UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA ECONÔMICA

PEDRO CHRISTIAN LÜDERS

**PORTUGAL E O COMÉRCIO DO RIO DA PRATA
(1640-1680)**

Versão Corrigida

**São Paulo
2017**

PEDRO CHRISTIAN LÜDERS

**PORTUGAL E O COMÉRCIO DO RIO DA PRATA
(1640-1680)**

Versão Corrigida

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Econômica do Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, como parte dos requisitos para a obtenção do título de Mestre em História.

Orientadora: Professora Doutora Vera Lucia Amaral Ferlini

DE ACORDO

São Paulo

2017

LÜDERS, P. C. **Portugal e o Comércio do Rio da Prata (1640-1680)**. Dissertação apresentada à Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Mestre em História Econômica.

Aprovado em:

Banca Examinadora

Prof. Dr.: _____ Instituição: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

Prof. Dr.: _____ Instituição: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

Prof. Dr.: _____ Instituição: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

AGRADECIMENTOS

Os agradecimentos devem caber, em primeiro lugar, à minha orientadora, Professora Doutora Vera Lucia Amaral Ferlini, por sua dedicação incansável nos últimos três anos. O conhecimento e o tempo por ela dispendidos comigo são privilégios que eu jamais serei capaz de retribuir.

Agradeço também aos colegas do Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, em especial àqueles da Cátedra Jaime Cortesão e do grupo de pesquisa *Economia e Política dos Impérios Ibéricos (sécs. XV-XX)*. Seus debates me foram de grande ajuda e sua admirável dedicação ao cultivo da História uma inspiração para que não se esmorecesse a minha.

Aos amigos, com os quais convivo há tantos anos, desde que dos primeiros dias de estudantes do Largo de São Francisco saímos a contemplar os mistérios do mundo, eu agradeço sua presença, seu afeto e seu espírito. Encontrando-nos na selva escura que todo o mundo atravessa, sua amizade é uma alegria e um consolo, e será sempre para mim o mais caro de todos os bens.

Os maiores agradecimentos vão à melhor de todas as amigas, que soube dividir com o tempo do mestrado todas as vicissitudes e as alegrias dos últimos anos. Desejo que a Renata receba esse trabalho como um tributo do meu amor. Ele não teria sido escrito sem ela.

À minha família eu agradeço por último, pois que me acolhe desde o começo. Aos meus pais e minha irmã, e a todos os seus membros, mortos e vivos, eu dedico o resultado dos meus esforços, em especial aos meus avós.

RESUMO

A política de Portugal acerca de seu Império no Atlântico Sul é bastante consistente ao longo de toda a segunda metade do século XVII. Em face das dificuldades em torno de sua Restauração em 1640, a Monarquia Portuguesa desenvolverá um plano coerente de integração entre diversos pontos estratégicos espalhados pelo Oceano Atlântico. Serão eles o Brasil e sua produção de açúcar, a África e seu tráfico de escravos, e o Rio da Prata e seu contrabando de metal. Ao aspirar, para seu proveito econômico, o controle das rotas marítimas que integravam estes espaços entre si e com a Europa, disputando-as com outras potências, a Coroa de Portugal responderá aos desafios que a Restauração lhe impunha por meio de objetivos permanentes que, não obstante alterações conjunturais, serão desenvolvidos e perseguidos durante as décadas seguintes, até culminarem na fundação da Nova Colônia do Sacramento em 1680.

Palavras-chave: Império. Comércio. Contrabando. Prata. Buenos Aires. Angola. Brasil.

ABSTRACT

Portugal's policy about its Empire in the South Atlantic is quite consistent during all the second half of the 17th century. Because of the difficulties around its Restoration in 1640, the Portuguese Monarchy would develop a coherent plan of integration between several strategic points spread in the Atlantic Ocean. They would be Brazil and its production of sugar, Africa and its slave trade, and the Rio de la Plata and its contraband of metals. By aspiring, for its own economic sake, the control of the maritime routes which integrated those places between themselves and with Europe, disputing them against other powers, the Crown of Portugal would answer the challenges imposed by the Restoration with permanent objectives which, despite changes in conjuncture, would be developed and pursued during the following decades, until its culmination in the foundation of Nova Colônia do Sacramento in 1680.

Keywords: Empire. Trade. Contraband. Silver. Buenos Aires. Angola. Brazil.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	1
CAPÍTULO I: O Reino de Portugal Restaurado e seu Império no Atlântico Sul	29
1.1. As Janelas do Paço de Lisboa.....	29
1.2. Conjuntura e Fatores da Restauração	40
1.3. Portugal após a Restauração	53
1.4. Salvador de Sá no Conselho de Guerra e a Conquista de Buenos Aires	58
1.5. O Atlântico Sul e a Salvação do Império	67
1.6. Medidas da Monarquia Espanhola	76
1.7. O Conselho Ultramarino de Portugal e os Comboios.....	82
CAPÍTULO II: O Comércio Ilícito no Rio da Prata entre a Restauração de Angola e a Audiência de Buenos Aires	89
2.1. Os Portugueses em Buenos Aires	89
2.2. Dinâmica Mercantil da Praça de Buenos Aires	101
2.3. A Prata e o Situado de Potosí	107
2.4. O Tráfico de Escravos	111
2.5. O Auge do Comércio Ilícito na Década de 1650.....	127
CAPÍTULO III: O Império e o Rio da Prata entre a Audiência de Buenos Aires e a Fundação da Colônia do Sacramento	140
3.1. A Importância do Comércio e do Império para Portugal	140
3.2. As Reformas do Príncipe Regente de Portugal	145
3.3. Os Governadores do Brasil e a Reconstrução do Comércio Platino	150
3.4. Os Limites Meridionais do Brasil.....	167
CONSIDERAÇÕES FINAIS	181
FONTES E BIBLIOGRAFIA	187
ANEXO: Movimento de Navios no Porto de Buenos Aires (1640-1681)	196

INTRODUÇÃO

L'honneur fait mouvoir toutes les parties du corps politique; il les lie par son action même; et il se trouve que chacun va au bien commun, croyant aller à ses intérêts particuliers. (...) Et n'est-ce pas beaucoup, d'obliger les hommes à faire toutes les actions difficiles, et qui demandent de la force, sans autre récompense que le bruit de ces actions ?

MONTESQUIEU. Du principe de la monarchie. (*De l'esprit des lois*, I, L. III, c. VII).

Muitos são os impérios na história. Não somente aqueles que se erguem e desaparecem na sucessão dos tempos, mas também o entendimento que deles se faz. Se a força do nome de império é constante em todas as épocas, variado é o seu significado. O termo é polissêmico. É vago. Mas não há outro. Permanece nos documentos dos séculos e nas consciências de gerações infindáveis. Haverá nome tão imutável no papel e nos lábios, e tão múltiplo em seus significados?

Este estudo recorrerá muitas vezes ao nome de Império. Importa, pois, esclarecer seu sentido. O sentido que ele tinha na época e entre os homens que pretendo investigar. Montesquieu, ao discorrer sobre o princípio das monarquias, descreve-as como corpos políticos, dotados de membros diversos cujos movimentos, a despeito de sua variedade, se encaminham para uma finalidade comum. Mais particularmente, graças à sua fundação sobre o princípio da honra, os membros do corpo político, enquanto perseguem seus interesses particulares, acabam por contribuir para a consecução do bem comum de toda a monarquia. Estas considerações constituem o primeiro passo para compreender as políticas do Estado em relação ao comércio de seus súditos, e para elucidar o sentido do Império na época ora em estudo.

