paulo, “gente usada no trabalho do sertão, que com bom caudilho passam ao Perú por terra e isto não é fábula” (14), tal como Antônio Castanho da Silva, falecido em

(13) “Memorial del Procurador General del Cabildo de Buenos Ayres, Antonio de León, al Rey. Buenos Ayres, año de 1629”, C. C. B.A., II, 266-267.

(14) “Carta escrita pelos juizes e vereadores de São Paulo ao donatário da Capitania, 1606”. *Atas da Câmara da Vila de São Paulo*, II, p. 499: ELLIS JUNIOR, A. — *Meio século de Bandeirismo*, p. 76.

Potosí; segundo Pedro Taques ele passou ao Perú penetrando no sertão do Paraguai (15).

É interessante notar, que a partir da segunda década do século XVII, quando os corsários holandeses começaram a ameaçar a liberdade de navegação do Atlântico Sul, dificultando, como veremos, as comunicações marítimas com o porto platino, verificou-se um novo ciclo de atividade das rotas interiores de comunicação entre as colônias portuguesas e espanholas. Assim, enquanto no primeiro quartel do século XVII os avisos trocados entre as autoridades do Brasil e do Rio da Prata acerca da passagem de corsários seguiam pelo caminho do mar, preferiu-se a via terrestre pelo Paraguai, quando se tratou de comunicar o ataque dos corsários holandeses à Baía em 1627. As cartas escritas pelo governador geral Diogo Luiz de Oliveira e por Martim de Sá, governador do Rio de Janeiro, foram remetidas para Assunção gastando cinco meses na viagem; daí seguiram para Buenos Aires que devia transmitir a notícia para a Audiência de Charcas e para a capitania geral do Chile (16).

No segundo quartel do século XVII, quando se iniciou, como mostraremos mais adiante, a decadência do comércio luso-brasileiro com o Rio da Prata, uma nova área das terras de Castela começou a ser procurada pelos mercadores lusos, isto é, o atual território do Rio Grande do Sul. O Prof. Ellis Junior, depois de paciente pesquisa nos documentos impressos nas *Atas*, conseguiu fixar a data de 1635 para o início da expansão dos sertanistas planaltinos nas províncias jesuíticas do Uruguai e do Tape, ano em que uma bandeira paulista esteve no sertão dos Patos (17). A carta do padre Durán, escrita em 1628 e relativa aos acontecimentos dos anos de 1626 e 1627, nos revela que cerca de 10 anos antes, mercadores portugueses haviam penetrado naquelas paragens, onde iam comerciar nas aldeias indígenas. Referindo-se aos rios da província do Uruguai, aquele missionário narrava que:

(15) LEME, Pedro Taques de A. P. — *Nobiliarquia Paulistana*, Edição Taunay, I, p. 245.

(16) Ata de 8.X.1627, *A.E.C.B.A.*, VI, p. 335-336.

(17) ELLIS JUNIOR, A. — *Meio século de bandeirismo*, p. 175-182; TAUNAY, A. de E. — *História Geral das Bandeiras Paulistas*, II, p. 225-231.

“Entre ellos ay uno principal que llaman Aix por onde me dixeron los indios entraban Portugueses en navios pequeños, dejando los grandes en alta mar a rescatar con ellos, trayendoles mucha ropa del pano que yo tenia la mia, que es cordellate, y muchos cha-peos, que asi me nombraron los sombreros...” (18)

O rio Aix é identificado como sendo o rio Igaí ou Jacuí (Rio Grande do Sul) (19), o que vem indicar que os portugueses preferiam a lagoa dos Patos para penetrar naquelas regiões, confirmando, portanto, a hipótese do Prof. Ellis Junior acerca do caminho seguido pela bandeira marítima de 1635.

Possivelmente, com a decadência do comércio de Buenos Aires, os mercadores portugueses que há tanto tempo margeavam o litoral meridional em demanda do Rio da Prata, procuraram uma compensação no comércio com os indígenas do atual território sul-riograndense.

Aliás, a presença de portugueses nas terras do sul não era fato novo, pois, Hernandarias de Saavedra denunciava, desde 1609, as viagens de portugueses de São Paulo à Santa Catarina; a carta de 1639 do marquês de Mancera, vice-rei do Perú, relatava ao rei que desde 1614 os paulistas realizavam entradas pela terra a dentro na região dos Patos e no Rio Grande (20).

Essa tentativa de expansão comercial portuguesa entre as populações indígenas do Uruguai, devia ter sido conhecida por dom Francisco de Céspedes; a carta do padre Durán, contemporânea daquele fato, relatava as pretensões do governador de Buenos Aires para desenvolver o comércio com os índios daquela região e com o Brasil, e que procurava, desta maneira, tirar proveito da situação. Tendo conhecimento de que o Rio Ibicuití (Ibicui?) desaguava no rio Uruguai, e julgando ser aquele rio afluente do Mbiaçá (rio Jacuí?), que lançava suas águas no

(18) “Duodécima carta del P. Nicolas Mastrillo Durán, er la que se relaciona lo acaecido en la provincia en los años 1626 y 1627”, *D.H.A.*, XX, p. 376.

(19) *Ibidem*, p. 384, nota 55.

(20) TAUNAY, A. de E. — *História Geral das Bandeiras*, I, p. 191 e 229; ELLIS JUNIOR, A. — *Meio século de Bandeirismo*, p. p. 179.

“mar do Brasil”, pretendia ele fundar neste rio um grande porto “de mucho trato con que alcanzasse el titulo de marques della...” (21). Esses planos foram contrariados pelos jesuítas, pois conseguiram eles do governador a volta para Buenos Aires dos três espanhóis, que sob a designação de *regedores*, havia enviado para dar início à empresa.

Esse fato nos indica que os esforços de infiltração comercial portuguesa na região ao norte do Rio da Prata deviam ter encontrado forte oposição por parte dos jesuítas que iniciavam então o estabelecimento das aldeias indígenas que formaram as Províncias do Tape e do Uruguai. Contudo, cremos que a infiltração comercial indicou o caminho para as bandeiras de apresamento que vieram depois; desse modo, a bandeira marítima de 1635 pode ser também explicada dentro do plano de evolução do comércio luso-brasileiro no vice-reino do Perú.

CAPÍTULO X

AS MERCADORIAS DO COMÉRCIO PLATINO

a) OS ARTIGOS DE IMPORTAÇÃO

Pela análise dos fornecimentos que integravam o comércio platino podemos verificar de que maneira se processou a estruturação econômica que ligou numa unidade as praças luso-afrabrasileiras e o vice-reino do Perú.

Os documentos do período concordam em assinalar a importância dos escravos negros no comércio de importação. A ascendência desse ramo de comércio nos negócios do porto estava em relação com as necessidades permanentes de mão de obra nas lavras de Potosí e aos enormes lucros que proporcionava, pois constituía um dos melhores negócios nas Índias. No porto de Buenos Aires, os preços dos negros de arribada variaram entre 70 a 100 *pesos*, os melhores 160; contudo, em certos períodos, como já tivemos ocasião de dizer, o preço tinha se es-

(21) “Duodécima carta...”, *Ibidem*, p. 359-362.

tabilizado em 70 *pesos*, assim como, por ordem especial de Saavedra, foram feitos arremates de 200 *pesos*. No governo de dom Diogo de Góngora (1618-1623), o preço médio do escravo arrematado no porto era de 144 *pesos* (correndo por conta do comprador as despesas posteriores ao arremate, avaliadas em 14 *pesos*), conquanto houvesse outros vendidos por mais ou por menos; como dizia Antônio de León ao citar essas cifras, “em mercadorias de tanto risco ninguém emprega a não ser para ganhar bem” (1).

Para fazermos idéia dos lucros que oferecia esse comércio, basta lembrar que na época do *asiento* de Reynel os escravos eram vendidos em Potosí a 250 *pesos* (2); por 500 *pesos* se comprava um mulato em Potosí. Em São Miguel de Tucumán quando os escravos entravam às centenas pelo porto de Buenos Aires, eram vendidos naquela cidade por 425 *pesos* em 1608 (3) e em 1611 (4).

Não possuímos informações sobre os preços em Potosí, em épocas correspondentes; contudo, na época de dom Diogo de Góngora, em que dom Antonio de León escrevia o seu memorial, afirmava este que o preço corrente do escravo em Lima era de 500 *pesos* e em Potosí, mais caro ainda (5). Em S. Paulo, uma escrava da Guiné valia 25\$000 em 1612; em 1613, uma negra africana era adquirida por 38\$000 se bem que tivesse sido avaliada em 24\$000. Segundo nos informa a

(1) “Memorial del Licenciado Antonio de León, Procurador Geral de las Provincias del Rio de la Plata, al Rey en favor de la Villa Imperial de Potosí, de la ciudad de la Serena... etc.”. *C.C.B.A.*, II, p. 231-232.

(2) Mass. n.º 20.299 do Museu Britânico, apud SCELLE, G. — *La Traite négrière aux Indes de Castille*, I, p. 382.

(3) *Documentos coloniais relativos a San Miguel de Tucumán*, II, p. 152-154. Pelo que se pode deduzir do texto não era exemplar dos melhores, pois tratava-se de “negro fugitivo que muchas veces se ha ido y lo tienen de costumbre, y con una prisión de hierro que tiene a los pies por ello, y por borracho, ladron y enfermo del mal de orina y de ijada delincuente...”.

(4) *Ibidem*, vol. III, p. 15-16.

(5) “Memorial del Licenciado Antonio de León...”, *Ibidem*, p. 223-224.

(6) TAUNAY, A. de E. — “Subsídios para a história do tráfico africano no Brasil”, *Anais do Museu Paulista*, X, 2.ª parte, p. 73; TAUNAY, A. de E. — *História seiscentista da vila de São Paulo*, IV, p. 210-211.

"Descrição da fazenda que o Colégio de Santo Antão tem no Brasil e seus rendimentos", documentos publicados por A. de E. Taunay, o preço médio de um escravo em 1635 era de 35\$000. Somente no fim do século XVII é que se deu notável valorização dos africanos quando, com a descoberta dos minas, se agravou o problema da mão de obra. No Rio da Prata tal foi a atração exercida pelo comércio de escravos que os governadores solicitavam ao Rei seus salários em licenças de escravos (7); os juizes que funcionavam nos arremates de escravos, preferiam receber em escravos negros o terço que lhes cabia (8).

E' interessante verificar pelo testamento de Afonso Sardiha (9), a remessa de dois índios tupís para Buenos Aires; o fato não é estranhavel tendo em vista que a população aborígine da região do estuário, não era numerosa e havia deficiência de mão de obra, pois naquela época ainda não se havia aberto o porto ao comércio negreiro. A importação de índios do planalto paulista não adquiriu importância, por causa do incremento da importação dos escravos africanos depois do *asiento* de Reynel e também porque se preferia o negro ao índio nas minas de Potosí.

Foi principalmente pelo comércio de gêneros alimentícios e produtos manufaturados que as cidades brasileiras se ligaram à economia platina. O problema alimentar da cidade de Buenos Aires só pôde ser resolvido, pela importação da farinha de trigo da cidade de Córdoba, e graças aos contactos comerciais com os centros agrícolas brasileiros. É possível que as primeiras embarcações que de Buenos Aires rumaram para o litoral vicentino tivessem levado para o estuário, junto com os artigos manufaturados, os produtos alimentícios, açúcar principalmente. Os navios enviados pelo bispo de Tucumán em 1586-1587, haviam preferido adquirir em São Vicente as provisões para o resto da viagem — cem quintais de arroz, farinha de mandioca e conservas diversas. No século XVII a economia paulista tinha sua base principal na agricultura e na pecuária; desenvolveu-se a produção do trigo, do feijão, do milho,

(7) "Carta á S.M. del Gobernador Juan Ramirez de Velasco", Santiago del Tucumán, 30.X.1591, *P.G.*, I, 1.^a, p. 300; Carta de 9.1.1592, *Ibidem*, p. 331.

(8) "Memorial del Licenciado Antonio de León...", *Ibidem*, p. 233.

(9) MARQUES, M. E. DE AZEVEDO — *Apontamentos*, p. 223.

da marmelada, de couros e carnes salgadas, de que se faziam remessas para o Norte, para o Rio de Janeiro e Baía sobretudo; Santos vivia graças aos produtos alimentícios que importava de São Paulo. Provavelmente incrementou-se o costume de fazerem os navios aprovisionamentos de gêneros alimentícios em S. Vicente; era mais natural que se reservasse para os portos mais meridionais essa espécie de comércio, pela facilidade com que se deterioravam os gêneros sob precárias condições de transporte e por causa da técnica imperfeita de sua fabricação.

Entre os produtos alimentícios exportados para o Rio da Prata figurava o arroz, (cinco *pesos* a pipa) (10), o marmelo, o gengibre em conserva, a marmelada de que desde a época de Afonso Sardinha (1592) já se fazia regular exportação para Buenos Aires (11). O açúcar foi o principal produto entre os gêneros alimentícios importados do Brasil e arruinou a indústria regional localizada em Assunção. Provinha principalmente da Baía e de Pernambuco, mas possivelmente, no século XV, também era importado de São Vicente, quando ainda essa indústria estava florescente nesta capitania. Comerciava-se em açúcar com a Capitania do Espírito Santo, como podemos ver pela carta de dote de Juan Dias de Ojeda, onde figuram 150 arrobas de açúcar que certo Marcos de Azevedo, “habitante do Espírito Santo, costa do Brasil” devia ao pai da noiva e que se avaliavam em 1200 *pesos* (12). Pode-se calcular o lucro dos comerciantes locais, comparando-se com o preço de custo (2 *pesos* a arroba), segundo consta na relação das mercadorias entradas na alfândega em 1607 (13).

(10) Todas as informações sobre preços e natureza dos produtos importados são tomados dos seguintes documentos: “Testimonio de lo que valieran las mercaderias que entraran por el puerto de Buenos Ayres el año de 1599”, *A.P.E.*, II, p. 370-377; “Testimonio de lo que valieran de derechos las mercaderias que entraran por el puerto de Buenos Ayres el año de 1600”, (*Ibidem*, p. 278-384); “Testimonio de las mercaderias entradas en el puerto de Buenos Ayres en 1607” (*Ibidem*, p. 385-406). As informações tomadas em outras fontes são indicadas separadamente.

(11) “Testamento de Afonso Sardinha” (3.XI.1592), MARQUES, M. E. Azevedo — *Apontamentos*, p. 223. Pyrard de Laval fala sobre a importância de exportação de frutas em conserva na Baía (Apud TAUNAY, A. de E. — *Na Baía colonial*, p. 254).

(12) “Carta de dote de Juan Diaz de Ojeda, 1605”, *Revista de La Biblioteca Pública de Buenos Aires*, III, p. 162.

(13) “Testimonio delas mercadorias entradas en el puerto en 1607”, *A.P.E.*, p. 389.

Figuram ainda no comércio de importação, barriletes de melado (3 *pesos* e meio cada um); o sal, mercadoria cada vez mais preciosa no século XVII por causa da exportação do charque e do incremento da exportação fraudulenta do couro, e que se recebia do Brasil e de Portugal, por 2\$000 a pipa (14). Há ainda, oriundos da importação direta de Portugal ou indireta, por intermédio dos portos brasileiros, outros produtos destinados à alimentação, tais como pipas de sardinha (6\$000), o cravo, a pimenta, (\$100 a libra), botijas de azeite (\$500 cada uma), vinho, cujo preço de custo em 1607 foi de 13\$000 a pipa e, mais raramente, amêndoas, azeite de alcaparra utilizado como condimento (15).

No ramo dos artigos manufaturados, constam diversos tipos de tecidos finos como veludo (1\$400 o côvado), peças de canequin (1\$200 a 1\$400 a peça), o pano de Londres (1\$500 o côvado), peças de crisé (\$500 a vara), os panos de linho (\$100 a vara), peças de holanda (4\$00 a peça), o ruão, a raxeta (1\$200 a vara), o raso (\$700 a \$800 o côvado), a sarja (\$400 o côvado) o fustão (\$150 o côvado), o picote, a palmilha, assim como toucas, (\$200)), camisas feitas (\$400), luvas, toalhas de Flandres (\$500 cada uma), alfombras da Índia, tapetes, sobrecamas e pavilhões.

Ao lado dos tecidos, a importação do ferro (\$200 o quintal), do aço (\$25 reis a libra), do estanho (2\$000 o quintal), adquiriu grande importância. Tiveram também lugar importante na exportação para o Rio da Prata, os instrumentos de trabalho agrícola: enxadas, foices, podadeiras (\$040 cada uma), machados (\$140), e outros artigos fabricados que permitiam manter o padrão de vida ordinária de acordo com os moldes da civilização européia, tais como, tesoura (\$024), agulhas (\$100 a duzia), cadeados (\$080), freios, bacias (\$120 a libra), escudelas, sinos, papel (\$400 a resma), sabão (13 arrobas por

(14) "Carta de Juan de Salazar a S.M.", Madrid, 17.XI.1618, *C.C.B.A.*, II, p. 137.

(15) Conservamos as avaliações dos documentos originais, pela dificuldade em estabelecer a equivalência entre o *peso* e o mil réis. Em São Paulo o *peso* era avaliado em \$320 como podemos ver pelas indicações fornecidas pelos *Inventários* e *Testamentos* (III, p. 87 e 231; V, p. 10 e 58); não sabemos, entretanto, se na Baía, de onde era remetida a maioria dos produtos manufaturados indicados, a relação entre o mil réis e o *peso* era a mesma. Igualmente faltam-nos informações sobre essa relação no porto de Buenos Aires.

100 *pesos*, espelhos, pratos, jarros de barro, frascos, frasqueiras (9\$000 cada uma), incenso para igrejas (8\$000 o barril), maços de fio fino (\$200 cada um), fio de seda, etc. Era ainda do Brasil que Buenos Aires recebia moveis, tais como cadeiras (2 *pesos* e meio cada uma), escritório (10\$000 cada um); entre os bens deixados pelo licenciado Fernando Horta, contava-se um “bufete de jacarandá” ainda por armar (16).

Importavam-se ainda do Brasil os materiais de construção como a cal, telhas, tijolos e madeiras de construção, completamente inexistentes no pampa (12). Em 1619, pela escassez de lenha na cidade, mandava o *Cabildo* efetuar o plantio de duranos e pedia licença para importar madeiras de construção do Rio de Janeiro (18).

Desses artigos, a principal exportação para o Tucumán consistia, além de escravos, de tecidos e artigos fabricados; entretanto, como nos informa a carta do governador de Tucumán, dom Alonso de Ribera, nas remessas para o Chile, constam frutos em conserva, prova de que marmelos, gengibres e marmeladas brasileiras se espalharam pelas províncias do Tucumán e, atravessando os Andes, haviam chegado ao litoral do Pacífico (19).

b) OS ARTIGOS DE EXPORTAÇÃO

Em relação ás mercadorias de retorno, os metais ocuparam lugar saliente, o ouro, e principalmente a prata oriunda de Potosí. A preponderância da prata nas exportações de metal para

(16) “Inventario de los bienes que quedaron por muerte del licenciado Fernando de Horta”, 10.IV.1605, *Revista de La Biblioteca Pública de Buenos Aires*, III, p. 192-196.