Que concebiam esses homens quando sonhavam com impérios no século XVII? Que eram então os impérios dos assírios, dos babilônios, dos macedônios, senão imagens da inexorável vacuidade da ambição humana? Certamente não era também o

mesmo do que fora o Império Romano, relegado pelo tempo à poeira dos antiquários e aos exemplos dos moralistas. Não era, tampouco, o Sacro Império dos carolíngios o dos suabos. O império dos modernos era algo novo, e disso tinham eles perfeita consciência¹. Em uma das cartas de Hernán Cortez a Carlos V, a segunda, de 30 de outubro de 1520², o conquistador do México, sob a impressão dos seus inauditos sucessos no Novo Mundo, assim escreveu ao Rei de Castela e Sacro Imperador Romano:

*Vossa Alteza bem poderia, de um modo novo, chamar-se imperador destas terras, com título e não menos mérito do que o de Imperador da Alemanha, que por graça de Deus possui Vossa Sacra Majestade*³.

Além do Mar Oceano, nesta missiva do conquistador dos astecas parece despontar, de passagem apenas, mas plenamente consciente, a concepção moderna de império⁴. Qual seu conteúdo, porém? Em que se distingue o império moderno de todos os outros da história e das letras dos homens?

Não é este império moderno, em primeiro lugar, o império medieval, o Sacro Império Romano, a cujo cetro fora eleito o mesmo Carlos V a quem Cortez declarara entregar um império de outro tipo.

Tampouco são as conquistas e assentamentos de além-mar que definem por si sós o império moderno. Mais que a expansão ultramarina em si mesma, parece ser a consciência daqueles que a empreendem a razão do surgimento ou não de um império moderno. Sérgio Buarque de Holanda, com efeito, é enfático ao apontar a substancial diferença que existe entre:

¹ Cf. S. BUARQUE DE HOLANDA, *Visão do Paraíso: os motivos edênicos no descobrimento e colonização do Brasil*. São Paulo: Brasiliense; Publifolha, 2000, p. 388.

² H. ELLIOTT, *La España Imperial: 1669-1716*. Barcelona: Vicens Vives, p. 171-172.

³ Hernán CORTEZ, *Cartas de Relación*, México, 1963, p. 25; *apud* S. BUARQUE DE HOLANDA, *ob. cit.*, p. 388.

⁴ Cf. Peter RASSOW, *Die Politische Welt Karls V*, p. 91, *apud* S. BUARQUE DE HOLANDA, *ob. cit.*, p. 388.

...as novas perspectivas que à expansão de Castela nos mundos distantes parecem dar aquela experiência e esta consciência imperiais que se realça o caráter disperso, fragmentário, linear, mais de feitorização que de colonização, assumido, quando e enquanto possível, pelas atividades ultramarinas dos portugueses⁵.

O primeiro modo de definir o império moderno, portanto, é pelo contraste com as experiências análogas que o precederam. A expansão ultramarina portuguesa, do Marrocos ao Congo, da Índia ao Brasil, como Leopold von Ranke já notara em 1827⁶, não conformaria um império, não obstante a imensidão de seu âmbito geográfico. Antes seria apenas a emulação do padrão medieval e mesmo antigo de expansão, moldado segundo os métodos das repúblicas comerciais italianas de Gênova e Veneza que, desde o século XIII, intentaram a colonização das ilhas mediterrâneas a ocidente, na Córsega e na Sardenha, bem como a oriente, no arquipélago da Grécia, especialmente em Creta, Chipre e Chios⁷.

A fórmula de colonização praticada por estas cidades de patrícios comerciantes é essencialmente mercantil, fundada sobre o controle de rotas marítimas mais que sobre territórios, de modo que seus filhos se restringem a ocupar ilhas e espaços litorâneos, a favorecer o contato negociado com a população nativa em troca de tratos comerciais, a estabelecer feitorias e linhas de fortalezas ao longo das praias, a dividir as terras adjacentes ao litoral em capitânias e donatarias, e mesmo a promover o plantio de produtos agrícolas próprios para a exportação e abastecimento do mercado internacional, como o açúcar e o algodão⁸. Todos estes elementos prefiguram as práticas ultramarinas portuguesas em todas suas conquistas dos séculos XV e XVI e marcam o caráter irremediavelmente medieval de sua prática colonizadora.

Corroborar esta tese os elogios tecidos pelo teólogo dominicano Francisco de Vitória às práticas dos portugueses em suas empresas marítimas no início do século XVI, em contraste com as conquistas e sujeição de povos nativos, realizadas à mesma época por seus conterrâneos castelhanos. Pois, para o fundador do direito das gentes,

⁵ S. BUARQUE DE HOLANDA, *ob. cit.*, p. 389.

⁶ L. von RANKE, *Die Osmanen und die Spanische Monarchie im 16. und 17. Jahrhundert*, p. 329, *apud* S. BUARQUE DE HOLANDA, *ob. cit.*, p. 389.

⁷ S. BUARQUE DE HOLANDA, *ob. cit.*, p. 398-399.

⁸ S. BUARQUE DE HOLANDA, *ob. cit.*, p. 399-400.

cuja doutrina jurídica é estribada na escolástica tomista, os portugueses agiam conforme a justiça e o direito natural ao se limitarem em estabelecer entrepostos costeiros nas terras a que chegavam, destinados apenas à prática comercial com os povos locais, em conformidade com tratados livremente acordados, sem manifestar a intenção de submeter os senhores legítimos do lugar nem tomar posse de territórios por meio de uma conquista injusta⁹.

O que logo parece haver de comum, portanto, entre a concepção política do Sacro Império e a concepção econômica da expansão marítima italiana e portuguesa é seu fundamento inerentemente medieval sobre a noção jurídica de contrato. Assim como o contrato é a fonte da autoridade medieval, decorrente da relação pessoal entre o soberano e seu súdito, também é o contrato, sob a forma de tratados de paz e de comércio, o modelo das relações entre os adventícios e os nativos no processo de expansão ultramarina das repúblicas italianas e da Monarquia Portuguesa.

O direito medieval é, assim, um direito estritamente pessoal, o que explica a descentralização e descontinuidade geográfica dos corpos políticos da Idade Média, e do Sacro Império especialmente, tanto quanto os tratados de comércio e aliança, a ênfase na navegação em detrimento da produção, e a restrição a feitorias e plantações litorâneas nos estabelecimentos d'além-mar dos venezianos, genoveses e portugueses.

O primeiro contraste que o império moderno oferece a este modelo é, assim, o do domínio em oposição ao contrato, e, em última análise, o do direito territorial em oposição ao direito pessoal. Tem este novo tipo de império um nítido aspecto geográfico. Funda-se, em primeiro lugar, na posse e controle efetivo do território conquistado e na submissão de seus povos.

A mudança, essencial para a compreensão da natureza do novo império, aparece na doutrina dos juristas do início do século XVII. Escrevendo cem anos depois de Francisco de Vitória, Hugo Grócio, valendo-se de conceitos análogos de direito natural àqueles empregados pelo dominicano, ao defender suas célebres teses sobre a liberdade dos mares e do direito de apresamento, chega a conclusões substancialmente diferentes, no sentido de que o direito de domínio sobre um território ou um espaço marítimo

⁹ F. de VITÓRIA, O. P., *Las Relecciones de Indis e De Jure Belli*, p. 118, *apud* S. BUARQUE DE HOLANDA, p. 390 e 404, n. 11: "*Lusitani Magnum commercium habent cum similibus gentibus, quas non subjacerunt et cum magno commodo*".

depende principalmente da posse efetiva do território. Trata-se de um argumento inovador, se considerado for que é doravante a efetividade do senhorio o que gera a exclusividade do direito, e não mais, tão somente, o ato do descobrimento ou o tratado de comércio ou aliança estabelecido com a população local¹⁰. Para prová-lo, Grócio valer-se-á até de gramáticos latinos, para os quais os termos *invenire* (descobrir) e *occupare* (tomar posse) seriam sinônimos¹¹.

A autoridade do soberano não se funda, por conseguinte, em um contrato ou pacto, mas na propriedade, como já transparece no testamento de Isabel de Castela, de 1504, onde as Índias figuram como seu domínio pessoal, transmissíveis por herança a sua sucessora, a Rainha Joana¹².

O domínio do território e a sujeição dos povos é, certamente, um elemento substancial do fenômeno do que seja este novo império moderno, mas não são suficientes para sua compreensão apenas estas distinções jurídicas. Trata-se, para Sergio Buarque de Holanda, de uma nova concepção de mundo. Se as concepções vigentes acerca do Sacro Império Romano e das empresas ultramarinas eram medievais, a nova consciência imperial, tal como transparece na carta de Cortez, é um fenômeno típico da Renascença. Significa isso que o império moderno é efeito, portanto, tanto quanto o humanismo de Erasmo ou as pinturas da escola de Rafael, de uma profunda transfiguração da cultura europeia e da mentalidade dos homens.

A menção à pintura renascentista no parágrafo anterior não é casual, pois é o próprio Sergio Buarque que, ao analisar a natureza desta transformação cultural a que se chamou o Renascimento, salienta a importância que a ela subjaz da noção de perspectiva¹³. Reconhecida em oposição às características algo “realistas”, “episódicas” ou “pragmáticas” das artes e descrições medievais, a cultura da Renascença apresenta, em contraste, “um senso de unidade próprio¹⁴”, o que equivale a dizer, uma perspectiva global segundo a qual os fenômenos isolados se coordenam entre si, unificam-se e

¹⁰ S. BUARQUE DE HOLANDA, *ob. cit.*, p. 390-391.

¹¹ A resposta de Frei Serafim de Freitas às teses de Grócio, publicada em 1625 sob o título *De iusto imperio lusitanorum asiático*, indica que, na primeira metade do século XVII, a concepção moderna de império começava a tornar-se dominante também entre os portugueses, se ainda não na prática, pelo menos na terminologia e na jurisprudência.

¹² J. H. ELLIOTT, *ob. cit.*, p. 78-79.

¹³ S. BUARQUE DE HOLANDA, *ob. cit.*, p. 384-385.

¹⁴ Federico CHABOD, “Il Rinascimento”, *Questione di Storia Moderna*, p. 72ss, *apud* S. BUARQUE DE HOLANDA, *ob. cit.*, p. 384.

compõem um quadro de conjunto passível de contemplação singular, pela qual cada parte integra um conjunto que, em última análise, confere sentido tanto à unidade como a cada um dos componentes, relacionados entre si.

Acrescentemos que tais características não são estranhas à obra do próprio inovador da historiografia do Renascimento, que, sob as categorias de unidade, perspectiva, e coordenação, soube sintetizar o que seria a chave da *Cultura do Renascimento na Itália*¹⁵.

Pois bem, os autores que ora são citados, ao se debruçarem sobre o tema, concordam que esta inovadora perspectiva, este universalismo entre o todo e seus componentes, que se experimenta no início da Idade Moderna, não se restringe apenas às artes pictóricas, à arquitetura ou às letras da época.

São palpáveis na própria política, e nenhum outro exemplo o ilustraria melhor que a introdução, nesta mesma época, por obra de seus maiores publicistas, da concepção de razão de Estado¹⁶. A razão de Estado, fundada sobre a coordenação racional de elementos dispersos em obediência à perspectiva de uma política geral, transcendente e mesmo teleológica, podia ser observada nas repúblicas italianas e até na Santa Sé. Pode, porém, ser igualmente captada na gênese do império moderno.

Se este império, como se observou, está fundado no domínio territorial mais que no pacto pessoal e livre entre o príncipe e seus súditos, não é possível descurar a importância de que a geografia e a economia política se revestem enquanto elementos essenciais deste novo tipo de fenômeno político. Ambos são reflexos do mesmo princípio de perspectiva ou unidade coordenada.

No que tange à geografia, seu desenvolvimento científico acompanha e fundamenta o surgimento do moderno império ultramarino tão estreitamente que ambos parecem ser, e talvez sejam mesmo, reflexos de uma única e mesma ideia. Os resultados da cartografia, a partir dos séculos XV e XVI, já demonstram, pela relação matemática e astronômica entre posições espaciais, aquele apurado senso de perspectiva de que se falou acima. É a época que a geografia deixa de ser descritiva e se converte em uma cosmografia de aspirações totalizantes, época das publicações de *Tratados da Esfera*,

¹⁵ Jacob BURCKHARDT. *A Cultura do Renascimento na Itália*. São Paulo: Companhia das Letras, 2009, p. 36 e ss.

¹⁶ Cite-se como exemplo a mais famosa obra do gênero, de Giovanni BOTERO, *Della Ragion di Stato*.

em que os lugares do mundo não são mais paragens curiosas pelo seu exotismo, mas pontos que se conectam entre si em um sistema que compreende a visão inteira do globo. Época em que o céu e suas estrelas, a terra e os mares são ligados em um cosmos que os impérios buscam simbolicamente refletir.

Junto à geografia, há a economia política. O gradual desenvolvimento do pensamento econômico, acompanhado dos monopólios e fomentos à produção e ao comércio pelos impérios, todas aquelas práticas que se convencionou classificar sob o epíteto de mercantilismo, não refletirão eles também esta perspectiva global, esta conexão ordenada que intenta sujeitar as atividades econômicas esparsas dos homens a um modelo racionalista em prol da razão de Estado?

Não é possível ignorar a abrangência implicada por todas estas sugestões e conceitos. É importante mencioná-las, contudo, pois este trabalho terá a pretensão de oferecer uma pequena contribuição para elucidar o problema tão tangente que as discussões acerca do império moderno colocam para a historiografia atual. E o fará a partir da Restauração da Monarquia Portuguesa em 1640 e as políticas e sucessos que envolveram suas conquistas ou interesses no Atlântico Sul na segunda metade do século XVII.