(17) “Espediente sobre el cumplimiento de las cédulas reales de permisión de navegación de frutos, concedidas á la ciudad de Buenos Ayres”. Buenos Aires, anos de 1605-1606, *C.C.B.A.*, I, p. 127; “Carta del sargento mayor de Buenos Ayres, dom Diego de Clavijo a S.M.”. Buenos Aires, 30.IV.1623; PASTELLS, R. P. — *Historia de la Compañia de Jesus*, I, p. 363; “Instrucciones del Procurador General”, 3.X.1634, *A.E.C.B.A.*, VII, p. 427.

(18) Ata de 23.VII.1619, *A.E.C.B.A.*, IV, p. 137.

(19) “Carta del gobernador dom Alonso de Ribera a S.M.”. Santiago del Estero, 11.II.1608, FREYRE, R. J. — *El Tucumán Colonial*, p. 139.

o Brasil, se explica pelo maior contacto com a praça de Potosí, como pela ordem da metrópole para que se não fizessem pagamentos em ouro, que devia ser remetido na sua totalidade para a metrópole. Para Juan Alvarez, economista argentino, uma das razões que explicam a preponderância da prata na exportação subreptícia para o Brasil foi a preferência que se dava aqui a este metal (20). Não se pode esquecer, porém, de que a prata manteve marcada ascendência nas extrações metalíferas americanas até o aparecimento do ouro brasileiro; entre 1601 e 1640 o volume do ouro produzido era apenas de 32 por cento do da prata (21).

Exportava-se metal sob todas as fórmulas possíveis, em lingotes, em jóias, moedas, pois que ele constituiu sempre a mercadoria de retorno preferida pelos mercadores. Grande devia ser a saída de metal precioso para o Brasil, pois o vice-rei do Perú, dom Luiz de Velasco, se queixava de que, depois da abertura oficial do comércio platino com o Brasil, a moeda começava a escassear em Potosí e muito mais ainda em Lima (22).

Completavam as remessas de metal as mercadorias cujo comércio fora legalizado pela cédula de 1602, isto é, farinha de trigo proveniente em grande parte de Tucumán, carnes salgadas e o sebo, de que havia grande consumo para a fabricação de velas. A abertura do comércio de farinha de trigo com as cidades do litoral brasileiro, havia sido feita em 1583, quando, de volta do Rio da Prata, a armada que foi levar o governador do Chile, dom Alonso de Sotomayor, vendeu no Rio de Janeiro quantidade de farinha trazida de Buenos Aires por 3 *reales* a *fanega* (23). Dom Francisco de Sousa, quando no cargo de

(20) ALVAREZ, J. — “Monedas, pesos y medidas”, *H. N. A.*, IV, 1.^a, p. 238.

(21) SIMONSEN, R. — *História econômica do Brasil*, II, p. 26-27.

(22) “Memoria del virrey don Louis de Velasco, presentada á su suessor el conde de Monterrey. Lima, 28.XI.1604”, in *Relaciones de los Virreyes y Audiencias que han gobernado el Perú*, II, p. 19 e seguintes, apud FREGEIRO, C. L. — *Historia documental y crítica*, p. 85. Averiguou-se em 1587 que o bispo Vitória havia enviado para o Brasil, por meio de seus representantes, 1.015 marcos de prata lavrada sem quintar, 215 marcos de prata branca em tijolos, sem marcar; 39 marcos de ouro de oito onças; 270 *pesos* de ouro de 22 quilates; duas cadeias de ouro que pesaram 195 *pesos* de ouro e mais 115 marcos de prata lavrada. (P. G., 1, p. 226). O marco equivale a 230,0465 grs..

(23) SOARES DE SOUSA, G. — *Tratado descriptivo do Brasil em 1587*, p. 120.

governador do Sul, em 1608, conseguiu uma cédula de Felipe IV, pela qual os governadores do Rio da Prata e de Tucumán deviam lhe fornecer “até três mil fangas de bom trigo e quinhentas de cevada”, em dois anos; destinavam-se a incrementar a lavoura nos arredores de São Paulo, para “o sustento da gente que acudisse ao benefício e povoações das ditas minas, como para o bem comum de todos que ali viviam” (24).

A exportação de produtos alimentícios de São Paulo para a Baía e Rio de Janeiro revela quanto era precário o desenvolvimento agrícola daquelas capitanias. Conquanto não disponhamos de dados para avaliar a contribuição das Províncias do Rio da Prata em carnes salgadas e trigo para o abastecimento da população das cidades brasileiras, parece-nos que não deveria ter sido insignificante. Somente na segunda metade do século XVII é que se deu a grande expansão da pecuária no Nordeste; de São Paulo, carnes salgadas e couro eram exportados para o Norte e, segundo mostram os *Inventários* e *Testamentos*, os couros constituíam mercadoria de grande valor no planalto, talvez por causa da grande procura, por se tratar de mercadorias de exportação. Em 1639, ao preparar sua grande esquadra contra os batavos, o conde da Torre solicitava gêneros alimentícios às câmaras de S. Vicente, Santos e São Paulo, por serem “muito abundantes de bastimentos como são farinhas de trigo, carnes e legumes” (25). Para o Rio da Prata remeteu o governador da Baía, em 1639, quatro navios em busca de gêneros alimentícios para resolver o problema do abastecimento da população e das armadas de socorro. Repetindo o conteúdo das cartas enviadas às autoridades do porto, declarava o governador das Províncias do Rio da Prata, dom Mendo de La Cueva e Benevides: “la tierra (Baía) esta necessitada e enbabilitada de abastecimentos en particular de carne que la gente parece y que esta esperando este sustento mediante lo qual se conseguira la restauracion de aquellos estados de no esto sera la total ruina della...” (26). Pela ata de *Cabildo* de junho do ano seguinte, sabemos que as autoridades do porto se apres-

(24) TAUNAY, A. de E. — *História seiscentista da vila de São Paulo*, IV, p. 214-215.

(25) TAUNAY, A. de E. — *Ibidem*, II, p. 259.

(26) Ata de 1.IV.1639, *A.E.C.B.A.*, VIII, p. 363-364.

saram em enviar os soccoros solicitados, carne principalmente, com grande trabalho e diligência (27):

Quanto ao couro, já em 1605 era exportado para o Brasil, ano em que figura, junto com esse artigo, uma partida de ovelhas para o Brasil e de charque para Cuba. Em 1608 solicitava dom Francisco de Sousa aos governadores do Rio da Prata e Tucumán que lhe enviassem duzentas lhamas, “aqueles carneiros de carga, que costumam trazer e carregar a prata de Potosí, para acarrear o ouro e a prata que se tirasse das ditas minas” (28) No primeiro quartel do século XVII Buenos Aires exportou 27.000 couros, dos quais os mais importantes mercados de consumo deveriam ter sido o Brasil e em segundo lugar Sevilha (29). Os poucos navios enviados pela Casa de Concentração de Sevilha, para Buenos Aires, de acordo com os termos da cédula de 1618, procuravam sobretudo couros como mercadorias de retorno. Entretanto foram os portos brasileiros as principais fontes de consumo do trigo tucumano e dos produtos da pecuária platina. Segundo alegavam os *vecinos* ao defender o direito de comerciar com o Brasil,

“El deseo de comerciar con el Brasil no tiene otro fundamento pero este es preciso, que el haber mostrado la esperiencia que no ay otra provinzia tan a proposito para este comercio respeto de que necesita de todos aquellos frutos que en esta se perciben de tal manera que con cada uno dellos los que por su pobreza no alcanzaren todos podrán traer remedio de su necesidad, porque ygualmente se gasta el zebo que la lana, la harina que la carne y el cuero, lo que no tiene ne puede hallar en el comercio de Sevilla ni de otro algun puerto de España” (30).

Segundo consta em um documento da segunda década do século XVII, a farinha, o charque e o sebo só encontravam no

(27) Ata de 4.VI.1640, *A.E.C.B.A.*, IX, p. 35.

(28) TAUNAY, A. de E. — *História seiscentista da vila de São Paulo*, IV, p. 215.

(29) MENDOZA, P. de la C. — *Historia de la ganaderia argentina*, p. 46.

(30) “Instruções al Procurador General capitán Eugenio de Castro”, Buenos Aires, 27.IX.1634, *A.E.C.B.A.*, VII, p. 428-434.

Brasil e nas colônias africanas. A importação para o Perú não era compensadora, pois os gastos de transporte consumiam os lucros; no Brasil podia-se alcançar pela *fanega* de farinha de trigo 8 a 12 *pesos* e para o charque, 8 a 12 *pesos* por quintal (31). Ao lado desses produtos figuravam as gorduras, os cordovões, os tecidos de algodão, de lã e de linho de Tucumán, principalmente os de algodão, fartamente consumidos pelas massas escravas do Alto Perú e talvez reservadas para esse fim no Brasil (32).

A-pesar-de não possuímos estatísticas para poder avaliar objetivamente a importância quantitativa das transações comerciais, do porto de Buenos Aires não se pode exagerar sua real importância. A corrente comercial, lícita e de contrabando que se infiltrava no vice-reino pelo porto de Buenos Aires, sofria a concorrência da que provinha de Callao, o grande porto peruano do Pacífico; aí se concentrava o intercâmbio comercial realizado com a Europa por meio do istmo, e o comércio fraudulento com as Filipinas, direto ou por intermédio de Acapulco. As operações comerciais realizadas pela via de Buenos Aires, mesmo nas épocas de maior florescimento do comércio de contrabando, tiveram papel secundário em relação ao volume total das transações comerciais do vice-reino, por causa da grande distância dos centros consumidores, problema agravado pelo estado rudimentar da técnica dos transportes, que já tivemos oportunidade de salientar no início deste trabalho (cap. 1.º). Não se pode esquecer de que o comércio no estuário do Rio da Prata só pôde se desenvolver quando o porto se tornou intermediário das trocas entre os mercados do exterior e os centros mineiros do Alto Perú, pois a população branca das Províncias do Rio da Prata e de Tucumán, ainda escassa e não enriquecida, possuía poder aquisitivo muito baixo.

(31) “Memorial del Procurador General de las Provincias del Rio de la Plata en España, Capitan Manuel de Frias ,dirigido al Rey...”. Madrid, 161... (incompleto), *C.C.B.A.*, II, p. 6.2

(32) “Testamento de Afonso Sardinha”, 3.XI.1592, MARQUES, M. E. AZEVEDO — *Apontamentos*, p. 223; FREYRE, R. J. — *El Tucumán Colonial*, p. 84.

CAPÍTULO XI

A EXPANSÃO PORTUGUESA NO
RIO DA PRATA

a) OS FATORES DA PREPODERÂNCIA PORTUGUE-
SA NO RIO PRATA

No decorrer do primeiro quartel do século XVII, graças ao extraordinário desenvolvimento do comércio de contrabando, os portugueses conseguiram estabelecer a preponderância comercial no Rio da Prata, que se transformou num verdadeiro rio português. Vários fatores contribuíram para esse fato.

E' preciso não perder de vista, antes de tudo, as condições do comércio espanhol que favoreceram a expansão do comércio estrangeiro nas colônias espanholas da América.

Conquanto desde o advento de Felipe II o comércio e a imigração para o novo mundo se tenham tornado monopólio de todos os espanhóis peninsulares, e se tenha firmado o princípio da exclusão de todo o estrangeiro das colônias americanas (1), tornou-se quasi impossível dispensar a contribuição estrangeira no comércio colonial. Devido ao fenômeno do despovoamento da metrópole, do declínio da indústria, da exportação intensiva para as colônias, os produtos manufaturados espanhóis não eram mais suficientes para satisfazer às necessidades do colonos. Já em 1545 verificava-se a impossibilidade de fornecer em menos de seis anos, as mercadorias pedidas pelos comerciantes da América Espanhola (2). Os mercados espanhóis se viram obrigados a recorrer à indústria estrangeira, emprestando seu nome aos comerciantes de outras nações. Os espanhóis ficaram assim reduzidos a pouco mais que

(1) HARING, C. H. — *Comercio y Navegación entre España y las Indias*, p. 128 e seguintes; GIRARD (*Le commerce français a Séville et Cadix au temps des Habsbourg*, Paris, E. de Boccard Editeur, 1932) faz a relação das leis principais concernentes à exclusão dos estrangeiros das colônias espanholas.

(2) WEISS — *L'Espagne depuis Philippe II jusqu'aux Bourbons*, II, p. 204 e 215, apud HARING, C. H. — *Los bucaneros*, p. 9.

comissários de casas comerciais estrangeiras; somente em Sevilha existiam 2000 negociantes portugueses em 1640. Desenvolveu-se nos próprios portos espanhóis formidável contrabando de mercadorias provenientes de fontes não espanholas; supõe-se que os mercadores estrangeiros supriam nove décimos do consumo de artigos manufaturados nas colônias, em fins do século XVII (3).

Favorecida essa situação, a alta excessiva dos artigos espanhóis por causa dos fatores acima indicados e, principalmente, pelo aumento do estoque metálico na península, que determinou o aviltamento da moeda e da diminuição do seu poder de compra. A indústria espanhola tornou-se a mais cara da Europa, o que facilitou o desenvolvimento do comércio direto com os mercados estrangeiros e as colônias americanas. A América se transformou num ponto de encontro de comerciantes de toda a Europa ocidental, que com facilidade introduziam clandestinamente suas mercadorias esperadas ansiosamente pelos colonos por causa dos preços mais baixos.

Alem desse fator de ordem geral, particularmente em relação à penetração comercial portuguesa no vice-reino peruano, é preciso salientar a importância de alguns fatores locais, tais como o afastamento das províncias do Rio da Prata dos portos oficiais do comércio colonial e sua proximidade em relação à colônia portuguesa. Ambas se ligavam pela mesma linha litorânea, sendo tão próximas, que antes da fundação de Buenos Aires já os colonos daquela terra de Castela haviam procurado intercâmbio com os centros povoados da parte meridional do Brasil. Contudo, o fato dos portugueses terem desfrutado da preponderância comercial no Rio da Prata, no século XVII, se prende a razões mais profundas.

A navegação do Rio da Prata, como já tivemos ocasião de dizer, não era empreza facil. Ela requeria o conhecimento dos canais que levavam ao porto e, além disso, tonelagem marítima adequada para a navegação em pequenas profundidades. Ora, já antes da fundação de Buenos Aires encontramos pilotos portugueses como práticos na navegação do Rio da Prata, vindos nas expedições dos primeiros *adelantados*. O tesoureiro Montalvo, ao enviar ao rei, em 1576, o roteiro da navega-

(3) HARING, C. H. — *Comercio y Navegación entre España y las Indias*, p. 79, 108-109, 180-181.

ção do estuário, referia que ele fora feito por certo Jácome de Paiva, português, “piloto deste rio, que veio na armada de Dom Pedro de Mendoza, tido nesta terra por práctico”, e a um outro piloto português, certo Vicente Esteves, residente em Assunção, que havia chegado também em 1536 (4). Na armada de dom Alonso de Sotomayor, que aportara a Buenos Aires em 1582, a caminho do Chile, serviu de guia certo Pedro Dias, piloto português considerado práctico da navegação do Rio da Prata (5). Portanto, quando se construiu a cidade de Buenos Aires, os portugueses já haviam passado por uma escola de aprendizagem da navegação do Rio da Prata, questão de capital importância, pois esse problema constituía um fator decisivo para a conquista do mercado platino. De tal maneira essa afirmação é verdadeira, que somente quando os navios de outras bandeiras tiveram por piloto um práctico da navegação do Rio da Prata é que puderam penetrar no estuário; assim, em 1607, quando se deu o roubo de dois navios no porto de Buenos Aires, feito por alguns marinheiros franceses, estes foram guiados por um piloto flamengo que havia estado no Rio da Prata com a armada de dom Antonio de Mosquera, que se dirigia ao Chile (6). Ante a ameaça de corsários ingleses que passavam frente ao estuário no século XVI, as autoridades do Perú manifestaram seu temor, menos pelos corsários, confiantes na proteção natural que ofereciam ao porto os bancos de areia do estuário, do que pela notícia da existência de experimentados pilotos portugueses naqueles navios, que pudessem guiá-los até o porto de Buenos Aires (7).

A carta de Saavedra de 1604, comunicando ao rei a limitação, para oito navios apenas, da marinha mercante do estuário, explicava que se servira de navios da costa do Brasil, cuja tripu-

(4) “Carta del Tesorero del Rio dala Plata, Hernando de Montalvo, al Rey Puerto de San Salvador”, 29-III-1576, *C.O.R.H.*, p. 294.

(5) A presença de pilotos portugueses nas frotas espanholas não constituía fato novo, pois desde os inícios da expansão marítima a Espanha contratou serviços de marinheiros portugueses ilustres, tais como João Dias de Solis, Fernando de Magalhães, Rui Francisco Faleiros, Ribeiro e outros.

(6) “Cópia de carta de Hernando Arias de Saavedra en que participa entre otras cosas, un ataque de corsários al puerto Buenos Ayres”, 1607. (Consta anexo a cópia do depoimento sobre o roubo dos corsários). *C.C.B.A.*, I, p. 191-196 e 232-270.

(7) “Carta dela audiencia de Charcas a S.M. La Plata”, 15-III-1599, *A.C.*, III, p. 224; “Carta de la Audiencia da Charcas a los oidores que estaban en Potosi sobre las noticias que tenia de dos navios ingleses

lação era portuguesa, pois “es fuerça valerse de la gente de mar portuguesa porque los desta tierra no entienden de navegacion” (8).

A precariedade de condições naturais propícias à navegação do Rio da Prata, exigia tipos especiais de embarcações, adequadas à navegação em águas pouco profundas. Os portugueses graças à proximidade dos portos da costa brasileira, puderam contar com pequenas embarcações, empregadas no comércio de cabotagem do litoral brasileiro, e neste construídas, com as quais passaram a fazer o comércio do Rio da Prata. Numerosas referências ao contrabando português no Rio da Prata no século XVI, fazem alusão à pequena tonelagem dos navios em apreço, que alcançavam, no máximo 60 a 100 toneladas (9). O problema da tonelagem dos navios foi muitas vezes desfavorável à marinha de outras nações, que pretendia remotar o estuário utilizando as embarcações maiores com as quais haviam cruzado o oceano.