Os personagens e a época que se pretende analisar não são isentos de interesse para a solução do problema proposto. Ao analisar a natureza do império moderno, Sergio Buarque de Holanda restringe-o ao império dos espanhóis nas Índias de Castela. As possessões portuguesas, por conseguinte, nada teriam de modernas nem mesmo de imperiais. Representariam, antes, a mera continuação do modelo medieval de expansão e colonização ultramarinas, exemplificados e prefigurados, especialmente, pelos exemplos das repúblicas de Gênova e Veneza¹⁷. O mesmo autor, porém, reconhece que, a partir do início do século XVII, o espírito do império moderno começa a presidir também a empresa ultramarina dos portugueses. Parece isso significar que o sistema esparso e descontínuo de conquistas, feitorias, fortalezas e capitânias converter-se-ia, paulatinamente, ao longo de todo o seiscentos, em um verdadeiro império de tipo

¹⁷ A. H. de OLIVEIRA MARQUES corrobora, em suas linhas essenciais, esta opinião do historiador brasileiro, ao considerar que "...Portugal nunca edificou, até meados do século XVI, um verdadeiro império, que exigisse grande número de homens armados e um poderio militar desenvolvido". *História de Portugal*. Lisboa: Editorial Presença, 1998, v. II. p. 86.

moderno. Se não for exatamente este o caso dos domínios orientais da Monarquia Lusitana, será o de suas conquistas atlânticas.

A hipótese deste trabalho, portanto, é a de que após sua Restauração, Portugal adotou uma política ultramarina centrada no Atlântico Sul, progressivamente ocupada com a interconexão entre o Reino e diversos pontos geográficos distintos no hemisfério austral entre si, uma ligação que gradualmente se revela como fundamental ao funcionamento de um sistema político e econômico que aos poucos revela ser o fruto de um plano unificado lentamente maturado ao longo das décadas.

A Monarquia Lusitana irá, assim, ao longo da segunda metade do século XVII, erguer no Atlântico Sul os fundamentos de um império de tipo moderno, baseado na visão de conjunto e na perspectiva global, tendentes a conectar partes geográficas esparsas e descontínuas, separadas entre si por grandes distâncias, em um modelo idealmente unificado em que cada parte contribua para a conservação e desenvolvimento da outra, e todas contribuam com o conjunto. Os elementos componentes deste quadro são, além do próprio Reino de Portugal, o norte do Estado do Brasil, as costas da África Ocidental, e a bacia do Rio da Prata, porta de entrada atlântica do Vice-Reino do Peru.

A origem do estudo abrange, assim, mais imediatamente, os problemas acerca da importância do Rio da Prata para a Monarquia Portuguesa e os sucessos de seus súditos estabelecidos na região no século XVII, propostos pela historiografia e passíveis, a meu ver, de investigações mais aprofundadas.

É preciso ressaltar, em primeiro lugar, que o objeto desta investigação já mereceu a atenção do historiador português Luís Ferrand de Almeida em um artigo publicado na *Revista Portuguesa de História*, no ano de 1999¹⁸. Como será exposto ao longo destas linhas, porém, acreditamos que a importância deste assunto é credora de análise mais larga, segundo hipóteses e objetivos elencados nesta introdução. Objetivar-se-á, deste modo, tratar de problemas levantados pelo estudo mencionado em um trabalho que ultrapasse os limites naturalmente mais estreitos de um artigo.

Ao mesmo tempo, parece haver, na historiografia brasileira, uma relativa ausência de investigações sistemáticas acerca das atividades econômicas portuguesas na

¹⁸ ALMEIDA, Luís Ferrand. "Portugal, o Brasil e o comércio do Rio da Prata (1640-1680)", in *Revista Portuguesa de História*. t. XXXIII. Coimbra: UC, 1999.

região platina entre os anos de 1640 e 1680, em contraste com a diversidade de estudos concernentes ao mesmo tema nos períodos imediatamente anterior e posterior àquele ora em apreço. Ao mesmo tempo, a segunda metade do século XVII é reconhecidamente uma época de profundas transformações na América Portuguesa, mormente em razão da decadência relativa da economia açucareira no Nordeste, premida pela concorrência oposta pelas novas empresas agrícolas nas Antilhas, e pelos reveses sofridos pela Monarquia Portuguesa em seus estabelecimentos asiáticos.

O estudo acerca da região platina no período proposto pode, assim, contribuir para melhor compreensão do sentido e das consequências das transformações econômicas acima referidas, bem como para melhor entendimento da relação entre as épocas do comércio português no Prata na época da União Ibérica (1580-1640) e do estabelecimento econômico e militar da Colônia do Sacramento (1680). Contribuirá, por fim, para a mais profunda inteligência acerca das relações entre as populações sujeitas às soberanias espanhola e portuguesa entre si naquela área, relações que tantos efeitos produziriam ao longo dos séculos seguintes.

A cidade de Buenos Aires, fundada definitivamente em 1580 por Juan de Garay na margem meridional do Rio da Prata, contava, durante os primeiros decênios de sua história, com expressiva população portuguesa entre seus vizinhos. Sérgio Buarque de Holanda afirma, com efeito, que Buenos Aires era uma cidade semi-portuguesa¹⁹. Na mesma obra, cumpre lembrar, o historiador paulista lembra o grande afluxo de comerciantes ao Brasil durante o período da união das coroas hispânicas, os quais desenvolveriam atividades mercantis paralelas à economia açucareira de exportação então dominante.

Desenvolveram os portugueses, a partir daquele porto platino, intensas trocas comerciais entre o Brasil e o interior do território da Coroa espanhola, mormente em regiões que compreendiam o sul do Vice-Reinado do Peru. Tais trocas, efetuadas especialmente sob a forma de contrabando, aproveitaram-se do isolamento da região, provocado, por sua vez, pela estrita política colonial espanhola que, após o início da exploração de prata no serro de Potosí a partir de meados do século XVI, centralizara o contato comercial oficial entre a América do Sul e a Europa no distante porto de Callao,

¹⁹ Cf. Sergio BUARQUE DE HOLANDA. *História Geral da Civilização Brasileira*. T. I. V. 1. 19 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2011.

no Peru. Tais fatores permitiram a Alice Piffer Canabrava concluir, em seu clássico trabalho sobre o tema, que:

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 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 idade de trânsito, intermediária das trocas entre a região do Alto Peru e os centros exportadores de Portugal, do Brasil e da África²⁰.

Após a Restauração do Reino de Portugal em 1640, e o consequente início de uma guerra com a Espanha que perduraria até 1668, a historiografia tende a apontar a decadência deste comércio outrora tão florescente. A região platina estaria fechada à penetração econômica portuguesa. Para demonstrá-lo, Sergio Buarque de Holanda recorre mesmo ao decréscimo do valor de arrematação do contrato dos dízimos no Rio de Janeiro entre 1640 e 1680, ano em que, em razão da fundação da Colônia do Sacramento, ele tende a recuperar seu antigo valor²¹.

A expressiva população portuguesa no porto de Buenos Aires não estaria fadada a melhor sorte. Joaquim Romero Magalhães menciona o eventual estabelecimento da Inquisição naquela cidade, já no ano de 1641, dirigida especialmente contra os comerciantes portugueses, a exemplo do que ocorrera em Lima do Peru. Também este

²⁰ Alice P. CANABRAVA. *O Comércio Português no Rio da Prata (1580-1640)*. Belo Horizonte: Editora Itatiaia Limitada, 1984, p. 189.

²¹ S. BUARQUE de HOLANDA. *História Geral da Civilização Brasileira*. T. I. V. 1. 19 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2011. p. 379.

historiador conclui que “a crise do século XVII sente-se com muita intensidade em Portugal. Com o fecho do comércio com Buenos Aires, no Brasil sofre-se uma apertada carência de moeda de prata²²”.

Contudo, apesar da decadência da presença de comerciantes e atividades econômicas portuguesas na região do Rio da Prata na segunda metade do século XVII, há elementos que indicam a permanência dos interesses lusitanos na região. É possível supor que o fechamento do comércio platino após a Restauração não teria sido, portanto, tão completo como poder-se-ia supor à primeira vista. Como lembra o mesmo Sergio Buarque de Holanda, a significativa presença de portugueses em Buenos Aires parece não ter arrefecido, pois

...contavam os comerciantes lusitanos com o auxílio e cumplicidade, em Buenos Aires, de seus inúmeros conacionais ali estabelecidos, tantos que, segundo o dirá um governador espanhol – e isso ainda em 1668 –, não podiam eles ter por inimigos os moradores daquele porto, ‘pues todos son unos’, sendo os dali tão portugueses quanto os do Brasil ‘por no aver seis casas que no les toque enteramente ó mas de mitad’...²³ (grifos meus).

Acredito, assim, que o problema da eventual diminuição do fluxo comercial entre o Brasil e o Prata a partir de 1640, aliado, porém, à permanência de elementos portugueses dedicados ao comércio na região platina e a necessidade cada vez mais premente então experimentada pela Monarquia Lusitana em patrocinar atividades econômicas que compensassem a decadência do açúcar nordestino e as perdas militares na Índia, justificam a investigação proposta.

A historiografia que concerne à presença lusitana no Rio da Prata tratou, primeiramente, da política da Monarquia Portuguesa de estender seu domínio americano até a margem setentrional da embocadura platina. O Livro Sétimo da *História da América Portuguesa*, de Rocha Pitta, narra a fundação da Colônia do Sacramento em

²² Joaquim Romero MAGALHÃES. *Labirintos Brasileiros*. 1. ed. São Paulo: Alameda, 2011. p. 66.

²³ S. BUARQUE de HOLANDA. *História Geral da Civilização Brasileira*. T. I. V. 1. 19 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2011. p. 382.

1680, durante o governo de Roque da Costa Barreto, pela expedição comandada por D. Manuel Lobo, governador do Rio de Janeiro.

Embora brevemente, o historiador setecentista indica a importância deste estabelecimento para a Coroa de Portugal ao narrar que D. Manoel Lobo já desembarcara como governador do Rio, em 1679, com a expressa incumbência de passar ao Rio da Prata e fundar, ali, na Ilha de São Gabriel, a nova Colônia. Após narrar o cerco que imediatamente foi imposto à recém-erguida praça portuguesa por parte do governador de Buenos Aires, com a subsequente prisão de seus ocupantes e destruição do estabelecimento, antes mesmo que ali chegassem os socorros militares enviados da Bahia e de Pernambuco, o autor colonial termina seu excuro sobre o tema com as reações que tais sucessos provocaram nas cortes de Lisboa e Madrid.

Ressalta novamente, assim, a importância geopolítica do Rio da Prata para a Monarquia Portuguesa ao registrar as ameaças de guerra levantadas pelo Príncipe Regente português contra Espanha ao ter notícia do malogro da missão de D. Manuel Lobo, e as correspondentes apologias do embaixador castelhano em Lisboa, aceitas com base nas alegações de que os habitantes de Buenos Aires agiram sem conhecimento nem ordem da Coroa espanhola, a qual se obrigou a restituir a Portugal tanto os prisioneiros tomados naquele cerco quanto a própria Colônia do Sacramento²⁴.

O calculado interesse político da Monarquia Portuguesa em garantir o domínio das terras ao norte da embocadura platina é destacado também por Varnhagen em sua *História Geral do Brasil* (1854-1857). O historiador oitocentista descreve mais porfiadamente os direitos sobre os quais se baseava a pretensão lusitana àqueles territórios e os antecedentes que culminaram na fundação da Colônia do Sacramento.

O autor informa, assim, que a Coroa de Portugal empreendeu paulatinamente diversos esforços nos anos precedentes à expedição de 1680 de D. Manuel Lobo tendo sempre como último fim justamente a garantia daquele domínio. Menciona, entre esses precedentes, a ereção do bispado do Rio de Janeiro, a instâncias da Coroa portuguesa, pela bula pontifícia de 14 de novembro de 1676. O limite austral da nova diocese foi aí expressamente definido pelo Papa Inocêncio XI como o Rio da Prata, circunstância que

²⁴ ROCHA PITTA, *História da América Portuguesa*. São Paulo: W. W. Jackson, 1965 (1ª ed. 1730), p. 310-313.

favoreceu a pretensão lusitana sobre a jurisdição daquele território²⁵. Ao deter-se, ademais, sobre o Regimento dado a Roque da Costa Barreto em 1677 pelo Príncipe Regente de Portugal, Varnhagen destaca o artigo que ordena ao governador do Estado do Brasil a proteger os navios que ali chegassem do Rio da Prata com carregamento de metais, apesar dos artigos precedentes que vedavam, em geral, o comércio de estrangeiros nos portos brasileiros²⁶.

O cálculo político da Monarquia Portuguesa em torno da fundação da Colônia do Sacramento é sublinhado, ainda, ao se descreverem as ordens dadas a D. Manuel Lobo pela Coroa, por provisão de 12 de novembro de 1678, para que ocupasse a margem setentrional do Rio da Prata com a fundação de uma colônia na ilha de São Gabriel ou alguma paragem próxima, a qual, pelos séculos vindouros, “... veio a ser o pomo de discórdia, que deu origem a tantas guerras, a tantos cuidados, a tantas intrigas, a tantas negociações feitas e desfeitas, e a tantos gastos²⁷”.

O cerco e destruição da praça pelo governador de Buenos Aires, com a concorrência de índios e apetrechos das missões do Paraguai, teriam sido levados a efeito por ordem dada pela Coroa de Espanha²⁸. Nisso difere Varnhagen de seu predecessor de um século antes, Rocha Pitta, que considerara o assalto castelhano à nova colônia portuguesa no Prata uma decisão tomada pelos moradores das governações e missões platinas sem determinação anterior de seu suserano.

Esta divergência, porém, ressalta a importância geopolítica da região para as Coroas de Portugal e Castela. E não apenas para as duas potências peninsulares, pois, ao contar as ameaças de hostilidades, então invocadas, e as negociações diplomáticas entre o Príncipe Regente de Portugal e o embaixador de Espanha, Varnhagen afirma que um ajuste só pôde ser alcançado graças à “intervenção das cortes de Roma, Paris e Londres²⁹”. O estabelecimento lusitano no Rio da Prata, assim, não se restringia aos planos políticos da Monarquia Portuguesa, mas parecia dotado de tamanha transcendência que, não obstante sua efêmera existência e imediata destruição, quase todas as grandes potências da Europa viram-se obrigadas a intervir para a consecução

²⁵ F. A. de VARNHAGEN. *História Geral do Brasil*. São Paulo: Companhia Melhoramentos, s/d (3ª ed.; 1ª ed. 1854-1857), t. 3. p. 281 e 292.