Em 1618, escrevia João de Salazar ao Rei sobre os inconvenientes da cédula comercial daquele ano, e alegava contra a nova linha de navegação estabelecida com Sevilha:

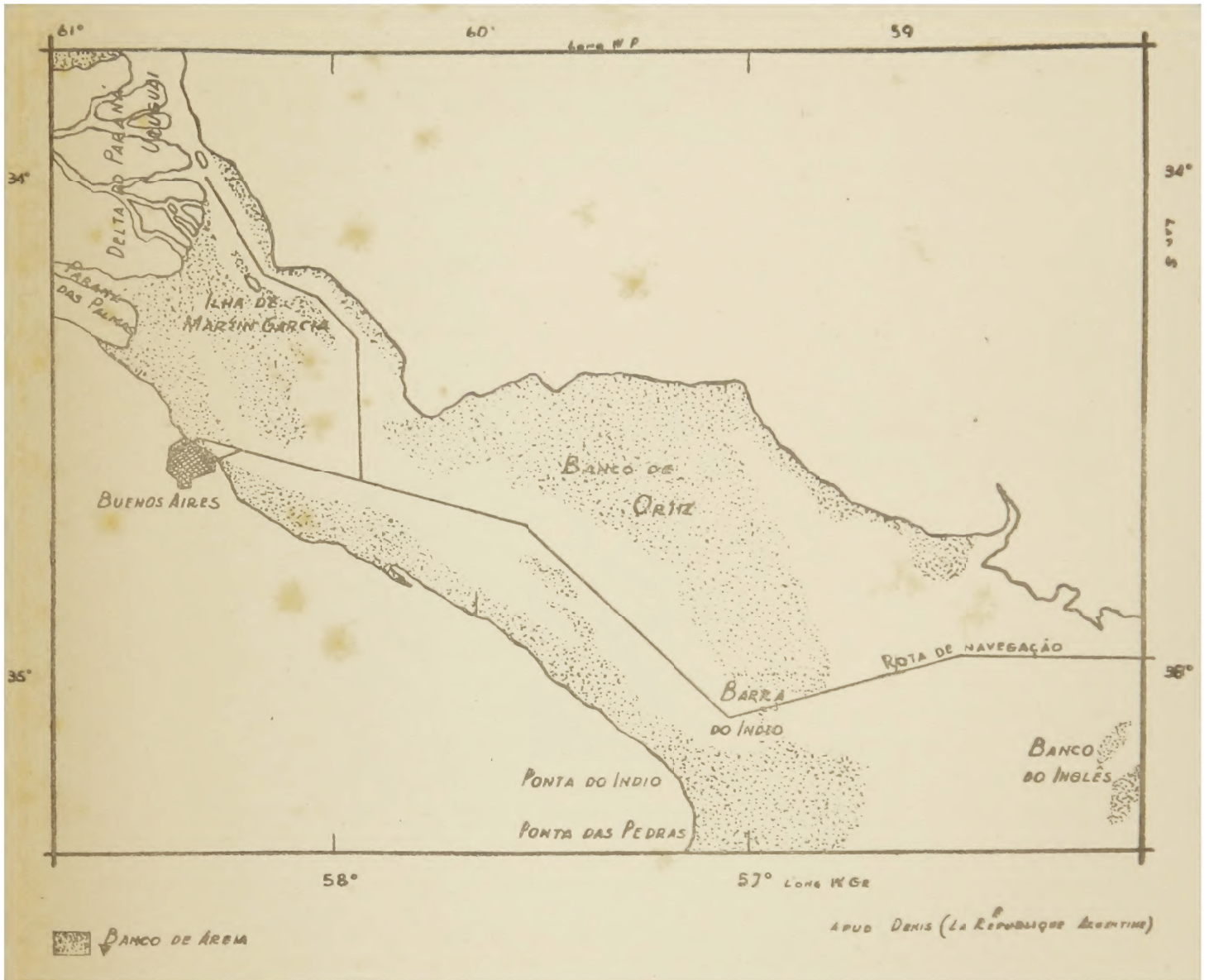
“...por no aver navios pilotos ni gente de mar en el dicho Rio de la Plata se an navegado hasta aqui las dichas permisiones com navios y gente portuguesa... y siendo como agora es forzoço que para aver de gozar de esta nueva merced se ayan de levar los dichos dos navios de fuera... se comprasen en el brasil o lisboa de onde es fuerça llevar en ellos gente de mar portuguesa para yr y venir a sevilla se quedariam en pie los mesmos y mayores ynconveniêntes siendo señores de todo los dichos portugueses con que en nin-

que se preparabam en Rio de Janero para entrar por el estrecho”. La Plata, 4-III-1594, *Ibidem*, p. 208.

(8) “Carta del gobernador del Rio de la Plata Hernandarias de Saavedra a su Magestad”. Buenos Aires, 5-IV-1604, *Anais do Museu Paulista*, II, p. 278.

(9) “Carta-relación del tesoureiro Montalvo”. Buenos Aires, 20-III-1590, *C.O.R.H.*, p. 433; “Carta de Juan Ramírez de Velasco, gobernador geral del Tucumán a S.M.” (1596), *P.G.*, I, 1.º, p. 320; “Carta de don Francisco de Céspedes á S.M.”. Buenos Aires, 25-IX-1625, *A.P.E.*, II, p. 425. E’ interessante notar que já em 1527, Diogo de Garcia adquiria em S. Vicente um bergantim para poder penetrar no Rio da Prata (ROCHA POMBO, J. F. — *História do Brasil*, V, p. 578).

ESTUARIO DO RIO DA PRATA



guna manera vendria a aver afecto el cumplimiento de la dicha real cedula de permision... por ser casa sierta los dichos portugueses an de ser contrarios a este nuevo trato porque se contiene con ellos el passado y con el sus aprovechamientos y por esta causa siendo ellos los pilotos marineros y duenos de los dichos navios ser cierto aver de hacer arrivadas... sin que los vecinos del dicho rio de la plata lo puedan remediar ni estorbar con que totalmente vendran a perder sus haciendas..." (10).

Alem da proximidade da colônia portuguesa do Brasil, da qualidade de seus marinheiros consumados, havia ainda, a favor da proponderância lusa, o fato de serem os portugueses os donos de feitorias africanas produtoras de escravos. Scelle pôs em evidência, que a-pesar-de todas as vacilações, a Espanha se viu obrigada, na segunda metade do século XVI, a tratar com os portugueses, pois estes exerciam verdadeiro monopólio no comércio de escravos por meio de suas feitorias africanas (11). A concessão a portugueses, de um dos ramos mais lucrativos do comércio da América, o *asiento*, significava consideravel brecha no exclusivismo colonial, mas era medida forçada por circunstâncias imperiosas. Como fornecedores legais de escravos, mais facilmente se tornaram os portugueses contrabandistas de negros e mercadorias. A penetração comercial dos lusitanos no Rio da Prata, foi apenas a manifestação local de um fenômeno geral a toda América Espanhola (12).

A partir de 1580, a anexação de Portugal e seus domínios á coroa de Espanha criou uma atmosfera extremamente propícia à expansão dos povos de língua portuguesa nos domínios espanhóis do continente sul americano. E' preciso salientar, contudo, que a Espanha não havia concedido aos seus novos súditos igualdade jurídica em relação aos espanhóis, para a exploração das riquezas de suas colônias. A cédula de 1602 in-

(10) "Carta de Juan de Salazar a S.M. en nombre de las provincias del Rio de la Plata y Paraguay". Madrid, 15-XI-1618, *C.C.B.A.*, II, p. 136-137.

(11) SCELLE, G. — *La traite négrière aux Indes de Castille*. I, p. 225-227.

(12) Vide a propósito SCELLE, G. — *La traite négrière aux Indes de Castille*, I, cap. III, livro 2. HARING, C. H. — *Comercio y navegación entre España y las Indias*, p. 146.

sistiu na proibição de comércio aos portugueses; a cédula de 1608, reafirmando o principio de exclusão de todo o estrangeiro do comércio das Índias, transcrevia no seu preâmbulo as cédulas de 1561, 1562 e 1592 que mais especialmente se referiam à ilegalidade do comércio efetuado pelos portugueses (13). Apesar-disso, a doutrina proibitiva não teve valor efetivo, pois os fatos mostram que a infiltração portuguesa nos territórios hispano-americanos durante o período colonial, não foi menor que a das outras nações. Haring é de opinião que os portugueses encontravam poucas dificuldades para penetrar nas colônias espanholas depois da união das duas coroas (14); havia, além do laço político a ser invocado, as afinidades de língua e da comum origem ibérica (15).

b) A IMIGRAÇÃO PORTUGUESA NO VICE REINO DO PERÚ

Desde 1584-85, como já tivemos ocasião de dizer (vide cap. VI), os portugueses começaram a frequentar as águas do estuário do Rio da Prata; atraídos pela fama das riquezas do Potosí, se infiltravam pelo Tucumán, seguindo o caminho real que conduzia às regiões do Alto Perú. Alarmado, o governador Juan Ramirez de Velasco solicitava instruções quanto às medidas a tomar com os que chegavam do Brasil e manifestava ao Rei o receio de que o Perú se enchesse de gente portuguesa (16). O fiscal da Audiência de Charcas referia novamente ao Rei, em 1595, a grande infiltração de gente portuguesa que se efetuava pela vida de Buenos Aires; a maioria já se encontrava nos rincões do Perú, longe do mar, de onde seria difícil removê-los para os portos de origem. As autoridades de Tucumán como

(13) "Real cédula de 17.XI.1602", *C.R.*, p. 53; Real cédula de 2 de octubre de 1608, sobre residencia de extranjeros en Indias", *Ibidem*, p. 81-84.

(14) HARING, C. H. — *Comercio y navegación entre España y las Indias*, p. ..

(15) Infelizmente não nos foi possível consultar o livro de José Maria Ots Capdequi, *Estudios de la Historia del derecho español en las Indias*, Bogotá, 1940, que estudou a situação dos portugueses nas Indias espanholas ante o conceito de estrangeiro no direito espanhol.

(16) "Carta del gobernador Juan Ramirez de Velasco á S.M.". Santiago de Tucumán, 30.X.1691, *P.G.*, I, 1.^a, p. 298; vide também as cartas de 15.XII.1588 e 10.IV.1590, *Ibidem*, p. 264, 286 e 290.

as de Charcas sugeriam a necessidade de controlo mais severo na navegação do Rio da Prata (17). Em 1595 o português Manuel Nunes de Acunha, rematava por 10.000 *pesos* o cargo de alferes real da cidade de la Prata (18).

A despeito da proibição de 1594, havia continuado, como vimos, a entrada ilegal de mercadorias e de indivíduos na nação portuguesa; muitos deles procuravam estabelecer domicílio permanente no porto de Buenos Aires. Em cumprimento da cédula real de 1602 que ordenava a expulsão dos estrangeiros estabelecidos sem licença nas colônias, em especial os lusos entrados pelo Rio da Prata, o capitão Manuel de Faria, tenente de governador das províncias do Rio da Prata e Paraguai, expulsou 28 portugueses residentes em Buenos Aires, vindos do litoral do Brasil (19). A-pesar-disso, em administrações menos severas, muitos portugueses requereram e obtiveram do *Cabildo* de Buenos Aires o direito de cidadania (*vicindad*), alegando terem “casa poblada” e “acudir a lo que manda para la guarda y conservación desta ciudad” (20)

E exatamente esse característico, o de ter sido, além de expansão comercial para a conquista de novos mercados, uma empresa pacífica de colonização, é que deu um cunho particular à penetração portuguesa nas terras do vice-reino do Perú, no primeiro quartel do século XVII, e que a distingue radicalmente das tentativas aí efetuadas pelas marinhas de outras nações no mesmo período.

A Inglaterra e, em muitos menor grau, a França se limitaram a uns poucos ataques à marinha mercante que frequentava as águas do estuário no século XVII, estacionando nas ilhas do estuário ou nas que margeiam o litoral da parte sul do con-

(17) “Carta á S.M. del nuevo oidor doctor Arias de Ugarte”, Potosí, 28-II-1599, *A.C.*, p. 356; “Carta á S.M. de la Audiencia de Charcas”. La Plata, 6-III-1600, *Ibidem*, p. 432.

(18) “Carta á S.M. de la Audiencia de Charcas”. La Plata, 17-II-1595, *A.C.*, III, p. 225.

(19) “Auto de la expulsión de portugueses”. Buenos Aires, 15-IX-1603, TRELLES, M. R. — “Apuntes y Documentos para la historia del Puerto de Buenos Aires”, *La Revista de Buenos Aires*, I, p. 326-328.

(20) *A.E.C.B.A.*, Ata de 23-V-1605, I, p. 137; Ata de 9-V-1601, *Ibidem*, II, p. 348; Ata de 12-VII-1610, *Ibidem*, I, p. 275.

tinente (21). Pela narração de Antônio Knivet sabemos que na última década do século XVI corsários ingleses costumavam estacionar nas ilhas que perlongam o litoral da então chamada capitania de São Vicente, com o fito de esperar os barcos que procediam do Rio da Prata. Contudo, carecem de importância as empresas de piratas e corsários nestes remotos domínios de Espanha. Segundo Gandia, (22) o que os afastou do Rio da Prata foi principalmente a terrível obstáculo oferecido pelos bancos de areia que barravam a entrada do estuário aos navegantes que não conheciam os canais. Além disso, não se pode esquecer a formidável atração exercida pelo mar das Antilhas, onde piratas e flibusteiros controlavam a passagem dos comboios espanhóis que transportavam os tesouros americanos (23).

Quanto aos holandeses, há poucas e isoladas referências relativas à estadia de barcos flamengos nas águas do Rio da Prata até o primeiro quartel do século XVII (24). A primeira tentativa de penetração comercial dos holandeses, parece ter sido a efetuada pelo navio “Mundo de Prata”, em 1599, e redundou em completo fracasso. O governador confiscou as mercadorias desembarcadas — avaliadas em 44.640 *reales* — e os tripulantes que desceram em terra foram aprisionados (25). Pela

(21) “Narração da Viagem que nos anos de 1591 e seguintes fez Antônio Knivet da Inglaterra ao mar do Sul, em companhia de Tomaz Cavendish”. Tradução do holandês por J. H. Duarte Pereira, *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, XLI, 1.^a parte, p. 187 e 255.

(22) GANDIA, E. — “Los piratas en el Rio de la Plata”, *H.N.A.*, III, 2.^a, p. 238. Sobre o assunto, vide a obra do mesmo autor: *Historia de los piratas en el Rio de la Plata*, Buenos Aires, 1936; KOEBEL — *British exploits in South America... A History of british activities in exploration, milit. y adventure, diplomacy science and trade in Latin America*. New York, The Century C.^o, 1917.

(23) Vide a obra de HARING, C. H. — *Los Bucaneros de las Indias Occidentales*, citada na bibliografia final.

(24) “Carta á S.M. del Licenciado Antonio Gutierrez de Ulloa”. Potosí, 12.III.1597, *A.C.*, III, p. 497; “Quinta carta del P. Diego de Torres en la que se relaciona lo acaecido en la provincia en el pasado ano de 1613”, *D.H.A.*, XIX, p. 356.

(25) “Corto y verídico relato de la desgraciada navegacion de un buque de Amsterdam...”, *Anales de La Biblioteca*, IV, p. 371-489. A narração do caso pelas autoridades consta em: “Informes del gobernador Valdés. Relation de lo que apassado con un navio que legó a este puerto de Buenos Ayres á los vinte y nueve de Julio de 1599 años”, *Anales de La Biblioteca*, IV, p. 490-496; “Carta de la Audiencia de Charcas á S.M.”, *La Plata*, 28.IV.1600, *A.C.*, p. 449.

carta em que o governador das Províncias do Rio da Prata, dom Diogo Rodrigues de Valdés, comunicou ao Rei os acontecimentos, percebem-se as razões que haviam ditado sua atitude: tratava-se de navio de gente em guerra com Espanha e temia-se que seu objetivo consistisse em se apoderar do porto que se encontrava completamente desprovido de defesa. Foi unicamente a partir da terceira década do século XVII, quando a marinha flamenga se tornou senhora do Atlântico Sul, é que os holandeses tiveram influência profunda na história comercial do Rio da Prata, como veremos mais adiante.

Quanto aos portugueses, além da penetração comercial metódica e contínua desde a colonização definitiva do estuário, realizaram ao mesmo tempo um movimento de imigração e povoamento nas terras do vice-reino do Perú, que constitui mais uma prova do extraordinário dinamismo da gente de língua portuguesa nesse período. Ao mercador sucedeu o povoador e, ao nosso ver, é essa obra pacífica de povoamento, que explica em grande parte o sucesso da conquista dos mercados platinos pela burguesia lusa no século XVII.

Contando com elementos de sua nacionalidade, não somente no porto de Buenos Aires, mas em todos os recantos do vice-reino, muitos deles desempenhando cargos administrativos que constituíam posições-chave para o sucesso das empresas clandestinas, puderam eles desenvolver com relativa facilidade uma vasta empresa comercial que explorava os melhores mercados do vice-reino peruano.

Contudo, não encontravam os lusos, em geral, grande facilidade para se domiciliar nas regiões do vice-reino peruano; talvez pela necessidade de estabelecer uma barreira contra a imigração do povo vizinho, as autoridades coloniais lançaram contra os portugueses o anátema de judeus e de inimigos da fé católica, a tal ponto que, na América Espanhola, o fato de ser português, implicava, no conceito popular, o ser também judeu. É raro encontrar-se citação de nacionalidade portuguesa sem o complemento de “judeu” ou “judaizante”, fórmula consagrada possivelmente pelo desejo manifesto de alarmar a consciência do rei. Juan Ramirez de Velasco, o governador de Tucumán, exprimia seu juízo acerca dos portugueses que entravam pelo porto de Buenos Aires, dizendo que era “gente ruim que havia sido desterrada de Portugal” (26). A Audiência de

(26) “Carta de Juan Rodriguez de Velasco á S.M.”. Santiago de Tucumán, 15-XII-1588, P.G., I, 1.^a, p. 251.

Charcas denunciando a presença de portugueses na região das minas do Alto Perú, dizia que :

“Consta que muchos de la nacion portuguesa cursan aquel viaje y los mas dellos vienen por la governacion de Tucuman a la uilla ymperial de Potosi en busca de su grosedad y se estiende por estas provincias y tenemos esto por de muy gran ynconveniente en que conuiene poner mucho remedio con muy gran cuydado para que no pasen por que se tiene experencia que por la mayor parte vienen huyendo del castigo por sequaces de don Antonio por delitos cuyo conocimiento pertenece a la ynquisicion y ansi se ha uisto en algunos a quien an preso y castigado los ynquisidores deste reyno y de muchos años atras de uisto y entendido quan dañosos an sido para la quietud de los estados de las yndias...” (27)

Não se pode deixar de notar a ligação entre as fases da crise religiosa na península ou no Brasil e o incremento de imigração portuguesa para a América Espanhola.

No momento em que Felipe II cingia a coroa de Portugal, vigoravam na parte ocidental da península as leis que proibiam a imigração dos judeus (lei de 15-1-1580). A nova monarquia coincidiu com o período de recrudescimento das perseguições contra os filhos de Israel; em 1591, pela “Primeira Visitação do Santo Ofício às Partes do Brasil”, procurou-se colher nas malhas do tribunal da Inquisição os representantes da raça perseguida que, em períodos mais favoráveis, haviam emigrado para a colônia portuguesa (28).

A chegada do visitador provocou uma primeira onda emigratória de cristãos novos portugueses para as Províncias do Rio da Prata, empresa fácil graças à regularidade dos contactos para fins comerciais, e principalmente pela ausência de

(27) “Carta de 1ª Audiencia de Charcas á S.M.”. La Plata, 15-III-1599, A.C., III, p. 394. Vide também as cartas de 12-III-1597 e 5-III-1599 escritas pela mesma Audiência, *Ibidem*, p. 362 e 370.

(28) Em geral o bispo era encarregado das funções de Inquisidor ordinário nos lugares onde não havia Tribunal. Em Buenos Aires, foi designado em 1607 para exercer o cargo de comissário do Santo Ofício e prêbitero Francisco de Trexo. Em Lima foi instalado um Tribunal da Inquisição em 1570.

Tribunal de Inquisição naquelas partes de Castela (29). Ricardo Palma, na sua obra sobre a Inquisição em Lima (30), mostra que desde os primeiros autos figuravam como vítimas mercadores portugueses. O caso de certo Antônio Rodrigues Corrêa, denunciado ante o Tribunal do Santo Ofício, ilustra bem a figura do mercador judeu-português que circulava pelas regiões mais ricas do Perú. Tendo nascido em Portugal, no povoado do Celórico, contava em fins de século XVI, cerca de 30 anos de idade; marinheiro na ilha de Margarita, fora depois vendeiro em Potosí; praticara a mineração em Huancavélica, fora negociante em Arequipa, exercia, enfim, todos os ofícios com maravilhosa plasticidade. No momento em que foi denunciado pelo Tribunal do Santo Ofício de Lima, era conhecido pela prodigiosa mobilidade com que se movimentava de um povoado para outro, como mercador ambulante; de Lima, aonde fazia seus aprovisionamentos de gêneros e quinquilharias, se trasladava para os centros mineiros do outro lado dos Andes (31).

A' medida que passavam os anos, foi se prevenindo a consciência popular contra o português, fato resultante em grande parte da obra do Santo Ofício. Segundo Palma, o vigor contra os portugueses havia nascido menos de motivos religiosos, do que da suspicácia política e da inveja, porque prosperavam no comércio e na mineração com prejuizo dos filhos de Castela (32).

Em Buenos Aires vamos encontrar no início do século XVII numerosos portugueses exercendo profissões manuais, assim como repetidos pedidos para mandar vir artesãos portugueses do Brasil. A favor deles interveio a população da cidade quando Saavedra se dispôs a aplicar a cédula de expulsão de estrangeiros entrados sem licença. O *Cabildo* alegou, então, que além de estarem já casados com filhas de conquistadores, eram "oficiales do oficio úteles y provechosos y que sin ellos no se podría pasar". O bispo, dom Martin Ignacio de Loyola, como justificativa para não se cumprir a cédula real, alegava que a expulsão

(29) Vide sobre o assunto, o livro de LÚCIO DE AZEVEDO — *História dos Cristãos novos Portugueses*. Lisboa, Livraria Clássica Editora, 1922.

(30) PALMA, R. — *Anales de la Inquisicion de Lima*, p. 21-23; LEA — *The Inquisition in the Spanish Dependencies*, p. 419-422.

(31) LAVALLE, J. A. — "Un capítulo de la História de la Inquisición de Lima", *La Revista de Buenos Aires*, V, p. 587-600.

(32) PALMA, R. — *Op. cit.*, p. 208.

dos lusos acarretaria a completa destruição da cidade (33). Numerosos bandos de portugueses, provenientes do Brasil, tomaram o caminho do Rio da Prata, por ocasião da vinda do Inquisidor D. Marcos Teixeira ao Brasil, em 1618, tal como já havia acontecido no século XVI, por ocasião da visita do licenciado Heitor Furtado de Mendonça. O comissário do Santo Ofício em Buenos Aires, Francisco de Trejo, alarmado com a formidável imigração portuguesa, comunicava ao rei, em Janeiro de 1619, que o novo governador havia negligenciado na visita aos navios. Em abril do mesmo ano relatava ele a chegada de 8 navios transportando portugueses que haviam pago a castelhanos para trazê-los como seus criados. Ainda que 40 deles tivessem sido aprisionados e remetidos de volta para o Brasil, os demais haviam conseguido escapar para o interior (34).

O governador Francisco Céspedes comunicava ao rei, em 1625, que as províncias do Rio da Prata estavam cheias de portugueses que exerciam todos os ofícios manuais, conquanto alguns ocupassem posições honrosas. Muitos encontrara-os o governador já definitivamente incorporados à população espanhola, casados com filhas de conquistadores, herdeiros de terras e de *encomiendas*. Para remediá-lo, mandara apregoar que herdeiros de terras não podiam contrair matrimônio com portugueses (35).

No século XVII, notava o bispo Abad Yllana, que na região do Tucumán, certos ofícios manuais eram exercidos pelos portugueses aí domiciliados (36). Conhecida a aversão dos lusos dessa época pelos misteres manuais, considerados deshonrosos, somos levados a admitir que nas levas de portugueses que demandavam o Rio da Prata deveria ter havido grande percentagem de cristãos novos.

Desde 1610, o Supremo Tribunal de Inquisição solicitava de Filipe II a urgência da instalação de um tribunal no porto de Buenos Aires. Ele justificava esse pedido, esclarecendo que os aprisionamentos realizados em Lima haviam mostrado que

(33) "Dictamen del o bispo sobre la observancia de ciertas cédulas de permision y proivicion" (1606), *A.E.C.B.A.*, II, p. 193-194.

(34) LEA, M. C. — *Op. cit.*, p. 421-422.

(35) "Carta de don Francisco de Céspedes á S.M. Buenos Ayres, 25-VIII-1625", *A.P.E.*, II, p. 420; ZABALA, R. y GANDIA, E. — *Historia de la ciudad de Buenos Aires*, I, p. 239.

(36) LIZONDO BORDA, M. — *El Tucumán en el siglos XVII y XVIII*, *H.N.A.*, III, 2.^a, p. 216.

a região estava repleta de judeus-portugueses entrados pela via de Buenos Aires (37). Um outro esforço nesse sentido foi realizado pelo capitão Manuel de Frias, o procurador das Províncias do Rio da Prata (38); mostrou ele a necessidade de controlar, por meio de uma tribunal instalado no porto, a entrada dos portugueses, os quais depois da instalação do tribunal de Cartagena, preferiam aquela porta de entrada para a região do Perú. Eram todos os imigrados pessoas de largos cabedais, ativas em todas as espécies de negócios; elas introduziam fraudulentemente negros e outras mercadorias no porto, mantendo comunicações com outros muitos portugueses que residiam no vice-reino do Perú; a estes remetiam suas mercadorias, recebendo em troca a prata, que dessa maneira pasava ocultamente para o Brasil.

Dom Diogo de Góngora, o governador da Província do Rio da Prata, não deixava de comunicar ao Rei o perigo proveniente da “assistencia, estabelecimiento y perpetuidad de los portugueses en el puerto de Buenos Aires y provincia del Rio de la Plata y Tucumán” (39). O comissário do Santo Ofício, pedindo remédio para os desembarques fraudulentos, alegava que “como son todos portugueses, se incumbren unos a otros” (40).

Tão grande era o número de judeus portugueses que acudia a Lima que, por volta de 1636, eram eles os donos do comércio de varejo na cidade (41).

Todos os judeus de língua portuguesa, fossem originários do Brasil ou de Portugal, eram conhecidos indistintivamente pela designação de judeus portugueses. Muitos deles deveriam ser judeus brasileiros, ou simplesmente brasileiros e portugue-

(37) LEA, H. C. — *Op. cit.*, p. 337.

(38) “Carta del procurador General de las Provincias del Rio de la Plata y Paraguay, Capitán Manuel de Frias el Rey”. Madrid, 3-II-1619, *Anais do Museu Paulista*, I, p. 163-167; *C.C.B.A.*, II, p. 151-156. Vide também a “Cópia de uma carta que los Inquisidores Apostólicos del Piru escricieron al Consejo de Su Magestad de la Santa General Inquisición”. 20-IV-1620, *Ibidem*, p. 12-15; *Anais do Museu Paulista*, II, p. 12-15.

(39) “Carta de dom Diego de Góngora, gobernador del Rio de la Plata á S.M.”. Buenos Aires, 26.V.1621, PASTELLS, R. P. — *Historia de la Compañia de Jesus*, I, p. 330; “Carta del gobernador de Buenos Aires Hernandarias de Saavedra a S.M.”. Buenos Aires, 8.VI.1617, *Ibidem*, p. 275.

(40) TORIBIO MEDINA — *La Inquisición del Rio de la Plata*, p. 165, apud MACHAIN, R. de L. — *Los portugueses en Buenos Aires*, p. 104.

(41) LEA, H. C. — *Op. cit.*, p. 425.

ses, que contagiados pela maré migratória provocada pelas minas de Potosí, haviam partido em busca da fortuna rápida nas regiões do vice-reino do Perú, numa época em que não se havia produzido a eclosão do ciclo do ouro em nosso país (42). Nas denúncias do Santo Ofício da Baía em 1591, consta que várias pessoas acusadas estavam no Perú, tal como “certo Juam Vaz, çurgiam que esta en Tucumán, das Indias de Castella”, “Manuel de Mello, ora estante na cidade de Cusco do Perú, “hum clerigo por nome Marçal Thomas ora estante no Perum”, além de certo Antonio Pedroso “solteiro de idade de vinte e dous anos, estante deste cidade e tratante para o Perum...” (43). Nas denúncias de Pernambuco, apenas encontramos certo Antônio Monteiro, homem do mar, que já havia estado alguns anos no Perú, de onde regressara fugido das justiças que o perseguiram por se ter casado naquelas partes, embora sua mulher vivesse ainda no Brasil (44). Mais conhecido é o caso do português Antônio da Silva, famoso sertanista domiciliado em São Paulo, que morreu na região das minas de Potosí (45).

Entretanto, o compulso da relação organizada por Machain dos portugueses de Buenos Aires no século XVII, mostra a proporção insignificante dos indivíduos naturais do Brasil na população da cidade (46). Quasi todos os indivíduos recenseados, declararam ser originários de Portugal, havendo entrado clandestinamente na colônia. E' que, além das levas imigratórias integradas por indivíduos de duvidosa ortodoxia que procuravam se fixar definitivamente nas regiões do vice-reino, uma outra corrente de indivíduos de fala portuguesa, nas-

(42) Na lista das vítimas do Santo Ofício, em Lima, figura certo João da Costa originário do Brasil e certo taverneiro de Lima, chamado Ibirijuitanga, “hombrecillo de escasa talla, un tanto obeso y de tez bronzada oriudo del Brasil”, tido como feiticeiro. Vide a propósito a obra de RICARDO PALMA — *Tradiciones Peruanas*, Barcelona y Simon, Editores, 1936, 4 vols.

(43) SÉRIE EDUARDO PRADO — *Primeira Visitação do Santo Ofício ás partes do Brasil — Denúncias da Baía*, p. 252, 257, 281, 419, 435 e 543.

(44) SÉRIE EDUARDO PRADO — *Primeira Visitação do Santo Ofício ás Partes do Brasil — Denúncias de Pernambuco*, p. 70.

(45) *Inventários e Testamentos*, VI, p. 215-216.

(46) MACHAIN, R. de L. — *Los portugueses en Buenos Aires*, p. 116-174. Segundo declara o autor, a relação apresentada é muito incompleta, pois não menciona os indivíduos que lá chegaram já casados e os que não requereram o direito de cidadania.

cidos no Brasil e em Portugal, rumava para aquela colônia de Castela em caráter temporário, quer para tentar fortuna nos veios de Potosí, quer como comerciantes profissionais, população esta caracteristicamente itinerante, que oscilava entre o litoral brasileiro, as feitorias africanas e as minas de Potosí, sem fixar-se em parte alguma.

O porto de Buenos Aires, contudo, assemelhava-se, no meado do século XVII, a uma colônia lusitana, tal o coeficiente da população portuguesa lá radicada. O cômputo da população dessa procedência realizada por ocasião do desarmamento obrigatório de 1643 (47), atestou a existência de 108 indivíduos portugueses do sexo masculino; destes, 64 haviam entrado sem licença, 14 a tinham obtido, 4 tinham vindo para desempenho de cargos e os demais eram marinheiros. Daquele total, 29 portugueses já estavam casados com espanholas ou descendentes dos filhos de Castela; 20 haviam se consorciado com filhas de conquistadores; 25 se encontravam casados com portuguesas ou com filhas de portugueses. O total da população lusitana incluindo a primeira geração, alcançava 370 pessoas, contingente importante em proporção com o número de habitantes da cidade, avaliado em 1500 pessoas. Nessa população, predominavam os homens do mar, havendo se registrado, porém, 35 que se diziam lavradores, 28 artezãos e 4 mercadores.

Essa contribuição do sangue lusitano na formação da sociedade *portenha* no primeiro século da fundação de Buenos Aires, foi tão importante, que segundo acentua Machain (48), rara é a família argentina cujas origens remontem ao século XVII que não tenha entre seus antepassados elementos portugueses.

Seria interessante conhecer os fenômenos culturais resultantes do contacto do português que emigrava para o vice-reino do Perú, na sua maioria judeu e comerciante, com o conquistador espanhol das terras de Castela, católico e latifundista, mas não nos foi possível obter a documentação necessária para completar o presente trabalho com estudos dessa natureza.

(47) MACHAIN, R. de L. — *Op. cit.*, p. 86-87.

(48) MACHAIN, R. de L. — *Los portugueses en Buenos Aires*, p. 10.

TERCEIRA PARTE

A decadência do comércio no
Rio da Prata

CAPÍTULO XII

O ESTABELECIMENTO DA ALFÂNDEGA DE CÓRDOVA E SUAS CONSEQUÊNCIAS

a) A FUNDAÇÃO DA ALFÂNDEGA DE CÓRDOVA

A data da fundação da alfândega de Córdoba em 1623 marca um novo rumo da política comercial da coroa em relação ao Rio da Prata. No período anterior, isto é, entre 1602 e 1623, as licenças comerciais outorgadas às Províncias do Rio da Prata, exprimiram fórmulas de conciliação entre os interesses políticos da metrópole — assegurara o domínio do estuário contra a usurpação estrangeira — e os interesses econômicos representados pelo comércio das frotas que ela visava proteger. A instalação de alfândega de Córdoba, assinala a supremacia dos interesses do comércio monopolista, que intencionava a todo custo defender o monopólio da rota oficial Antilhas-Pacífico, contra a influência crescente da via comercial do Atlântico. No primeiro quartel do século XVI, como já vimos, a burguesia do Perú não havia deixado de exercer vigilância constante, por intermédio da Audiência de Charcas, sobre o movimento comercial do porto de Buenos Aires. Entretanto, graças ao conjunto das circunstâncias favoráveis, ela resultou completamente improfícua. A atividade da rota comercial do Atlântico assinala, que a-pesar-do conflito que se travava entre os interesses platinos e os liminhos pelo abastecimento da região interior, Buenos Aires conseguia manter certa atividade comercial.

A mudança da política comercial da coroa já foi evidenciada pela permissão comercial de 1618, que, como vimos, restringia o volume das exportações e procurava cortar de vez a via de suprimentos para o Perú, ordenando a fundação da aduana de Córdoba. No período anterior, a eficácia do decreto de não internação de 1606, dependia principalmente do controlo mantido pelas autoridades da Província; a criação da alfândega correspondia ao propósito de estabelecer em Córdoba um órgão permanente de vigilância, independente do porto, exatamente

no ponto vital das comunicações entre Buenos Aires e as regiões do Tucumán.

Havendo o *Cabildo* impugnado a cédula de 1618, somente em 1623 ela passou a ter valor efetivo, com a instalação da alfândega de Córdoba; essa foi feita pelo ouvidor da Audiência de Charcas, Alonso Perez de Salazar, especialmente designado para esse ato por carta régia de 7 de fevereiro de 1622. Ao mesmo tempo a Coroa reforçava esse ato, com a proibição do uso da moeda nas províncias do Rio da Prata e do Paraguai; em 1623, estabelecia uma limitação drástica no direito de inter-nação de mercadorias; ficou este circunscrito unicamente aos produtos manufaturados, estando dele excluídos, de modo explícito, os escravos negros, que de maneira alguma poderiam chegar até Córdoba, ainda que estivessem munidos das respectivas licenças (1).

Para se explicar essa evolução da opinião da Coroa em relação ao comércio de Buenos Aires, é preciso ter em conta as condições do comércio hispano-americano em geral.

Era evidente, no século XVII, o declínio do comércio dos galeões na Terra Firme, pois a rota oficial dos suprimentos ao vice-reino do Perú apresentava cada ano mais minguada tonelagem. Em 1612 o marquês de Salinas, presidente do Conselho de Índias, era obrigado a confessar ao rei que a explicação desse fato residia na decadência do comércio das Índias (2).

De fato, o comércio na região ístmica decaía consideravelmente no século XVII. Em 1607, em informe ao rei, os funcionários de Panamá se lamentavam de que esta cidade havia decaído em riqueza e prosperidade em consequência do declínio do comércio dos galeões; assim, as licenças de corretagem que haviam rendido à cidade 61.550 *pesos* em 1580, produziam em 1607 apenas 4.200; o cargo de leiloeiro público da cidade fora arrematado apenas por 150 *pesos*, quando em 1575 alcançara a soma de 2.200 *pesos*. As frotas, cada vez mais reduzidas, tocavam em Terra Firme apenas cada dois ou três anos, em vez de fazê-lo anualmente, como dantes. O arcebispo de Sevilha,

(1) "Instrucciones del Cabildo de Buenos Aires al licenciado D. Antonio de León, procurador de la ciudad en la Corte de Madrid, para que en su nombre y conuntamente con Antonio Erís Gaviria y Juan de Amenaris, pida mercedes á S.M.", Madrid, 1621-1624. *C.C.B.A.*, p. 185-186; "Carta de don Francisco de Céspedes á S.M.", Buenos Aires, 25-VIII-1625. *A.P.E.*, II, p. 413.

(2) HARING, C. H. — *Comercio y Navegación entre España y las Indias*, p. 266.

declarava em 1603, que se a Coroa não tomasse enérgicas providências, o tráfego dos galeões desapareceria, tão debil se encontrava ele (3).

O informe dirigido a Felipe III em 1603, por Francisco de la Guerra y Céspedes, comissário real em Lima, denunciava as irregularidades do comércio entre o Perú e a região ístmica. A frota que conduzia ao Panamá os metais do Perú, trazia na sua viagem de volta, mercadorias sem registro; seus capitães estavam mancomunados com o vice-rei, principal interessado nas fraudes. Em Callao, sob a proteção do vice-rei, faziam-se arbitrarias avaliações de mercadorias e se forjavam registros, conforme sua conveniência (4).

Alem da concorrência da via platina, outra rota de contrabando havia se desenvolvido, desde fins do século XVII: a do Perú às Filipinas, por meio de relações diretas ou por intermédio da Nova Espanha, (México) para a importação clandestina de produtos orientais em troca dos vinhos do vice-reino. Com o desenvolvimento da indústria vinícola e das lãs no Perú, segundo se assegurava em 1584, as frotas haviam perdido o equivalente a uma soma de 200.000 *ducados* de impostos para a Caixa Real. De tal maneira havia crescido o comércio com a Nova Espanha, que, em 1604, o monarca havia renovado de maneira mais rigorosa os antigos atos relativos a esse tráfego, proibindo a remesa de qualquer produto das Filipinas ao Perú; estavam incluídos na proibição até os artigos destinados ao serviço do culto divino ou os enviados como donativos (5).

Por sua vez, os piratas e flibusteiros da França, Inglaterra e Holanda, desde a primeira metade do século XVI atacavam as rotas transatlânticas de comunicação colonial. Os tratados de paz entre Espanha e aquelas potências não foram extensivos à América Espanhola, que continuou a ser teatro das empresas de marinheiros daqueles países. No século XVII, mercadores mais pacíficos, seguindo as pegadas dos piratas que os haviam precedido, monopolizaram o comércio da Terra Firme, antes inteiramente reservado às frotas de Sevilha; nos últimos anos do primeiro quartel do século XVII aquelas potências haviam

(3) HARING, C. H. — *Comercio y Navegación entre España y las Indias*, p. 235-236.

(4) *Colección de documentos inéditos para la Historia de España*, vol. LII, p. 484, apud HARING, C. H. — *Op. cit.*, p. 191.