²⁶ IDEM, *ibidem*, p. 288.

²⁷ IDEM, *ibidem*, p. 292.

²⁸ IDEM, *ibidem*, p. 293.

²⁹ IDEM, *ibidem*, p. 293.

do tratado provisional de 7 de maio de 1681, pelo qual a Espanha comprometia-se a restituir a Colônia a Portugal enquanto os árbitros nomeados pelas duas Monarquias reunir-se-iam na fronteira de Elvas e Badajoz para elucidar a questão territorial e estabelecer os direitos e os limites dos domínios de cada uma das partes³⁰.

Frise-se, porém, que, apesar do relevo conferido por Varnhagen às altas razões de Estado ao tratar da questão platina no século XVII, o autor não deixa de aludir, embora brevemente, que outros interesses concorriam para a empresa que culminou na fundação da Colônia do Sacramento pela expedição de D. Manuel Lobo. Considera, nesse sentido, a ativa participação dos paulistas no projeto de extensão dos limites territoriais lusitanos ao sul do Brasil, exemplificada pelo auxílio prestado pelo governador de São Vicente, Diogo Pinto do Rego, à expedição comandada pelo governador do Rio de Janeiro. Indica, por fim, a relação entre o estabelecimento no Rio da Prata e os esforços de Portugal em desenvolver a mineração argêntea nas partes meridionais de São Vicente, patente na participação de Jorge Soares de Macedo, então responsável pela exploração daquelas minas, nos esforços de estabelecimento no estuário platino³¹.

Com exceção da disposição anteriormente citada do Regimento de Roque da Costa Barreto, porém, Varnhagen pouco se detém nos elementos propriamente econômicos da presença portuguesa no Rio da Prata. Ainda assim, ao tratar da produção do Rio de Janeiro em meados do século XVII, afirma o historiador que a cultura e a exportação de açúcar da cidade fluminense progrediam notavelmente, e que as trocas comerciais com Buenos Aires contribuíram para o incremento da riqueza local. Acrescenta que Espanha intentara regularizar este comércio, autorizando alguns súditos castelhanos a comercializar com o Brasil, através da real ordem de 17 de janeiro de 1641, a qual, todavia, restou sem efeito em razão da Restauração portuguesa no ano anterior³².

O primeiro estudo mais extensivamente dedicado aos sucessos portugueses no Rio da Prata é devido a Capistrano de Abreu, que incluiu pormenorizado tratamento da matéria no décimo dos seus *Capítulos de História Colonial* (1907), intitulado

³⁰ IDEM, *ibidem*, p. 293.

³¹ IDEM, *ibidem*, p. 292.

³² IDEM, *ibidem*, p. 169.

“Formação dos limites”, o qual, aumentado, constituiria o sétimo parágrafo de seu ensaio “Caminhos Antigos e Povoamento do Brasil” (1899, ampliado em 1924).

Ao expor a hipótese deste ensaio com uma espécie de metáfora geográfica, perguntando se os movimentos de povoamento do território nacional podem ser apanhados “em algumas linhas principais, qual de um país se reúnem todas as águas em poucas bacias preponderantes³³”, o historiador brasileiro já indica a importância que a geografia assume para seu método de pesquisa. Com efeito, a compreensão da relevância geográfica do Rio da Prata permite a Capistrano ser o primeiro autor a integrar o episódio do estabelecimento da Colônia do Sacramento a processos históricos mais amplos, desde os tratados de Tordesilhas (1494) e Saragoça (1529), as expedições marítimas na região na primeira metade do século XVI, e a fundação de São Vicente por Martim Afonso de Sousa em 1532, até os entreveros setecentistas entre Espanha e Portugal que se seguiram àquele estabelecimento.

Aliado à atenção que dedicou, a exemplo de seus predecessores, às políticas de governo, o enfoque geográfico de Capistrano só poderia ser sintetizado no privilégio que conferiu às questões de limites, às demarcações e disputas de fronteira, às ocupações demográficas do território, e aos tratados firmados entre as duas Coroas, sucessivamente acordados e descumpridos.

A expedição de D. Manuel Lobo de 1680 é relacionada pelo autor, assim, às controvérsias cartográficas em torno da demarcação exata do tratado de Tordesilhas. A tese portuguesa de que o meridiano atravessaria a foz do Rio da Prata seria afirmada pela primeira vez na disposição de D. João III, em 1532, de dividir a costa de seu domínio americano em capitanias que se estenderiam de Pernambuco até a embocadura daquele rio. A mesma pretensão é reafirmada no século seguinte, poucos anos antes de ordenada por Sua Alteza a ereção da Colônia do Sacramento, com a real dádiva de uma nova capitania, dada a um neto de Salvador Correia de Sá, e demarcada pelo Rio da Prata como seu extremo meridional³⁴.

À conhecida história da imediata destruição da praça pelo governador de Buenos Aires, Capistrano, seguindo a indicação de Varnhagen, contrapõe as ameaças de guerra

³³ CAPISTRANO DE ABREU. *Caminhos Antigos e Povoamento do Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EDUSP, 1988, p. 37.

³⁴ IDEM, *ibidem*, p. 77-78.

e as tratativas diplomáticas entre Espanha e Portugal, ressaltando o malogrado porém reafirmado empenho das duas Coroas de dirimir a questão pela solução geográfica da posição da linha de Tordesilhas.

O fundamento geográfico do estudo de Capistrano não se restringe, contudo, às questões de limites territoriais. O autor inova verdadeiramente e ultrapassa os resultados da historiografia precedente ao analisar, por exemplo, o secular movimento das populações em torno da bacia platina. Faz notar, assim, a constância do avanço português a partir da Capitania de São Vicente em direção ao sul e oeste do território. A ocupação do sul vinha sendo realizada a partir do litoral vicentino, paulatinamente, ao longo dos atuais litorais de São Paulo, Paraná e Santa Catarina, e prosseguia lentamente mesmo após a secessão portuguesa de 1640.

A oeste de São Paulo, as investidas bandeirantes no Guairá colidiram e travaram o movimento oposto das missões jesuítas espanholas em direção do oriente a partir de seu núcleo paraguaio, avanço que tendia fatalmente a atingir o litoral atlântico caso não fosse suprimido pela investida a ocidente dos paulistas. Prejudicados na bacia do Paraná, os jesuítas transferiram seus esforços de povoamento para a região do rio Uruguai, de onde não mais avançariam rumo ao Atlântico, mormente em razão da influência a que ali ficavam sujeitas das cidades de Assunção e Buenos Aires, estas voltadas, por sua vez, mais ao interior do continente que ao oceano³⁵.

É precisamente à influência dos domínios castelhanos no Pacífico e nos Andes sobre os assentamentos platinos, que para lá dirigiam seus interesses e movimentos populacionais, que o autor credita a desocupação da margem esquerda do Rio da Prata, que seria objeto natural, assim, da expansão portuguesa a sudoeste, avanço este que culminaria na Colônia do Sacramento.

Estabelecimento, portanto, voltado à ocupação secular do litoral atlântico, uma vez que “a fundação da Colônia do Sacramento devia servir de ponto de partida para um povoamento que, começando do Prata, iria ter à beira-mar, plano análogo ao das missões destruídas do Guairá³⁶”. Além do movimento espontâneo dos povos, ditados pelas circunstâncias geográficas do território, a razão de Estado, assim, conduz a expansão no sentido de fundar o território em suas fronteiras naturais e conformá-lo em

³⁵ IDEM, *ibidem*, p. 78.

³⁶ IDEM, *ibidem*, p. 79.

um conjunto orgânico: “... a atividade vital, que leva à ruptura dos limites políticos inorgânicos em favor dos limites naturais, ativa os portugueses ao Prata, onde se fundava a colônia do Sacramento, de tão dramática memória³⁷”.

Em conclusão, não seria descuidado considerar que Capistrano assentou, em meio aos seus ensaios sobre o povoamento e as fronteiras da América Portuguesa, as bases que definiriam as ulteriores investigações sobre os portugueses no Prata ao longo do século seguinte. Lamentando embora, ao citar o volume 39 dos Anais da Biblioteca Nacional, o quanto ainda era desconhecida a história da Colônia do Sacramento, e o quanto ainda havia a pesquisar a respeito (“Que planos nutriam seus fundadores?”)³⁸, o historiador brasileiro indica, pela primeira vez na historiografia brasileira, a importância realmente transcendente do contrabando concentrado no estuário platino.

O comércio platino, mais que o povoamento e os limites territoriais, produz os efeitos mais consequentes para os povos estabelecidos naquela região geográfica. É pelo contrabando que os habitantes do Rio da Prata convergem sua atividade ao Atlântico, em detrimento da tendência anterior operada pelo Pacífico transandino, adquirindo esta região outrora descurada pela Monarquia Espanhola, pelo contrabando, gradual importância econômica na mesma medida em que solapava o sistema fiscal do monopólio espanhol. Nas palavras do autor, “uma verdadeira revolução³⁹”.

Depois de Capistrano, portanto, tanto a razão política da Coroa de Portugal, quanto, principalmente, os tratados de limites e os sucessos humanos ocorridos ao longo de uma fronteira secularmente disputada entre duas Monarquias, deram a tônica aos maiores estudos do século XX que se ocuparam dos portugueses no Rio da Prata.

A prevalência das políticas de Estado para a compreensão da presença portuguesa do Rio da Prata informa ainda o ensaio de Mario Rodríguez⁴⁰, que integra a extensão territorial dos domínios portugueses até o Prata no conjunto das reformas do Príncipe D. Pedro na última metade do século XVII.

³⁷ IDEM, *ibidem*, p. 138 e 147.

³⁸ IDEM, *ibidem*, p. 157.

³⁹ IDEM, *ibidem*, p. 156-157.

⁴⁰ M. RODRÍGUEZ, “Dom Pedro of Braganza and Colônia do Sacramento, 1680-1705” in *The Hispanic American Historical Review*, v. XXXVIII, p. 179-208, 2/1958.

É fácil perceber, assim, a relação entre a importância geopolítica do Rio da Prata e a história dos sucessivos tratados de limites que, entre os séculos XVIII e XIX, acabaram por definir as fronteiras atuais do Brasil.

Se os historiadores portugueses e brasileiros privilegiaram os elementos políticos que presidiam as empresas da Monarquia Portuguesa no Rio da Prata, as relações econômicas e comerciais dos estabelecimentos europeus no estuário platino foram observados, primeiramente, pelos historiadores que concentravam seus estudos no monopólio espanhol sobre as Índias Ocidentais.

O estudo do comércio das Índias de Castela compreende, em primeiro lugar, o monopólio estabelecido pela Monarquia castelhana sobre a navegação entre a Espanha e seus domínios no Novo Mundo. Sob este sistema estão o exclusivo comercial de Sevilha e determinados portos da América, como Porto Belo, Veracruz, Cartagena e Callao-Lima, com restrição de comércio a todos os demais, a vedação à imigração de todos que não fossem súditos e naturais da Coroa de Castela, e as frotas periódicas no Atlântico.

Entre as obras que tratam do comércio em geral entre a Espanha e as Índias, com ênfase nos princípios e funcionamento do monopólio, há o clássico estudo de C. H. Haring, *Trade and Navigation Between Spain and The Indies in the Time of the Hapsburgs*. Ao estudar a proibição, estendida a todos os portos da América do Sul, de praticar o comércio interoceânico, restringindo-o exclusivamente aos comerciantes peruanos de Lima, este autor já alude à “questão de Buenos Aires” ao tratar dos limites do sistema monopolista indiano⁴¹.

Ao elencar o caso do porto platino como um exemplo característico das extravagâncias a que se reduzia a política econômica indiana de Castela, o historiador americano é um dos primeiros estudiosos a descrever as contingências do fechamento de Buenos Aires ao comércio atlântico, os esforços dos seus moradores de obter por licenças e representações junto à Coroa algumas concessões, ainda que limitadas, de escoar sua produção e abastecer sua cidade através do comércio direto, e, finalmente, a generalização do contrabando naquelas partes das conquistas castelhanas.

⁴¹ C.H. HARING, *Comercio y Navegación entre España y las Indias*. México: Fondo de Cultura Económica, 1979 (1a ed. inglesa : 1918) p. 176-181.

A mesma relevância do comércio clandestino é incidentalmente ressaltada em obras que tratam de aspectos mais particulares do sistema de monopólio que incidia sobre as navegações entre a Espanha e suas Índias. No caso, por exemplo, do tráfico de escravos, Georges Scelle⁴² expõe a entrada recorrente de africanos no Rio da Prata e sua distribuição pelo interior da América do Sul a partir do porto de Buenos Aires. Operação promovida, como insiste o historiador belga, pelos próprios *asientistas* que se conformaram, em seus contratos com a Coroa de Espanha, em respeitar as expressas proibições que existiam de desembarcar africanos em portos que não fossem os autorizados de Cartagena e Veracruz.

A relevância das atividades dos contrabandistas estabelecidos em Buenos Aires desde sua fundação até a abertura de seu comércio no final do século XVIII cedo chamou a atenção dos próprios historiadores argentinos.

Em sua história colonial de Buenos Aires, Juan Agustín García⁴³ dedicara já um capítulo à população portuguesa residente em meados do século XVII na sede da Governação do Rio da Prata, com comentários acerca de seus haveres e à importância que o comércio ilícito adquirira na cidade àquela época. A mesma atenção é dada, mais pormenorizadamente, na *Historia de la Ciudad de Buenos Aires* de Zabala e Gandía⁴⁴.

Em que pesem estes testemunhos, a história econômica argentina do período anterior à criação do Vice-Reinado do Prata, cujo melhor estudo são as *Investigaciones acerca de la historia económica del Virreinato del Plata* (1952) de Ricardo Levene, tendeu a descurar o proeminente papel do comércio atlântico a partir de Buenos Aires. Em geral, ela ressaltou, ao invés, a relação entre o Rio da Prata e os estabelecimentos castelhanos no interior, especialmente Tucumán e o Alto Peru, e o desenvolvimento progressivo da ganadaria no litoral argentino, que constituiria a fonte da prosperidade do país a partir do final do século XIX.