(5) HARING, C. H. — *Op. cit.*, p. 181-184.

lançado as bases da colonização permanente nas Antilhas, ocupando ilhas desertas daquele mar (6).

A cédula de 1618 instituindo a alfândega de Córdoba para servir de barreira às importações clandestinas da via platina, a tentativa de 1619 para se proibir as exportações para Callao, assim como a cédula real de 1620 restringindo o comércio entre o Perú e a Nova Espanha, são atos oficiais que objetivaram a proteção do comércio legal do vice-reino peruano que periclitava.

Entretanto, com a entrada da Espanha na guerra dos Trinta Anos, e o reatamento da guerra com a Holanda, as condições do comércio espanhol na América se tornaram muito precárias devido à paralização das construções navais e à dificuldade de enviar frotas para a América. Olivares, o poderoso ministro de Felipe IV, tentou defender essa situação extremamente favorável à proliferação das iniciativas estrangeiras, pela multiplicação das proibições comerciais (7).

As leis de comércio relativas ao Rio da Prata de 1618 a 1623 se enquadram logicamente no plano desses esforços para salvar o comércio oficial; elas se completaram com o fechamento do porto ao comércio negreiro em 1623, por ocasião do *asiento* de Manuel Rodrigues Lamego (depois de breve período de abertura oficial de 1618-1623) e em 1624, com o renovação das proibições de remessa de escravos ao Perú pela via de Buenos Aires (8).

b) O VALOR EFETIVO DA ALFÂNDEGA DE CÓRDOVA.

A-pesar-da crise profunda que se fez sentir no comércio de Buenos Aires a partir de 1623, os documentos assinalam que a instalação da alfândega de Córdoba, foi impotente para destruir completamente o comércio do porto com as províncias do

(6) Entre 1609-1619 os ingleses, holandeses e franceses haviam ocupado a região das Guianas, entre o rio Orenoco e o Amazonas; em 1623 os ingleses ocuparam a ilha de S. Cristovão e, em 1624-1625, colonizaram Barbados. Vide sobre o assunto, a obra de HARING, C. H. — *Los Bucaneros*, cap. II.

(7) HARING, C. H. — *Comercio y navegación entre España y las Indias*, p. 267.

(8) SCELLE, G. — *La traite négrière aux Indes de Castille*, I, 449-450.

interior. As cartas-ânuas dos jesuitas nos mostram que as mercadorias de contrabando — escravos principalmente — continuaram a se infiltrar pela região de Tucumán através da cidade de Córdoba e a penetrar na região do Alto Perú.

Desde 1625 havia chegado ao porto certo Antônio de Oliveira Cadornega, português, enviado pelo *asientista* Manuel Rodrigues Lamego para desempenhar as funções de comissário, graças ao direito que lhe outorgava o *asiento* de poder efetuar a vigilância dos portos. Em conivência com o comissário, o governador da Província do Rio da Prata, dom Francisco de Céspedes, havia passado a fazer o arremate dos escravos de arribada e a permitir sua passagem pelo Tucumán (9).

O contrabando de negros no Rio da Prata havia sido extraordinariamente facilitado pela anarquia profunda que reinava no comércio negreiro. Tendo o arcebispo de Toledo recebido como gratificação 1.500 licenças de negros, com permissão de vendê-los em Buenos Aires, transpassou-se a um genovês, Nicolas Salvago, que obteve pelo *asiento* parcial de 1631 (à margem do *asiento* geral estabelecido com Angel e Mendes), a abertura do porto de Buenos Aires ao comércio de negros. Em 1638 um arrendador de serviços públicos, Martim de Afonso de Ataíde, conseguiu permissão para utilizar as 200 licenças que ainda restavam do *asiento* concedido a Salvago; obteve ainda outras 375 licenças e revendeu-as todas ao próprio Nicolas Salvago. Durante os anos em que este exerceu o comércio de negros no porto de Buenos Aires, introduziu quantidade de artigos manufaturados, por meio dos navios de escravos, a-pesar-de lhe estar vedado sob pena de morte, todo o comércio de mercadorias com o Rio da Prata (10).

O conde de Chinchón, vice-rei do Perú, atribuía ao comércio clandestino entre o Brasil e o porto de Buenos Aires, o pouco interesse dos mercadores pelo comércio da região ístmica; eles preferiam aquela via, principalmente depois que se elevaram os fretes da armada do Mar do Sul (11).

(9) “Carta de Dom Francisco de Céspedes á S.M. haciendo relación del estado de la provincia del Rio de la Plata”. Buenos Aires, 25.IX.1625, *A.P.E.*, II, p. 19-20

(10) SCALLE, G. — *Op. cit.*, p. 457-458.

(11) “Carta del Virrey del Perú Conde de Chinchón”, Los Reyes, 17.V.1630. *Anais do Museu Paulista*, II, p. 259-260.

Segundo relatava o padre Durán (12), os negros procedentes de Angola entrados pelo porto de Buenos Aires, enchiam as províncias do Tucumán; somente numa fazenda nos arredores de Córdoba havia batizado mais de 30 deles. No ano seguinte a carta-ânuia do provincial Francisco Vasquez Trujillo (13) relatava a quantidade de escravos que trabalhava em teares nos arredores da cidade. Poucos anos depois, acudia ao porto tal quantidade de escravos que os jesuitas se viram obrigados a instruí-los ao ar livre. Mas o documento que melhor nos conta o prosseguimento do comércio fraudulento de negros é a carta do P. Antonio Ripario:

“L’occasione d’arrichirsi molti primieramente é la mercantia de Negri, che d’Angola uengono, ogni anno cinque ó sei uascelli piene di 500, 600 e 700 Negri per ciaschuno. Il qual porto, se bene é serrato e prohibito dai Ré, tuttavia uengano alcuni uascelli ogni anno de Portuguesi con escusa d’esser estati gettati e portati da uenti e borasche, per il grande guadagno che fanno; et il Governatore facilmente li ammette per suo interesse. Qui li comprano et li uendono poi nel Perú, in Potosí, doue abonda la plata, ducento é trecento Scudi ciascuno piu di quel gli costarano, però con gran trauaglio y difficultá, stando lontano Buenos Ayres da Potosí piu de mille miglia di camino” (14).

Entre as razões invocadas, em 1638, pelo novo *asientista*, dom Melchior Gomez Angel para a renovação do *asiento* de 1631, mencionava-se a entrada clandestina de numerosos escravos pelo porto de Buenos Aires (15).

(12) “Duodécima carta del P. Nicolas Mastrillo Durán en la que se relaciona lo acaecido en la provincia en los años 1625-1627”, *D.H.A.*, XX, p. 234 e 238.

(13) “Decima tercera carta del P. provincial Francisco Vasquez Trujillo en donde se relata el acaecido en los años de 1628-1631”, *D.H.A.*, XX, p. 388. “Decima quarta carta-ânuia en onde se relaciona todo lo acaecido en los años de 1635-1637”, *Ibidem*, p. 511.

(14) Relación breve del estado temporal de esta Provincia, Córdoba, del Tucumán”, PASTELLS, R. P. — *Historia de la Compañía de Jesus*, I, p. 301, em nota.

(15) SÆLLE, G. — *La traite négrière aux Indes de Castille*, I, p. 456 em nota.

CAPÍTULO XIII

A DECADÊNCIA DO COMÉRCIO NO
RIO DA PRATA

a) A INTERRUPÇÃO DA ROTA DO ATLÂNTICO

Conquanto a fundação da alfândega de Córdoba não tenha logrado preencher os seus objetivos de rompimento das rotas terrestres que ligavam o porto às Províncias de Tucumán, as estatísticas assinalam diminuição notável no comércio do porto de Buenos Aires (1); ao mesmo tempo, são unânimes os testemunhos acerca da crise profunda que sofreu o comércio da cidade no segundo quartel do século XVII.

Creemos que os fatos da vida regional, apenas, não nos poderiam dar a explicação satisfatória do problema. Desde o momento em que a navegação estrangeira, por intermédio do contrabando, invadiu e dilatou os quadros da vida regional, os fenômenos da vida da região platina não podem ser vistos, para serem compreendidos, apenas numa perspectiva continental. Com o estabelecimento da rota do Atlântico, as Províncias do Rio da Prata se ligaram ao mar; a navegação do Atlântico passou a condicionar os fatos principais da sua vida econômica, e aí podemos encontrar os fatores mais importantes da decadência comercial de Buenos Aires no século XVII.

Justamente na segunda década do século XVII, um fator novo, a marinha holandesa, interveio no Atlântico Sul. Desde que lhe foram fechados os portos peninsulares, os batavos haviam refluído para as áreas do Novo Mundo, procurando nas fontes os produtos que antes obtinham das mãos dos mercadores espanhóis e portugueses. Desde fins do século XVI, corsários holandeses apareceram em frente à Baía ou rondavam pelos

(1)	ANO	IMPORTAÇÃO (reales)	EXPORTAÇÃO (reales)
	1606-1615	7.534.123	1.151.678
	1616-1625	7.957.579	360.904
	1626-1635	1.792.427	255.974
	1636-1645	1.708.204	288.191

(Apud GARCIA, J. A. — *La ciudad indiana*, p. 227).

mares da Guiné, perturbando a navegação naqueles mares africanos. No século XVII, depois da trégua firmada com a Espanha, que indiretamente lhes apontou as colônias portuguesas como zona de expansão, suas arremetidas contra a navegação mercante do Atlântico tornaram-se cada vez mais audaciosas. Entre 1623 e 1636 apoderaram-se de 545 navios portugueses e castelhanos. Entre esses contavam-se, em 1616, 16 navios da carreira do Brasil e, em 1623, esse número subiu a 70 (2).

No segundo quartel do século XVII, com a ocupação de Pernambuco (depois da expedição à Baía de 1624), a que se seguiu a conquista do Nordeste brasileiro, a ocupação de Elmina, em 1637, capital da Guiné Portuguesa, e depois, em 1641, de S. Paulo de Loanda, capital de Angola, o Atlântico Sul se tornou, na realidade, um lago holandês.

O domínio dos batavos no Atlântico determinou a ruptura da via de suprimentos do porto de Buenos Aires. Cortadas as linhas de navegação que ligavam o porto platino às regiões fornecedoras da África, Europa e Brasil, por meio da marinha mercante portuguesa, o comércio decaiu consideravelmente. Apenas um ou outro navio de arribada conseguia atravessar o Atlântico e trazer escravos de Angola; anos se passavam sem que aportasse a Buenos Aires um só navio de registro enviado de Sevilha, segundo os termos da concessão comercial de 1618.

Dos ataques da marinha batava não escapou o litoral meridional da colônia portuguesa, pois sabemos que embarcações foram atacadas até no litoral vicentino (3). Pela carta de dom Francisco de Céspedes, escrita em setembro de 1625 (4), sabemos que desde 1623 duas embarcações apenas haviam aportado ao Rio da Prata, um navio de arribada com negros de Angola e duas embarcações de aviso, remetidas do Brasil pelos governadores Matias de Albuquerque e Martim de Sá, comunicando a invasão holandesa na Baía, em 1624.

(2) RABELLO DA SILVA, L. A. — *História de Portugal nos séculos XVII e XVIII*, p. 621.

(3) ELLIS JUNIOR, A. — *Meio século de bandeirismo*, p. 172-175; TAUNAY, A. de E. — *História Seiscentista da vila de São Paulo*, II, p. 247-255.

(4) “Carta de don Francisco de Céspedes à S.M. haciendo relación del estado de la provincia del Rio de la Plata”. Buenos Aires, 25.IX.1625, *A.P.E.*, II, p. 424-245.

Dom Luiz de Céspedes Xeria, governador da Província do Paraguai, relatou ao Rei, numa carta escrita de Assunção, as dificuldades que encontrou para se locomover até o Rio da Prata, por causa da ausência completa de transportes no litoral brasileiro. Na Baía esperara ano e meio e afinal resolveu partir numa canoa grande de voga até o Rio de Janeiro e daí a S. Vicente, donde fez, por terra, o caminho até o Paraguai (5).

A carta-ânuã, do padre Duran, relativa a acontecimentos dos anos de 1626-1627, descreve as dificuldades de funcionamento da rota do Atlântico:

“a la yda y venida del Pe. Procurador hervia la mar de corsarios de tal suerte que en todo este año en que el Pe. llego, no a venido al puerto de buenos ayres mas de un solo navio y traya de Pernambuco a los religiosos de S. Francisco son su Procurador y estuvieron um año entero detidos en el Brasil despues de aver sido robados de Olandeses, de Lisboa a aquel puerto, y aun sete padres nuestros que de la Provincia del Brasil vinieron a ordenarse a Buenos Ayres an estado detenidos mas de año y medio sin volver a su provincia por este mismo riesgo de enemigos...” (6).

Narrou circunstanciadamente o Padre Durán os episódios que haviam dificultado a viagem do Padre Procurador à Espanha; em Pernambuco foi obrigado a permanecer quatro meses; nas proximidades do litoral quasi havia caído em mãos de uma esquadra holandesa de dez navios que infestava o litoral brasileiro. Na volta, foi embarcar em Lisboa; a navegação dos mares vizinhos era ameaçada pelos ataques dos piratas barbarescos que atacavam os navios à vista do porto; afinal, resolveu

(5) “Carta del governador del Paraguay, dom Luiz de Céspedes Xeria, à Su Magestad... Bahia del Espíritu Santo, 30.VII.1627”. *Anais do Museu Paulista*, I, p. 167-168; “Relación de los sucessos ocorridos durante el viaje que hizo el governador del Paraguay dom Luiz de Céspedes Xeria desde Madrid (España) hasta llgar a la ciudad de La Asunción del Paraguay”. La Asunción, 23.VI.1629”, *Ibidem*, vol. II, p. 15 e seguintes.

(6) “Duodécima carta del P. Nicolas Mastrillo Durán em la que se relaciona lo acaecido en la provincia en los años de 1626-1627”, 12.XI.1628, *D.H.A.*, XX, p. 233.

partir, “aunque havia grandes asonadas que hervia el mar de Pyratas y muchos por esto les disuadian la partida” (7).

b) OS FATORES DE ORDEM CONTINENTAL

Ao mesmo tempo que se fazia sentir sobre a economia platina a ação dos fatores externos, relativos à navegação do Atlântico, outros motivos de ordem continental se exerceram também em sentido desfavorável para o comércio rio-platense.

Justamente a partir da segunda década do século XVII a produção metálica do vice-reino sofreu uma crise originada pela diminuição do ritmo produtivo de Potosí; este, que atingira em 1605 a importância de 4.470.349 *pesos*, havia diminuído gradativamente nos anos seguintes; em 1625 alcançou apenas 2.989.100 *pesos* e em 1635 a produção desceu a 2.765.314 *pesos*.

Somente na segunda metade do século XVII é que a produção potosina retomou sua marcha ascendente. Mas no período anterior, havia provocado crise profunda na economia espanhola, determinando até a quebra do padrão monetário da prata em 1626 (8). O problema ainda não foi suficientemente estudado de maneira a se conhecer suas causas; é possível que haja alguma relação entre esse fenômeno e o rompimento das linhas de comunicação com os centros africanos produtores de escravos e que a crise da prata peruana esteja ligada, de certa maneira, à crise da mão de obra. Nem se estudaram ainda, as repercussões do fenômeno na economia do vice-reino; é possível que o problema da rarefação da moeda, que se fez sentir no porto de Buenos Aires no segundo quartel do século XVII, se relacione não somente com o enfraquecimento da navegação mercante no estuário mas, também, seja um reflexo da crise do estoque metálico que abalava a economia do vice-reino.

Alem disso, circunstâncias de ordem política intervieram no cenário. Já em 1621 a carta de Manuel de Frias ao soberano apontava os perigos enormes provenientes da infiltração de gente portuguesa no vice-reino do Perú; tratava-se de gente

(7) *Ibidem*, p. 227-228.

(8) SIMONSEN, R. — *História econômica do Brasil*, II, p. 38. Quanto aos dados estatísticos da produção da prata de Potosí, HARING publicou a tabela da produção da prata de Potosí de 1556 a 1640 feita por Juan Echavarria, funcionário da Contadoria Real e Caixa de Potosí. (*Comércio y navegación entre España y las Indias*, p. 413-415).

de duvidosa ortodoxia, cuja presença, além do perigo do contágio da heresia, criava um grave problema de ordem política, pelas informações que poderia fornecer aos inimigos da Coroa e da fé católica, sobre os pontos estratégicos do vice-reino. Essas acusações proliferaram depois da invasão holandesa no Brasil, sob a alegação de que os judeus-portugueses estavam em conivência com os invasores para arrancar o Perú ao domínio espanhol (9).

Alguns fatos de ordem histórica colaboraram para o recrudescimento do espírito de prevenção contra o português, cujo principal artífice havia sido, no período precedente, a Inquisição de Lima. As incursões dos bandeirantes paulistas contra as reduções indígenas dos rios da bacia platina, no segundo quartel do século XVII haviam recuado os limites da ocupação efetiva da coroa espanhola, ao Oeste (região do Guairá) e ao Sul (atual território do R. G. do Sul); por outro lado, Pedro Teixeira, remontando o Amazonas havia chegado até Quito, em pleno território do vice-reino. Essa dupla expansão parecia às autoridades espanholas do vice-reino, as tenazes de um amplo movimento de cerco promovido pela gente de linhagem portuguesa, em torno do território do Perú. Deu-se ordem a Pedro Teixeira para retornar ao Pará; o conde de Chinchón pôs o porto de Callao e sua esquadra em atitude de defesa, e ao mesmo tempo equipou um exército para repelir a suposta invasão portuguesa. Nas províncias do Rio da Prata e Paraguai os jesuítas receberam ordem para armar seus índios e infligiram aos paulistas a derrota de Mbororé (1641) (10).

Conhece-se o formidável recrudescimento da atividade dos Inquisidores de Lima nesse período, como um dos principais

(9) “As suposições de estarem os judeus-portugueses mancomunados com os holandeses não eram infundadas como se pode mostrar no caso da invasão da colônia portuguesa. Conhece-se uma descrição anônima escrita por um judeu-português, em Holanda, no primeiro quartel do século XVII, em que se refere às precárias condições de defesa em que se encontrava o porto de Buenos Aires e dá informações para a navegação do Rio da Prata. Vide o extrato publicado por RIVA AGUERO — “Descripción anónima del Perú y Lima (Obra escrita por um judío português en Holanda, en el primer cuarto del siglo XVII)”. *Actas y Memórias del Congresso de História y Geografía hispano-americana*. Madrid, 1914, p. 347-384.

(10) TAUNAY, A. de E. — *História Geral das Bandeiras Paulistas*, II, p. 180-192; a terceira parte da obra é dedicada inteiramente à derrota

agentes de repressão contra os portugueses das terras do Perú. A real Audiência de Lima e o vice-rei do Perú, conde de Chinchón, davam conta a S. M. do cuidado especial do Tribunal da Inquisição, em destruir grande número de portugueses judaizantes, além da grande quantidade deles que já se encontrava nas prisões do Santo Ofício (11). No auto de fé realizado em Lima em 1639, havia 80 sentenciados, entre os quais o português Manuel Batista Pires, riquíssimo proprietário de minas em Huarochiri e valiosas fazendas na estrada de la Oroya, cuja fortuna se avaliava em mais de meio milhão de piastras. Contavam-se ainda numerosos negociantes portugueses, todos donos de largas fortunas; entre eles, Francisco Maldonado, cirurgião famoso, natural de Tucumán, filho de portugueses. Além desses foram processados outros 42 lusos e seus descendentes (12).

c) CONSEQUÊNCIAS DA RESTAURAÇÃO PORTUGUESA.

Esse movimento geral de repressão à gente de língua portuguesa que palmilhava terras de Castela, se completou, depois de 1640, com novas medidas determinadas pela restauração portuguesa.

Foi conhecida a notícia por carta enviada pelas autoridades do Brasil, o marquês de Montalvão, e o governador do Rio de Janeiro, Salvador Correia de Sá (13). O *Cabildo* deliberou sobre as medidas a tomar para enfrentar a gravidade da situação, pois a cidade se achava completamente desguarnecida, cheia de elementos portugueses, portanto, incapaz de repelir qualquer ataque dos vizinhos do norte. Os membros do *Cabildo* entre-

das bandeiras paulistas no Sul (1638-1641); GUIMARÃES, A. — “Os judeus-portugueses e brasileiros na América Espanhola”, *Journal de la Société des Américanistes de Paris*, p. 307-308.

(11) “Carta de la Real Audiencia de Lima à S.M.”. Lima, 18-nota; “Carta del Virrey, Conde de Chinchón, fecha en Lima”, 13.V.1636, *Idem*, “Carta del Conde de Chinchón fecha en Lima”, 30.III.1637, *ibidem*, p. 520-521, em nota.

(12) PALMA, R. — *Anales de la Inquisición de Lima*, p. 32-34; LEA — *The Inquisition in the Spanish Dependencies*, p. 425-433.

(13) *Ata de 16.IV.1641, A.E.C.B.A.*, IX, p. 135.

viam nas atitudes dos súditos de Portugal propósitos pouco amistosos, “con sus avisos cartas estrataxema y malicias” (14).

Estabeleceu-se vigilância severa sobre a navegação do estuário, proibindo que do porto se aproximasse qualquer embarcação, sem licença especial. Chegou-se até a condenar à morte os pilotos do navio Nossa Senhora do Porto, procedente da Baía, Gaspar e Simão Barbosa e dois outros portugueses, Manuel Martines Pinto e João Pires Bastos, por terem vindo comunicar aos lusos residentes em Buenos Aires a rebelião portuguesa (15).

Muito diferente foi a reação que os acontecimentos em Portugal produziram na vila de São Paulo, onde os elementos espanhóis aí radicados, já incorporados à população, temiam as consequências que poderiam resultar para os seus interesses, da separação política de Portugal. Tendo em conta as comunicações existentes com as Províncias do Rio da Prata e do Paraguai, acreditavam ser relativamente fácil incorporar as terras meridionais à coroa de Castela, desde que elas se erigissem em governo autônomo, desmembrado de Portugal. O plano fracassou, pois Amador Bueno de Ribeira, filho e sogro de espanhóis, em quem convergiam as esperanças, se manifestou fiel ao novo soberano português. Espanhóis e lusos continuaram a viver tranquilamente um ao lado do outro, não obstante o breve surto nacionalista de 1642, que exigiu a observância da lei que proibia a estrangeiros — inclusive o espanhol — o exercício de funções públicas (16).

Foi somente em 1642 que se iniciaram, na Província do Rio da Prata, as primeiras represálias contra a população portuguesa radicada no porto, em cumprimento às cédulas reais emitidas em 1641; estas haviam recomendado vigilância severa e, caso fosse conveniente, destituição dos lusos dos cargos públicos, proibição de fixarem residência em terras de Espanha,

(14) Ata de 23.VII.1641, *Ibidem*, p. 166-167; Ata de 8.VIII.1641, *Ibidem*, p. 170-171.

(15) ZABALA, R. Y GANDIA, E. — *História de la ciudad de Buenos Aires*, I, p. 257.

(16) TAUNAY, A. de E. — *História Seiscentista da Vila de São Paulo*, I, caps. XV e XVI.

remoção para o interior dos que habitavam o porto e interdição de terem relações comerciais com os súditos de Castela (17).

Coube ao Governador das Províncias do Rio da Prata, Jeronimo Luiz de Cabrera, ordenar o registro e o desarmamento geral de todos os portugueses estabelecidos nas cidades da Província do Rio da Prata. Apresentaram-se então 108 indivíduos do sexo masculino, no total, um contingente de 370 pessoas, ou seja um quarto da população da cidade avaliada em 1.500 habitantes (18).

Em 1646 o vice-rei do Perú, marquês de Mancera, ordenava a observância da cédula real relativa ao afastamento dos portugueses do porto e a sua destituição dos empregos públicos. Era um complemento à cédula de 1643 que havia determinado a remoção dos sacerdotes portugueses do porto de Buenos Aires, para as regiões do interior (19). Em Lima, em virtude da ordem do vice-rei, se apresentaram às autoridades 6.000 portugueses; conseguiram eles revogação da medida mediante o oferecimento de grande donativo (20).

As “causas e motivos justos” alegados pelo marquês de Mancera para fazer cumprir a cédula real, no porto de Buenos Aires, residiam em cartas trazidas do Rio de Janeiro pelo navio S. Pedro, capitão Francisco Fernandes Barroso, em que “se tratava de asentar comercio y contratacion com los de dicho Rio genero y demas del brasil — sobre cuyos delitos cometidos se a procedido por el dicho señor Gov^{or}. a la execucion de castigo y punición a parecido ser conviniente”... (21).

Os enviados do governo do Brasil holandês à Baía, em 1644, afim-de parlamentar com o governador do Brasil português, Antônio Telles da Silva, levavam, entre as instruções se-

(17) “Real cédula de 7.1.1641, sobre expulsión de portugueses”, *R.C.*, p. 256; “*R.C.* de 7.1.1641 prohibiendo el avencindamiento de portugueses en las colonias de España”, *Ibidem*, p. 257; “Real cédula de 7.1.1641, prohibiendo el avencindamiento de portugueses en las colonias de España y que se vigilen las entradas que hacen por San Pablo del Brasil”, *Ibidem*, p. 258; “Real cédula de 19.1.1641, disponiendo se vigilen los buques portugueses que llegaren al Rio la Plata”, *Idem*.

(18) MACHAIN, R. de L. — *Los portugueses en Buenos Aires*, p. 86.

(19) “Real Provisión de 30-VII-1643 ordenando la expulsión de los sacerdotes portugueses de la ciudad de Buenos Aires”, *R.C.*, p. 272-273.

(20) PALMA, R. — *Anales de la Inquisición de Lima*, p. 38-39.

(21) “Auto del gobernador Lariz”, *R.C.*, p. 257.

cretas, a missão de averiguar sobre a continuidade do comércio das capitanias portuguesas com o Rio da Prata. No relatório em que condensaram o resultado de suas investigações, informavam que os baianos, tal como os habitantes das outras capitanias portuguesas, não mantinham mais comércio algum com o Rio da Prata; os que lá haviam chegado depois da restauração portuguesa, haviam sido recebidos como inimigos. Previa-se a decadência completa de Buenos Aires, porque toda a sua atividade provinha do comércio marítimo com as colônias portuguesas. Com a paralização desse comércio, a prata iria desaparecer do porto, pois os espanhóis dispunham, para a comunicação com suas colônias, da via antilhana; esta constituía então, rota muito mais segura, pois evitava os riscos que oferecia a travessia do Atlântico Sul (22).

Um balanço da situação econômica da Província do Rio da Prata, no segundo quartel do século XVII, permite-nos avaliar em que medida essa previsão era verdadeira.

CAPÍTULO XIV

A PROVÍNCIA DO RIO DA PRATA NO SEGUNDO QUARTEL DO SÉCULO XVII

Os habitantes da província do Rio da Prata, contemporâneos dos fatos indicados nos dois capítulos anteriores, sentiram a profunda depressão econômica que o enfraquecimento comercial trouxe à cidade de Buenos Aires a partir de 1623; entretanto relacionaram-na unicamente com as cédulas de restrição comercial:

*“... no aabido en ella despues que se poblo tanta ne-
sesidad... y la falta que hazen la poca entrada de na-
bios de que resultan todos los ynconbinientes que tie-
ne adbertido por sus cartas y memoriales asi en esta*

(22) NIEUHOF, J. — *Memoravel Viagem Marítima e Terrestre ao Brasil*, p. 103.

tierra como en todo ed Piru dano que se a de ber en España en muy poco tiempo por la poca prata que an de rendir los quintos por la falta de los negros y por la que ay della y delos en esta tierra se padese la necesidad referida despues que se publico en ella la cedula de proybision ques la causa toda de estos danos...” (1).

Logo no ano seguinte ao do estabelecimento da alfândega de Córdoba, a carta do ministro provincial do Santo Ofício em Buenos Aires assinalava a desvalorização dos produtos destinados à exportação; ao mesmo tempo notava a retração do movimento geral dos negócios a crédito desde que começaram a rarear os navios mercantes no estuário (2).

A diminuição da renda dos impostos nesse período ilustra perfeitamente a depressão dos negócios do porto, os quais forneciam, principalmente com o terço proveniente do arremate dos escravos de arribada, importante contribuição para a Caixa Real. A carta dos funcionários da Fazenda Real de Potosí fazia chegar ao conhecimento de S. M. que em períodos anteriores havia entrado para o Tesouro Real, em cinco anos apenas, a importância de 294.524 pesos de 4 reales, procedente do porto de Buenos Aires; com essa quantia se pagavam os salários dos governadores e os estipêndios das missões da Companhia de Jesús nas Províncias do Rio da Prata e do Paraguai. Nos últimos oito anos as remessas haviam cessado completamente; a Caixa Real de Potosí havia sido obrigada a completar aqueles pagamentos e já havia dispendido, do erário real, a importância de 59.578 pesos naquelas operações.

Mas o fenômeno mais característico da decadência comercial do porto foi a rarefação da moeda. Com o enfraquecimento das relações com os centros mineiros do Alto Perú, com a diminuição da produção do metal em Potosí e, além de tudo, com as restrições contidas na cédula de 1622, que proibia o uso da moeda nas Províncias do Rio da Prata e do Paraguai, o numerário havia desaparecido rapidamente da cidade. Em julho

(1) Ata de 23.III.1626, *A.E.C.B.A.*, VI, p. 257.

(2) “Carta del ministro provincial del Santo Oficio de Buenos Aires al Rey”. Buenos Aires, 23.VI.1623, *A.P.E.*, II, p. 26.

de 1624 os habitantes do porto solicitavam ao governador interino da Província do Rio da Prata, dom Alonso Perez de Salazar, o fundador da alfândega de Córdoba, que permitisse descer alguma prata do Perú para reanimar os negócios do porto. Pelo bando de dezembro do mesmo ano verifica-se que o governador foi obrigado a transigir e a efetuar certas concessões tais como o abaixamento dos direitos da alfândega de Córdoba para as mercadorias de um navio surto no porto, e a entrada de limitada quantidade de prata, com o fito de remediar o estado precário do comércio (4). Os esforços dos procuradores da cidade se concentraram principalmente em obter a revogação da cédula proibitiva do uso da moeda; pediram eles que a moeda “corra y llegue a esta dicha ciudad y su provincia como siempre se a echo”, ao menos em quantidade limitada, de 100.000 *pesos* para que se pudesse reanimar o comércio com as regiões vizinhas. Emprestando importância fundamental à alfândega de Córdoba, os habitantes do porto procuraram obter a sua transferência para Jujuí, escala obrigatória no caminho para o Perú. Na realidade intencionavam defender o livre comércio com as províncias de Tucumán e Chile, por meio do qual se poderia fazer a exportação de prata para Buenos Aires. O memorial de Antonio de León, escrito em 1623, solicitava o comércio com Tucumán, “no solo por gracia sino por justicia”; comentava com ironia que se proibisse comerciar com o Tucumán, distante cem léguas apenas do porto de Buenos Aires para obrigar a comerciar com Porto Belo que ficava a 1.200 léguas daquele (5).

(3) “Carta de los Oficiales de la Real Hacienda del Potosi á S M”. Buenos Aires, 16.VI.1639, PASTELLS, R. P. — *História de la Compañia de Jesus*, II, p. 57. No período de 1606 a 1625 o terço proveniente dos arremates havia rendido à Caixa Real 745.453 *pesos*. (TRELLES, M. R. — “Hernandarias de Saavedra — Causa Célebre”, *La Revista de Buenos Aires*, X, p. 423.

(4) Ata de 24.VII.1624. *A.E.C.A.*, VI, p. 49-50; Ata de 27.XII.1624, *Ibidem*, p. 120.

(5) “Poder dado a Bernardo de León”. Buenos Aires, 8.IV.1623. *A.E.C.B.A.*, V, p. 355; “Poder dado a favor del capitán Juan de Tapia Vargas”. Buenos Aires, 2.V.1623, *Ibidem*, p. 370; “Poder a favor del licenciado don Antonio de León y Juan de Amunarriz”. Buenos Aires, 29.V.1623, *Ibidem*, p. 370; “Poder a favor de Pedro de Paz, Juande Salazar, 1624”, *Ibidem*, VI, p. 16-58; “Instrucción que el Cabildo y Justicia Mayor y Regimiento de la ciudad de la Trinidad puerto de Buenos Aires da a el licenciado Pedro Paz y en su auzencia a muerte a Joan de Salazar” (1624), *Ibidem*, p. 61-65; “Instrucción que el Cabildo

Ao mesmo tempo verifica-se em certas partes das Províncias, como Santa Fé, onde nos períodos de intensificação do comércio ilícito existia economia monetária, a regressão para a economia de trocas “in natura”; em 1624 o *Cabildo* era obrigado a decretar a utilização da moeda criada (metade em gênero e metade em prata) para o pagamento das contribuições dos moradores a juizes e escrivães; no ano seguinte, nos poderes conferidos a Pedro de Mendieta, *vecino* da cidade de la Plata, assinalavam os habitantes da cidade que a moeda da terra eram as vacas e os novilhos; só possuíam prata alguns poucos indivíduos favorecidos pelos empregos públicos. Em 1638 o *Cabildo* reconheceu oficialmente essa situação, permitindo que se fizesse o pagamento dos direitos reais em gado (6).

Reapareceram no porto, os mesmos fenômenos de rarefação de produtos manufaturados importados, verificados todas as vezes em que diminuía o tráfego marítimo. O depoimento de dom Francisco de Céspedes repetia, três décadas depois, a linguagem que haviam usado no século XVI, os *vecinos* de Buenos Aires, quando descreviam a situação econômica da cidade, ainda não contemplada com licenças para comerciar:

“no ay oy ni se halla vna vara de lienço ni de Paño ni de xergueta ni vn sombrero ylo ni seda ni agujas ni cosas de yerro labrado ni bruto ni vna libra de poluora ni de plomo ni arcabuz ni espada que poder comprar teniendo mucha falta de todas estas cosas sus vecinos y moradores que es muy necesario y conbiene al servicio de Vuestra Magestad se remedie con breuedad haciendo merced a estas Prouincias sin limite de

Justicia y Regimiento de la ciudad de la Trinidad puerto de Buenos Aires da a Juan de Vega, Juan de Salazar y Sebastian de Aguilar”, 16.I.1634, *Ibidem*, p. 421-424. “Memorial del Procurador General del Cabildo de Buenos Aires, Antonio de León, al Rey”. Buenos Aires, ano 1623, *C.C.B.A.*, II, p. 228-235; “Memorial del Procurador General del Cabildo de Buenos Aires, Antonio de León al Rey”. Ano 1629. *Ibidem*, p. 242-275. Nas instruções dadas ao Procurador Geral da cidade em 1634, rogava-se permissão para introduzir no porto ao menos 50.000 pesos de prata lavrada, para que se pudesse comerciar e fazer uso da moeda (*A.E.C.B.A.*, VII, p. 428).

(6) CERVERA, M. M. — *Historia de la ciudad y provincia de Santa Fé*, II, p. 197-198.

tiempo que vengan navios de sevilla con mercaderias y negros cada año tres y quatro mas los que pudieren y quisieren venir..." (7).

Entretanto, Buenos Aires pôde manter sua existência graças ao desenvolvimento das riquezas próprias e à intensificação do comércio interprovincial.

Desde o início do século XVII há referência ao contrabando de couro que se efetuava pelo porto, remetido principalmente para os portos brasileiros e africanos. Contudo, na terceira década do século, incrementou-se esse comércio porque, a partir dessa época, o estoque do gado selvagem do pampa chegou a ser considerável, como também por causa da diminuição da prata como mercadoria de retorno. O *Cabildo* acusava o governador dom Francisco de Céspedes de haver utilizado para o transporte de couros os navios vindos ao porto naquele ano (8). Nas averiguações procedidas pelo juiz da Audiência de Charcas, Diogo Martinez del Prado, prosseguidas por Saavedra, verificou-se que o governador se utilizava dos índios de serviço para arrebanhar o gado e preparar couros para as exportações ilícitas (9). Contudo, o valor quantitativo dessas importações devia ser reduzido por causa do problema do sal. Com a diminuição do tráfego marítimo, o sal, importado do Brasil, tornou-se raro; chegou a valer essa mercadoria dois pesos e meio por almude, quando seu preço, nas épocas de grande atividade do comércio de importação, havia sido de 6 *reales* por almude (10).

Foi sobretudo o comércio de mulas com as cidades de Salta e Jujuí, para o abastecimento do Alto Perú, que se desenvolveu nas regiões do pampa oriental no segundo quartel do século

(7) "Carta de D. Francisco de Céspedes á S.M.". Buenos Aires, 25.IX.1625, *A.P.E.*, p. 425.

(8) "Carta del Cabildo de Buenos Aires á S.M.", Buenos Aires, 20.VIII.1627, *C.C.B.A.*, II, p. 241; Carta del obispo del Rio de la Plata". Buenos Aires, 1.V.1627, PASTELLS, R. P. — *História de la Compañia de Jesus*, I, p. 400.

(9) REVELLO, José Torre — "Los gobernadores de Buenos Aires", *H.N.A.*, III, 2.º, p. 336.

(10) Ata de 19.V.1619, *A.E.C.B.A.*, VI, p. 270; Ata de 5.IX.1628, *Ibidem*, VI, p. 440.

XVII. Essa corrente comercial datava do século XVI (11) mas no meado do século seguinte adquiriu importância, quando começaram a aparecer as famosas feiras de gado em Salta, onde se reuniam os comerciantes de gado de todo o vice-reino do Perú. Na época em que Ascaréte du Biscay percorria as províncias do Rio da Prata e Tucumán a caminho de Potosí (1658), a exportação de mulas criadas nos arredores de Buenos Aires, Santa Fé, Corrientes e Córdoba, para o Perú, alcançava cerca de 28 a 30.000 cabeças; esse comércio constituía uma das principais fontes de exportação da prata do vice-reino (12).

Nota-se, ao mesmo tempo, a intensificação do comércio interprovincial para a troca dos produtos regionais que o comércio de importação no porto havia comprometido nas épocas de maior desenvolvimento do contrabando. De Cuio chegavam os mercadores na cidade de Buenos Aires, e dominavam o comércio dos vinhos, querelando com o Cabildo para a imposição de altos preços (13). Do Paraguai, provinha a erva-mate, que desde a última administração de Saavedra se expandia pelo vice-reino; a Assunção, Buenos Aires fazia apelo para seu abastecimento em açúcar, alegando que:

“no aviendo entrado navios este ano con lo necesario que suelen traer para su sustento ni se puedan tener esperanças ayán venir del reyno del Brasil mediante lo subcedido en el reyno de Portugal, y combiene que la república este abastecida, de lo necesario mayormente de los dichos azucares por el consumo que suele haver dellos... sera combiniente dar forma para que

(11) “Carta del tesorero Hernando Montalvo al Rey. Buenos Aires, 12.X.1585, *C.O.R.H.*, p. 370; “Puntos de una carta que el tesorero Hernando Montalvo scriuio al Rey”. Buenos Aires, 12.X.1585, *Ibidem*, p. 385.

(12) “*Relación de los Viajes de Monsieur Acaréte du Biscay*”. *La Revista de Buenos Aires*, XIII, p. 20; MENDOZA, P. de la C. — *Historia de la ganaderia Argentina*, p. 55; DENIS, P. — *La République Argentina*, p. 42.

(13) “Petición que a este cabildo presento Juan de Torres”, Buenos Aires, 6.XI.1629, *A.E.C.B.A.*, VII, p. 95; Ata de 2.X.1639, *A.E.C.B.A.*, VIII, p. 449; Ata de 24.X.1639, *Ibidem*, p. 438-59; Ata de 12.X.1624, *A.E.C.B.A.*, VI, p. 94.

el asucar que han traido los dichos barcos no se saue desta ciudad para otras partes y se benda a presio moderado..." (14).

Assim, Buenos Aires que vivia principalmente do comércio marítimo e fora apenas uma cidade de trânsito para as importações do Perú, no meado do século XVII, passava a concentrar suas atividades na exploração das fontes de riqueza regional e, com o desenvolvimento do comércio de couros e de mulas, ia adquirir os caracteres que definiram sua economia nos dois séculos seguintes.

CONCLUSÃO

A penetração comercial portuguesa no Rio da Prata foi o ponto de partida de uma transformação social e econômica que se processou durante toda a época colonial e que marcou a sociedade platina de caracteres inconfundíveis.

Numa época em que dominava em toda a América espanhola o regime do latifúndio e a vida econômica das colônias gravitava em torno do solo, com a mineração e com a agricultura, o desenvolvimento comercial da região platina havia tornado possível o desenvolvimento de atividades independentes da terra — as atividades comerciais — que deram à cidade de Buenos Aires, cidade plantada numa região sem recursos minerais e de incipiente desenvolvimento agrícola, um caráter essencialmente mercantil. Essa individualidade, que tão precocemente distinguiu Buenos Aires da grande maioria das cidades coloniais hispano-americanas, só tinha podido se desenvolver quando o intercâmbio clandestino, engrossando as magras correntes do comércio legal, levou o porto platino a tirar partido de sua esplêndida situação geográfica para se tornar uma cidade de trânsito, intermediária das trocas entre a região do Alto Perú e os centros exportadores de Portugal, do Brasil e da África. Esse caráter mercantil da cidade, que importava do Tu-

(14) Ata de 21.V.1621, *A.E.C.B.A.*, V, p. 251; Ata de 1.I.1644, *Ibidem*, IX, p. 394.

cumán e do exterior todo o necessário para sua subsistência, e vivia graças aos lucros que lhe proporcionava seu papel de intermediária, foi um dos fatos que mais despertou a atenção de Ascaréte du Biscay, o sagaz viajante francês, quando percorreu a região em 1658.

É preciso notar, entretanto, a influência negativa desse caráter mercantilista da cidade de Buenos Aires para o desenvolvimento do que se poderia chamar o comércio nacional. Não se pode esquecer que a corrente de importação contrariou o desenvolvimento do comércio interprovincial e que este só pôde se desenvolver nos períodos de repressão do comércio contrabandista e, mais tarde, na época da decadência comercial, no segundo quartel do século XVII, em que começou a adquirir grande desenvolvimento com o comércio de mulas, de vinhos, de açúcar e de erva mate.

Por outro lado, as atividades mercantis do porto iniciaram uma revolução na ordem social, de grandes consequências.

Foi justamente nesse período de desenvolvimento do comércio luso-brasileiro que surgiu no porto, com as primeiras fortunas, com os primeiros indícios da existência do capital, a fortuna movel, que marcou o advento da burguesia na sociedade platina. É verdade que os elementos dessa nova classe social ainda eram pouco numerosos; somente no século XVIII é que eles iriam constituir a maioria e predominar na sociedade *portenha* promovendo a revolução comercial que deu ao porto o comércio livre. Contudo, seus primeiros elementos já apareceram no período da preponderância comercial portuguesa no Rio da Prata e mostram que a burguesia platina já estava em gestação no século XVII. Suas figuras mais representativas foram Vega, Vergara e seus prosélitos, os cabeças do comércio de contrabando. O primeiro, mercador português, graças à sua fortuna adquiriu propriedade e título de cidadania, rivalizando, no gozo dos privilégios que lhe outorgava esse título, com a casta dos conquistadores. Vergara e outros espanhóis punham a serviço da exploração do comércio ilícito o prestígio que emprestava o exercício de funções públicas. O clamor que despertavam seus negócios clandestinos, a antipatia que se percebe através das cartas que denunciavam a ilegalidade de suas ocupações comerciais, a condenação do sistema de crédito tido como fonte de subserviência social, são fatos que concretizam bem a

reação dos “homens bons” da terra, da classe dos aristocratas rurais que formavam a coluna mestra da sociedade colonial, contra os advenas, que pelo casamento, pela obtenção do título de cidadania, conseguiam um lugar na hierarquia social. Entretanto, foram esses elementos novos que dominaram a cidade, enquanto a aristocracia rural dos conquistadores desempenhou um papel muito secundário como exportadora dos produtos regionais. A terra havia perdido, portanto, seu caráter de exclusividade como agente de posição social, o que significava um golpe tremendo na ordem tradicional.

Alem dessas consequências de ordem econômica e social, o comércio de contrabando foi o ponto de partida para uma evolução política de alcance considerável.

A oposição do comércio monopolista de Lima contra o comércio contrabandista do porto que se exerceu pela vigilância impertinente da Audiência de Charcas, lançou os primeiros germes de uma oposição política que se fermentou durante todo o século XVII e em parte do século XVIII; criou assim uma consciência separatista, em relação à Lima, que levou à divisão política operada com a formação do vice-reino de La Plata em 1777. Mas, se avançarmos para um futuro ainda mais distante, as últimas consequências políticas que suscitaram o desenvolvimento do comércio do contrabando no Rio da Prata, de que o ponto de partida foi o comércio luso-brasileiro, pode-se enxergar, na longa oposição entre Buenos Aires e a Audiência de Charcas — duas unidades administrativas em luta contínua que os 33 anos de união no período do vice-reino não conseguiram amalgamar — os indícios mais remotos da separação política do Alto Perú.

Podemos portanto dizer, que na base da evolução complexa que provocou no século XVII o comércio de contrabando, evolução que se processou no terreno social, econômico e político, estavam em germe os aspectos fundamentais que caracterizaram a Argentina na época da independência.

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

- ATAS DA CÂMARA DA VILA DE S. PAULO, 1596-1622. Publicação oficial do Arquivo Municipal de São Paulo, vol. II, São Paulo, Duprat & Cia., 1915.
- ACUERDOS DEL EXTINGUIDO CABILDO DE BUENOS AIRES. Publicados bajo la dirección del Archivero de la Nación José Biedma. Tomos I a IX, Buenos Aires, Talleres Gráficos de la Penitenciaria Nacional, 1907-1911, XVII + 526, LIX + 548, 506, 461, 489, 550, 506, 534 pgs.
- ALLYN (C. Loosley) — "The Puerto Bello Fairs", *The Spanish American Historical Review*, vol. XII, August, 1933, n.º 3, p. 314-335. n.º 3, p. 314-335.
- ALVAREZ (Juan) — *Ensayo sobre la historia de Santa Fé*. Buenos Aires, Establecimiento Tipográfico E. Malena, 1910, 413 pgs.
- ANTECEDENTES DE LA POLÍTICA ECONÓMICA EN EL RIO DE LA PLATA — Documentos originales de los siglos XVI al XIX seleccionados en el Archivo de Indias de Sevilla, coordinados y publicados por Roberto Levillier. (Estudios Editados por la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires). Libro 1, em 2 tomos, Madrid, Est. Tip. Sucesores de Rivedenyera, 1915, XI + 528, 550 pags.
- "Antonio Rodrigues, soldado, viajante e jesuita português na América do Sul, no século XVI". Com introdução e notas do Padre Serafim Leite, S.I. — *Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro*, publicados sob a administração do Diretor Geral Rodolfo Garcia, vol. XLIX, (1927), Rio de Janeiro, Biblioteca Nacional, 1936, p. 55-73.
- AUDIENCIA DE CHARCAS. CORRESPONDENCIA DE PRESIDENTES Y OIDORES. Documentos del Archivo de Indias (1561-1600). Publicación dirigida por D. Roberto Levillier. (Colección de Publicaciones Históricas de la Biblioteca del Congreso Argentino). Madrid, Imprenta de Juan Pueyo, 1918-1922, 3 vols., 715, 615, 521 pags.
- BERETTA (D. Antonio Bellesteros) — *Historia de España y su Influencia en la Historia Universal*. Tomo Cuarto. Segunda Parte. Barcelona, Salvat S.A., 1927, 641 pags.
- BORDA (Manuel Lizondo) — *Historia de la gobernación del Tucumán (siglo XVI)*. Publicación de la Universidad de Tucumán. Buenos Aires, Imprenta y Casa Editorial "Coni", 1928, 289 pags.

A PENETRAÇÃO COMERCIAL

LUSO-BRASILEIRA NO

VÍCE-REINO DO PERÚ

1580 - 1640

A COLONIZAÇÃO
NO RIO DA PRATA

LEGENDA

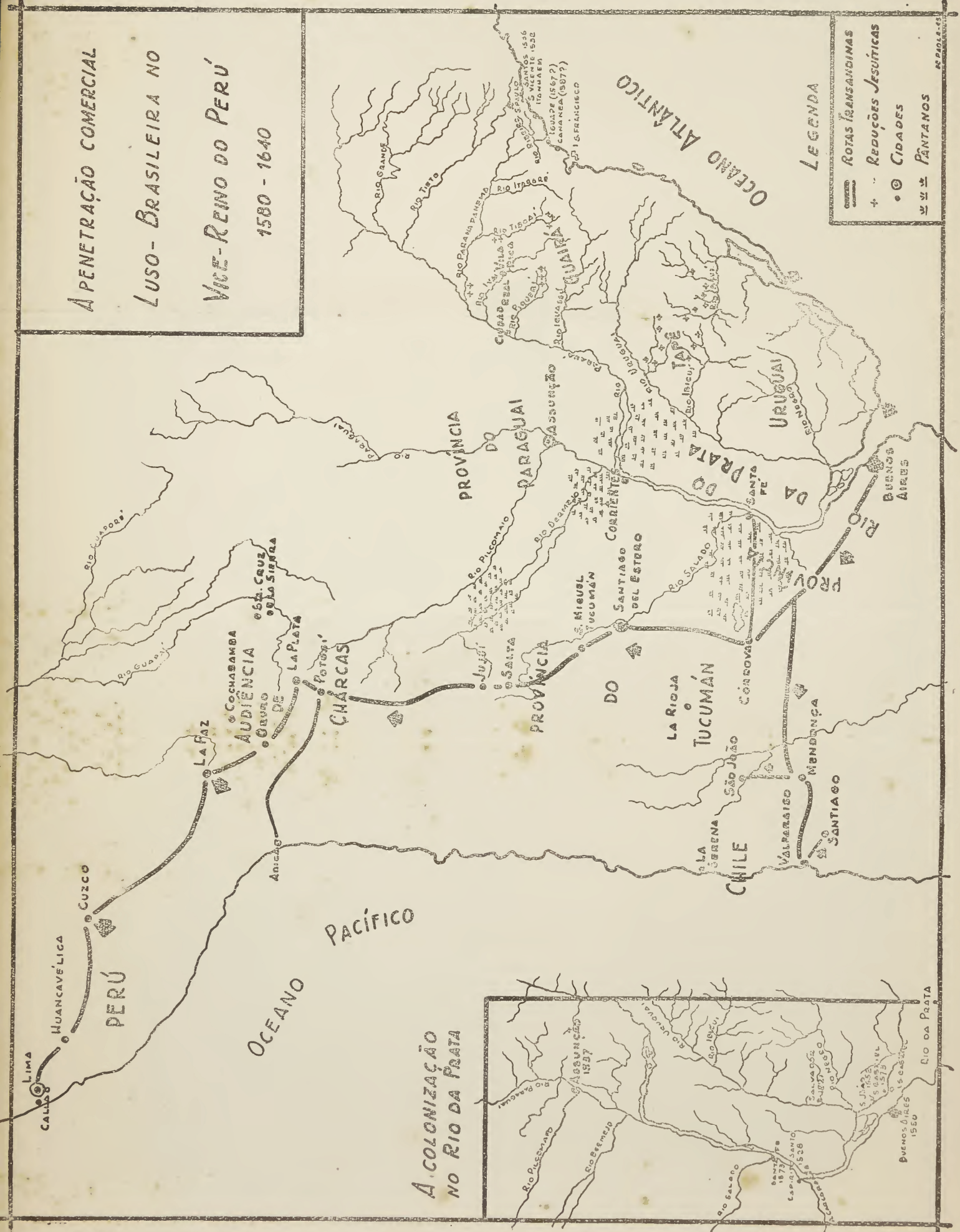
ROTAS IRANSANDINAS

Reduções Jesuíticas

CIDADES

PANTANOS

NO. 1014-45



- CABEÇA DE VACA** (Alvar Nuñez) — *Commentaires del Alvar Nuñez Cabeça de Vaca, Adelantade et Gouverneur du Rio de la Plata*, rédigés par Pedro Hernández, notaire et secretaire de la Province. Valladolid, 1555. Paris, Arthus Bertrand, Librairie-Éditeur, 1837, 507, pags.
- CARCANO** (Ramon) — “Gobernación del Tucumán. Primeras luchas entre la Iglesia y el Estado”, *La Biblioteca*, Buenos Aires, Administración de La Biblioteca, 1898, tomo VII, p. 63-82, 209-231 e 392-418; tomo VIII, p. 139-176.
- CERVERA** (Manuel M.) — *Historia de la ciudad y Provincia de Santa Fé, 1573-1583*, por el Doctor Manuel M. Cervera. Santa Fé, Librería Imprenta y Encuadernación La Unión de Ramón Ibanez, 1907, 2 vols., 681 + 134, 970 + 113 pags.
- CHABANIER**, (E.) — “Buenos Aires, ville atlantique et les conditions de la colonisation argentine”, *Annales de Géographie*, tome XXXVIII, Année 1929. Paris, Librairie Armand Colin, 1929, p. 587-602.
- CHAPMAN** (Charles Edward) — *Colonial Hispanic America: a History*. New York, The Macmillan Company, 1938, 405 pags.
- CONL** (Emílio A.) — “La producción agropecuaria de Buenos Aires en 1580-1588”, *La Nación*, Buenos Aires, 8 de noviembre de 1924.
- IDEM** — “Hernandarias el infatigable”, *La Nación*, 1.º de Janeiro de 1929.
- IDEM** — “Hernandarias y el comercio rioplatense”, Suplemento de *La Nación*, Buenos Aires, 30 de Junho de 1929 e 14 de Janeiro de 1930.
- CORRESPONDENCIA DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES CON LOS REYES DE ESPAÑA.** Reunida en el Archivo de Indias de Sevilla, coordinada y publicada por Roberto Levillier. Cartas del Cabildo, Memoriales de la ciudad. (Publicación Editada por la Municipalidad de Buenos Aires) Tomo I, (1588-1615), Buenos Aires, Municipalidad de Buenos Aires, 1915, XV + 471 pags. Tomo II (1615-1635), Madrid, s.c.p., 1918, XXVI + 405 pags.
- CORRESPONDENCIA DE LOS CABILDOS EN EL SIGLO XVI.** Gobernación de Tucumán. Documentos del Archivo de Indias. Cartas de los Cabildos. Memoriales presentados en la Corte por los procuradores, apoderados y enviados especiales de las ciudades. Publicación dirigida por D. Roberto Levillier. (Colección de Publicaciones Historicas de la Biblioteca del Congreso Argentino). Prólogo de D. Antonio Rodríguez del Busto. Vol. I, parte 2.ª. Madrid, Sucesores de Rivadeneyra S.A., 1918, XXIII + 501 pags.
- CORRESPONDENCIA DE LOS OFICIALES REALES DE HACIENDA DEL RIO DE LA PLATA CON LOS REYES DE ESPAÑA.** Reunida en el Archivo de Indias de Sevilla, coordinada y publicada por Roberto Levillier. (Publicación Editada por los Ministerios de las Relaciones Exteriores y Culto, Instrucción

- Pública y Hacienda). Tomo I, 1540-1596. Madrid, Est. Tip. Sucesores de Rivadeneyra, 1915, XV + 535 pags. (único publicado).
- DE MARTONNE (Mlle. H.) — “Buenos Aires. Étude de géographie urbaine”, *Annales de Géographie*, tome XLVI, Année 1936. Paris, Librairie Armand Colin, 1936, p. 281-304.
- DENIS (Pierre) — *La République Argentine. La mise en valeur du pays*. Paris, Librairie Armand Colin, 1920, 299 pags.
- IDEM — *L'Amérique du Sud*. (Géographie Universelle publiée sous la direction de P. Vidal de la Blache et L. Gallois. Tomo XV). Paris, Librairie Armand Colin, 1927, 2 vols., 210, 479 pags.
- Diálogos das grandezas do Brasil*. Pela primeira vez tirados em livro com introdução de Capistrano de Abreu e notas de Rodolfo Garcia. Rio de Janeiro, Oficina Industrial Gráfica, 1930, 315 pags.
- Diário de navegação de Pero Lopes de Sousa*. 1530-1532, vol. I. Prefácio de J. Capistrano de Abreu. Série Eduardo Prado. Rio de Janeiro, Tipografia Leuzinger, Editor Paulo Prado, Tipografia Leuzinger, 1927, 531 pags.
- DOCUMENTOS PARA LA HISTORIA ARGENTINA, tomo VII — *Comércio de Indias. Consulado, Comércio de Negros y de Extranjeros* (1791-1809). Con introducción de Diego Luis Molinari. Buenos Aires, Companhia Sud-Americana de Billetes de Banco, 1916.
- DOCUMENTOS PARA LA HISTORIA ARGENTINA. Tomo XIX e XX. Iglesia. Cartas Anuas de la Provincia del Paraguay, Chile, y Tucumán, de la Compañia de Jesus (1609-1614) e 1615-1637). Con advertencia de Emilio Ravignani e Introducción del P. Carlos Leonhard S.J. Buenos Aires, Talleres S.A. Jacobo Peuser Ltda., (1927-1929), XXXVIII, 588, 817 pags.
- DOCUMENTOS BANDEIRANTES DO ARCHIVO GENERAL DE INDIAS EM SEVILLA. *Anais do Museu Paulista*, Tomo I, Comemorativo do Primeiro Centenário da Independencia Nacional. São Paulo, Oficinas do Diário Oficial, 1922, Parte II, (p. 132-454). Tomo II, 2.^a parte.
- DOCUMENTOS COLONIALES RELATIVOS A SAN MIGUEL DE TUCUMÁN Y LA GOBERNACIÓN DE TUCUMÁN. Introducción y Comentarios de Manuel Lizondo Borda, Presidente de la Junta y Diretor de sus Publicaciones. Tucumán (República Argentina), Imprenta López, 1936-1938, 3 vols., 285, 304 e 298 pags.
- “DOCUMENTOS RELATIVOS AL RIO DE LA PLATA. Época de Juan de Garay”. Archivo General de Indias. *Anales de la Biblioteca*, X. Publicación de documentos relativos al Rio de la Plata con Introducción y notas por P. Groussac, Diretor de la Biblioteca Nacional. Buenos Aires, Imprensa y Casa Editora de Coni Hermanos, 1915, p. 1-246.
- ELLIS JUNIOR (Alfredo) — *Resumo da História de São Paulo. Quinhentismo e Seiscentismo*. São Paulo, Tipografia Brasil, 1942, 380 pags.

- IDEM — *O Bandeirismo Paulista e o Recúo do Meridiano*. Pesquisas nos documentos quinhentistas e setecentistas publicados pelos Governos Estadual e Municipal, 2.^a edição. S. Paulo, Companhia Editora Nacional, 1934, 327 pags. (Biblioteca Pedagógica Brasileira, Coleção Brasileira, vol. XXXVI).
- IDEM — *Meio Século de Bandeirismo. (1590-1640)*. Boletim da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo, História da Civilização Brasileira, n.º 1, São Paulo, 1939, 219 pags.
- FREGEIRO (C. L.) — *La Historia Documental y Crítica. Exámen de la História del Puerto de Buenos Aires por D. Eduardo Madero*. La Plata, Talleres de Publicaciones del Museo, 1893, 92 pags.
- FREYRE (Ricardo James) — *El Tucumán Colonial* (Documentos y mapas del Archivo de Indias). Introducción y notas de Ricardo James Freyre. Vol. I, Buenos Aires, Imprenta y Casa Editora de Coni Hermanos, 1915, 193 pags. (único publicado).
- FUNES, (D. Gregório) — *Ensayo de la Historia Civil del Paraguay, Buenos Aires y Tucumán*. Tercera edición ilustrada precedida de la biografía y retrato del autor y con notas de D. José Arturo Scotto. 2 tomos em 1 vol. Buenos Aires, Talleres Gráficos de L. J. Rosso y Cia., 1910-1911, 390 + VI, 287 + VIII pags.
- GALANTI, S.J. (P. Rafael M.) — *História do Brasil*, Tomo I, 2.^a edição. São Paulo, Duprat & Cia., 1911, 491 pags.
- GAGE (Tomas) — *Nueva Relación que contiene los viages de Tomas Gage en al Nueva España*, sus diversas aventuras y se vuelta por la provincia de Nicaragua hasta Habana; con la descripción de la ciudad de Mejico, tal como estaba otra vez y como se encuentra ahora (1625): unida una descripción exata de las tierras y provincias que poseen los españoles en toda la América, de la forma de su gobierno eclesiástico y político, de su comercio, de sus costumbres, y las de los criollos, mestisos, mulatos, indios y negros. Paris, Libreria de la Rosa, 1838, 2 vols., 373, 319 pags.
- GANDIA (Enrique de) — *Historia de los piratas en el Rio de la Plata*. Buenos Aires, Libreria y Editorial Cervantes de Julio Suarez, 1936, 360 pags.
- GARCIA, (Juan Augustin) — *La ciudad indiana (Buenos Aires desde 1600 hasta mediados del siglo XVIII)*. Con un juicio crítico por Pablo Groussac. Buenos Aires, Talleres Gráficos Argentinos L. J. Rosso, 1937, 352 pags.
- GARCIA (Rodolfo) — *Notas à História da República Jesuítica do Paraguai. Desde o descobrimento do Rio da Prata até aos nossos dias, ano de 1861 pelo Cônego João Pedro Gay, Vigário de S. Borja das Missões Brasileiras*. Segunda edição anotada. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1942, XII + 644 + 53 pags.
- GONDRA (Luis Roque) — *Las ideas económicas de Manuel Belgrano*. Primer Premio de Literatura Nacional en 1923. Segunda edición. Buenos Aires, Imprenta de la Universidad, 1927, XC + 388 pags.

- GROSSAC (P.) — “Notas á “La Argentina” de Rui Díaz de Guzmán, *Anales de La Biblioteca*, Publicación de Documentos Relativos al Rio de la Plata con introducciones y notas por P. Groussac. Buenos Aires, Imprenta y Casa Editora de Coni Hermanos, 1914, p. 247-346.
- IDEM — “Juan de Garay”, *Anales de La Biblioteca*, Publicación de Documentos relativos al Rio de la Plata con introducción y notas por P. Groussac, Diretor de la Biblioteca Nacional, Tomo X. Buenos Aires, Imprenta y Casa Editora de Coni Hermanos, 1915, p. IX — CCC.
- IDEM — “Introducción al “Viaje de un buque holandés al Rio de la Plata”, *Anales de La Biblioteca*, Publicación de Documentos relativos al Rio de la Plata con Introducción y notas por P. Groussac, Director de la Biblioteca Nacional. Tomo IV con seis reproducciones en fototipia. Buenos Aires, Imprenta y Casa Editora de Coni Hermanos, 1905, p. 272-370.
- GUIMARÃES (Argeu) — “Os judeus portugueses e brasileiros na América Espanhola”, *Extrait du Journal de la Societé des Américanistes de Paris*, Nouvelle Série, XVIII, París, Au Siège de la Societé, 1926, p. 297-312.
- GUZMÁN (Rui Díaz) — “La Argentina. Historia de las Provincias del Rio de la Plata”, *Anales de La Biblioteca*, Publicación de documentos relativos al Rio de la Plata con Introducción y notas por P. Groussac, Tomo IX. Buenos Aires, Imprenta y Casa Editora de Coni Hermanos, 1914, p. 1-246.
- HARING (C. H.) — *Los bucaneros de las Indias Occidentales en el siglo XVII*. Traducción especial del inglés para el Boletín de la Cámara de Comercio de Caracas, Publicación de la Cámara de Comercio de Caracas, 1925, 272 pags.
- IDEM — *Comercio y Navegación entre España y las Indias*. México, Fondo de Cultura Económica, 1939, 460 + XXVII pags.
- HISTORIA DE LA NACIÓN ARGENTINA. (Desde los orígenes hasta la organización definitiva en 1862). vol. III. *Colonización de Hispano-América. Adelantados y gobernadores del Rio de la Plata*. 2.^a edição, vol. IV — *El momento histórico del Virreinato del Rio de la Plata*. Primera Sección. Buenos Aires, Libreria y Editorial El Ateneo, 1937 e 1940, 467, 528 pags.
- HUSSEY (Roland Dennis) — “Spanish Colonial Trails in Panamá”, *Revista de Historia de America*, Instituto Panamericano de Geografía e História, n.º 6, México, Agosto de 1939, p. 47-74.
- INVENTÁRIOS E TESTAMENTOS. (Publicação Oficial do Arquivo do Estado de São Paulo), vols. I a VII. São Paulo, Tipografia Piratininga, 1920.
- JAMES (Preston) — *Latin America*. Library Edition, New York, 1942, XVIII + 908 pags.

- KHUN (Franz) — *Geografía Argentina*. Editorial Labor, S.A., Barcelona. Buenos Aires, 1930, 202 pags.
- KNIVET (Antônio) — “Notavel viagem que, no ano de 1591 e seguintes, fez Antônio Knivet, da Inglaterra ao mar do Sul, em companhia de Thomás Cavendish”, *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, XLI, parte 1.^a, p. 183-272.
- LARROUY (A.) — “Los orígenes de Buenos Aires”, *Revista de La Universidad de Buenos Aires*. Publicada por orden del Consejo Superior de la Universidad, Año II, Tomo III, Buenos Aires, 1905, p. 429-469.
- LATORRE (Germán) — *Relaciones Geográficas de Indias*. (Contenidas en el Archivo General de Indias de Sevilla). La Hispano-America del siglo XVI: Colombia-Venezuela-Porto Rico-República Argentina. Colección y Publicación hecha por Germán Latorre. Catedrático de la Universidad y Jefe de Publicaciones del Centro de Estudios Americanistas de Sevilla. Sevilla, Tipografía Zaruza, 1919, XI + 153 pags. (Publicaciones del Centro Oficial de Estudios Americanistas de Sevilla. Biblioteca Colonial Americana, Tomo III).
- LAVALLE (J. A.) — “Un capítulo de la Historia de la Inquisición de Lima”, *La Revista de Buenos Aires*. Historia Americana, Literatura y Derecho, Tomo V, Buenos Aires, Imprenta de Mayo, 1864, p. 587-600.
- LEA (Henry Charles) — *The Inquisition in the Spanish Dependencies. Sicily-Naples-Sardinia-Milan-The Canaries-Mexico-Perú-New Granada*. The Macmillan Company, 1922, XVI + 564 pags.
- LEME (Pedro Taques de Almeida Pais) — *Nobiliarquia Paulistana Histórica e Genealógica*. Segunda edição acrescida de uma parte inédita. Com a biografia de Pedro Taques e estudo crítico de sua obra por A. de E. Taunay, a concordancia da *Genealogia Paulista* de Luiz Gonzaga da Silva Leme e a própria *Nobiliarquia* por Augusto de Siqueira Cardoso. Ilustrado. Vol. I. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1926, 87 + 434 pags.
- LEVENE (Ricardo) — *Lecciones de Historia Argentina*. Con introducción del Dr. Joaquim V. González y juicio crítico de William Spence Robertson. Tomo I, 16.^a edición. Buenos Aires, J. Lajouane & Cia., Editores, 1937, XLIV + 470 pags.
- MACHAIN (R. de Lafuente) — *Los portugueses en Buenos Aires. Siglo XVII*. Buenos Aires, Librería Cervantes, Editor (1931), 174 pags.
- MADERO (Eduardo) — *Historia del puerto de Buenos Aires. Descubrimiento del Rio de la Plata y sus principales afluentes y fundación de las más antiguas ciudades en sus márgenes*. Buenos Aires, Ediciones Buenos Aires, Tercera Edición, 1939, 433 pags.
- MARQUES (Manoel Eufrazio de Azevedo) — *Apontamentos Históricos, Geográficos, Estatísticos e Noticiosos da Província de São Paulo*

seguidos da Cronologia dos Acontecimentos mais notáveis desde a fundação da Capital de S. Vicente até o ano de 1876. Coligidos e publicados por deliberação do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. Vol. I, Rio de Janeiro, Tipografia Universal de Eduardo & Henrique Laemmert, 1879, XII + 298 pags.

MARTINEZ Y VELA — *Anales de la Villa Imperial de Potosí.* Publicaciones Biblioteca Boliviana, n.º 3, La Paz, Artística, XXXI + 269 pags.

MATIENZO (Juan) — *Gobierno del Perú.* Obra escrita en el siglo XVI por el Licenciado don Juan Matienzo, Oidor de Real Audiencia de Charcas. Buenos Aires, Talleres S.A. Casa Jacobo Peuser, Ltda., 1910, X + 219 pags.

MENDOZA (Prudencio de La C.) — *Historia de la ganaderia argentina.* Obra premiada con medalla de oro en el Segundo Congreso de Historia Nacional reunido em Jujuy, bajo el patrocinio del Gobierno de la Provincia. Buenos Aires, Talleres Gráficos Argentinos L. J. Rosso, 1928, 326 pags.

NICCOLS (Madaline W.) — “Colonial Tucumán”, *The Hispanic American Historical Review.* XVIII, n.º 4, Durham, (North Caroline), (College Station), Published Quartely by Duke University Press, November 1938, p. 461-485.

NIEUHOF (Joan) — *Memoravel Viagem Maritima e Terrestre ao Brasil.* Traduzido do inglês por Moacir N. Vasconcelos. Confronto com a edição holandesa de 1682, introdução, notas, crítica bibliográfica por José Honório Rodrigues. São Paulo, Livraria Martins, 1942, X + 389 pags.

PALMA (Ricardo) — *Anales de la Inquisición de Lima.* Tercera edición. Madrid, Est. Tipográfico de Ricardo Fé, 1897, 262 pags.

PASTELLS S.J. (R. P. Pablo) — *Historia de la Compañía de Jesús en la Provincia del Paraguay (Argentina, Paraguay, Uruguay, Bolivia, Brasil y Chile).* Segun los documentos originales del Archivo General de Indias extractados y anotados por el R. P. Pablo, S.J. Pastells. 2 vols. Libreria General de Victoriano Suárez, 1912, XXXIII + 593, 775 pags.

PAPELES DE GOBERNADORES EN EL SIGLO XVI. GOBERNACIÓN DE TUCUMÁN. Documentos del Archivo de Indias. (Colección de Publicaciones Históricas de la Biblioteca del Congreso Argentino). Publicación dirigida por D. Roberto Levillier. Madrid, Imprenta de Juan Pueyo, 1920, I tomo em 2 vols., LXIV + 509, 493 pags.

PEREYRA (Carlos) — *Historia da America Española. Tomo IV, Las Repúblicas del Plata,* ilustrada con 115 grabados. Madrid Editorial “Saturnino Calleja” S.A., (1927), 452 pags.

Primeira visitação do Santo Officio às partes do Brasil. Pelo licenciado Heitor Furtado de Mendonça, Capelão fidalgo del Nosso Senhor e do seu Desembargo, Deputado do Santo Officio. *Denunciações*

- da Baía*, 1591-1593. São Paulo, Homenagem de Paulo Prado, 1925, XXXIX + 571 pags.
- Primeira visitação do Santo Ofício às partes do Brasil*. Pelo licenciado Heitor de Mendonça, Capelão Fidalgo del Rei Nosso Senhor e do seu Desembargo, Deputado do Santo Ofício. *Denúncias de Pernambuco*, 1593-1595. São Paulo, Homenagem de Paulo Prado, 1929, XLVII + 509 pags.
- Relación de los viajes de Monsieur Acarète du Biscay "al Rio de la Plata, y desde aqui por tierra hasta el Perú, con observaciones sobre estos países"*. Traducida del inglés al español para la Revista de Buenos Aires por el Señor Manuel Maxwell. *La Revista de Buenos Aires*. Historia Americana, Literatura y Derecho. Tomo XIII, Buenos Aires, Imprenta de Mayo, 1867, p. 5-31 e 187-210.
- Revista de La Biblioteca Pública de Buenos Aires*. Fundada bajo la protección del gobierno de la Provincia. Tomo III, Buenos Aires, Imprenta y Librería de Mayo, 1881 (vários documentos).
- REALES CÉDULAS Y PROVISIONES, 1517-1662. (Archivo de la Nación Argentina, Época Colonial). Buenos Aires, Talleres Gráficos de la Penitenciária Nacional, 1911, 510 pags.
- REBELO DA SILVA (Luiz Augusto) — *História de Portugal nos séculos XVII a XVIII*. Lisboa, Imprenta Nacional, 1849, 660 pags.
- ROCHA POMBO (José Francisco) — *História do Brasil*. (Ilustrada). Vol. V. Rio de Janeiro, Benjamin de Aguilá, Editor, s.d., 774 pags.
- SCHMIDEL (Ulrich) — *Histoire véritable d'un voyage curieux, fait par Ulrich Schmidel de Straubing, dans l'Amérique ou le nouveau monde, par le Brésil, et le Rio de la Plata, depuis l'année 1534, jusqu'en 1554. Où l'on verra tout ce qu'il a souffert pendant ces dix-neuf ans, et la description des pays et des peuples extraordinaires qu'il a visités*. Ouvrage écrit para lui-même, et publié de nouveau après corrections des noms des villes, de pays et de rivières, para Levinus Hulsius. Nuremberg, Aux Frais de Levinus Hulsius, 1599. Paris, Arthus Bertrand, Librairie-Éditeur, 1837, VIII + 264 pags.
- SIMONSEN (Roberto) — *História Econômica do Brasil. 1500-1820*. Edição Ilustrada. São Paulo, Cia. Editora Nacional, 1937, 2 vols., 374, 371 pags. (Coleção Brasileira, vols. 100 e 100 A).
- SOUSA (Gabriel Soares de) — *Tratado Descritivo do Brasil em 1587*. Edição castigada pelo estudo e exame de muitos códices manuscritos existentes no Brasil, em Portugal, Espanha e França, e acrescentada de alguns comentários por Francisco Adolfo Varhagem. Terceira Edição. São Paulo, Cia. Editora Nacional, 1938, LIII + 493 pags. (Coleção Brasileira, vol. 117).
- SCELLE (Georges) — *La Traite Nègrière aux Indes de Castille. Contrats et Traités D'Assiento*. Etude de Droit publique accompagn-

née de plusieurs Documents inédits par Georges Scelle, Docteur en Droit, Ancien élève diplômé de l'école de Sciences politiques. Préface de M. A. Pillet, Professeur d'Histoire des Traités à la Faculté de Droit de Paris. Tomo Premier. Librairie de la Société du Recueil J. B. Sirey & Du journal du Palais, Ancienne Maison L. Larose & L. Tenin, 1906, 845 pags.

TAUNAY (Afonso de E.) — *Na Baía Colonial (1610-1774)*. Impressões de viajantes estrangeiros. R.J. Imprensa Nacional, 1925, 156 pags.

IDEM — *História Seiscentista da vila de São Paulo*. 4 vols., São Paulo, Tip. Ideal Hector L. Canton, 1926-1929, VI + 281, 287, IX + 306, III + 385 pags.

IDEM — *São Paulo no século XVI. História da Vila Piratiningana*. Tours, E. Arrault & Cia., 1921, 292 pags.

IDEM — *História Geral das Bandeiras Paulistas* escrita à vista de corretada documentação inédita dos arquivos brasileiros e estrangeiros. Tomos I, II, III e V. São Paulo, Ideal de H. L. Canton, 1924, 370, 379, 366 e X + 366 pags.

IDEM — “Subsídios para a história do tráfico africano no Brasil”, *Anais do Museu Paulista*, X, 2.^a parte, pag. 1-311.

TOBAL (Gaston Federico) — *Lecciones de Geografía Argentina*. Estudio físico, político y económico de acuerdo a los programas vigentes, 9.^a edición notablemente aumentada con grabados y mapas. Buenos Aires, Librería de A. García Santos, 1934, LIII + 528 pags.

TRELLES (Manuel Ricardo) — “Apuntes y documentos para la historia del puerto de Buenos Aires”, *La Revista de Buenos Aires*, Historia Americana, Literatura y Derecho, ano I, n.º 1, Buenos Aires, Maio de 1863, p. 9-28, 153-175.

IDEM — “Hernandarias de Saavedra. Causa célebre: noticias y documentos para servir a la Historia del Rio de la Plata”, *La Revista de Buenos Aires*, Historia Americana, Literatura y Derecho, Tomo X, Buenos Aires, Imprensa de Mayo, 1866, pag. 411-424.

ZABALA (Rómulo) y GANDIA (Enrique) — *Historia de la ciudad de Buenos Aires*. Publicación de la Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires, Tomo I, 1536-1718. Buenos Aires, 1936, 451 pags.