Neste contexto, a obra de maiores consequências para o desenvolvimento da historiografia econômica e comercial do Rio da Prata na época colonial foi *O Comércio português no Rio da Prata (1580-1640)* de Canabrava. A partir da análise dos planos

⁴² G. SCELLE, *La Traite Nègre aux Indes de Castille – Contrats et Traités d’Assiento*. Paris : Librairie de la Société du Recueil J.-B. Sirey & du Journal du Palais, 1906.

⁴³ J. A. GARCÍA, *La Ciudad Indiana*. Buenos Aires: Hyspamérica Ediciones Argentina, 1986 (1ª ed. 1900), p. 128-141.

⁴⁴ R. ZABALA e E. de GANDÍA, *Historia de la Ciudad de Buenos Aires*. Buenos Aires: Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, 1936, v. I, p. 221-385

concomitantes e concorrentes das áreas de Charcas, Tucumán e Paraguai de estabelecer um porto no Rio da Prata que lhes dessem acesso direto à Europa, em oposição à rota de Lima e Panamá, a historiadora propôs sua tese fundamental de que Buenos Aires servira nos primeiros séculos de sua existência essencialmente de porto do Alto Peru⁴⁵.

A partir deste princípio, a historiadora analisa as transações comerciais que se estabeleceram ao longo do caminho terrestre entre Buenos Aires e Potosí. O auge deste comércio, mormente sob a forma de contrabando, deu-se entre o final do século XVI, a partir da expedição comercial enviada pelo Bispo de Tucumán à Bahia, e a primeira metade do século XVII, quando a criação de uma alfândega seca em Córdoba e a Restauração de Portugal marcaram a decadência das trocas centradas no porto platino⁴⁶. Neste ínterim, Canabrava analisa os bens comercializados e sua distribuição pelas Índias de Castela⁴⁷, e, mais importante, identifica uma organização de contrabandistas estabelecida em Buenos Aires, majoritariamente integrada por portugueses ali residentes, cujas relações, apoiadas por funcionários e governadores da Coroa espanhola, estendiam-se até múltiplos correspondentes nos portos do Brasil, da África e da Europa⁴⁸.

A identificação pioneira de Buenos Aires como porto do Alto Peru provocou produtivos resultados na historiografia argentina. Além da atenção doravante conferida ao contrabando na historiografia econômica da região, as organizações e redes de contrabando que a informavam levaram a contribuições importantes no âmbito da historiografia social. A natureza e as relações da elite portenha no século XVII constituem, assim, o fundamento dos estudos de Gelman⁴⁹ e Moutoukias⁵⁰.

Este último contribui à história econômica da região ao analisar a relação entre o fluxo do metal branco do Alto Peru para o Rio da Prata e o Situado de Potosí, isto é, as remessas mais ou menos constantes do metal com o fim de pagar soldos e salários à guarnição militar e funcionários da Monarquia estabelecidos no porto do Prata.

⁴⁵ A. P. CANABRAVA, *O Comércio Português no Rio da Prata (1580-1640)*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EDUSP, 1984 (1ª ed. 1942), p. 50-60 e 88-91.

⁴⁶ IDEM, *ibidem*, p. 82-88 e 167-181.

⁴⁷ IDEM, *ibidem*, p. 130-147.

⁴⁸ IDEM, *ibidem*, p. 118-130.

⁴⁹ J. D. GELMAN, *Cabildo y Elite Local – El Caso de Buenos Aires en el Siglo XVII*, artigo mimeografado, 1984.

⁵⁰ Z. MOUTOUKIAS, *Contrabando y Control Colonial en el Siglo XVII: Buenos Aires, el Atlantico y el Espacio Peruano e Burocracia, Contrabando y Autotransformación de las Elites. Buenos Aires en el Siglo XVII*. 1988.

Descreve a participação dos comerciantes platinos nestas remessas, os empréstimos e transações comerciais realizadas com o metal, e a importação de mercadorias estrangeiras daí resultante. Complementa esta análise com os dados disponíveis acerca dos navios de registro admitidos no Rio da Prata segundo a documentação do Arquivo das Índias de Sevilha.

Em suma, a participação da elite local de Buenos Aires no comércio clandestino graças à existência de instituições oficiais, como o Situado de Potosí e os navios de registro, permite ao historiador argentino estabelecer uma teoria do funcionamento do Império Espanhol enquanto relações descentralizadas entre elites locais, funcionários da Coroa e os interesses gerais da Monarquia Espanhola.

Conformam-se a esses resultados os estudos específicos de história econômica na Argentina. O tráfico de escravos, em particular, mereceu progressivamente maior atenção entre os historiadores daquele país após a publicação do trabalho clássico de Elena F. S. de Studer⁵¹, e culminou em diversas monografias, entre as quais é preciso destacar a obra, concernente ao século XVII, de Carlos Assadourian⁵².

O mesmo tipo de inter-relacionamento no interior do Império já transparecia, aliás, na obra biográfica de Boxer sobre Salvador Correia de Sá e Benevides. Embora concentrada em torno de uma personalidade histórica, a obra do historiador inglês demonstra, a partir das atividades desta figura seiscentista, a concorrência de atividades comerciais e razões políticas no Império, aliada às conformações e redes comerciais, por exemplo, das elites do Rio de Janeiro, Bahia, Luanda e Buenos Aires⁵³.

A bibliografia acerca do comércio colonial português no Rio da Prata, assim, abrange paulatinamente a historiografia política, a econômica e a social. Restava, contudo, uma obra de síntese que relacionasse todos os resultados alcançados e os inserisse, ademais, no âmbito da historiografia cultural.

Não há outro caso em que este esforço tenha sido tão completo quanto no da obra de Jaime Cortesão, cujo princípio mais característico é justamente a identidade,

⁵¹ E. F. S. de STUDER. *La trata de negros en el Río de la Plata durante el siglo XVIII*.

⁵² C. S. ASSADOURIAN. *El Trafico de Esclavos en Cordoba de Angola a Potosí, Siglos XVI-XVII*, 1966; e IDEM (org.). *Argentina: de la Conquista a la Independencia*. Buenos Aires: Hyspamérica Ediciones Argentina, 1986.

⁵³ C. R. BOXER, *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola 1602-1686*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1973 (1ª ed. 1952), p. 83-123 e 306-345.

quase inseparável, entre a política imperial portuguesa e as ciências espaciais, em especial a astronomia, a geografia e a cartografia⁵⁴.

O conceito mais característico deste princípio de análise é sua hipótese fundamental, constantemente reiterada e desenvolvida, do mito da Ilha Brasil. Mito pelo qual a parte que coube a Portugal na América do Sul é insular, delimitada a leste pelo Oceano, e pelos rios da Prata e das Amazonas em seus extremos austral e boreal. A ocidente as duas correntes fluviais unir-se-iam em uma nascente comum, uma lagoa sucessivamente denominada, nos velhos mapas e roteiros, de *Eupana*, ou *Dourado*, ou *Laguna encantada del Paytiti*, ou *Paraupava*. Diferiam os nomes, mas não as muitas riquezas de ouro ou prata que se acreditavam existir em suas margens. Aos poucos, de outros rios se imaginaram descer da mítica lagoa, entre eles, o mais importante no que tangia à ocupação do interior do território, o rio de São Francisco⁵⁵.

Hipótese audaciosa, resultado de longa meditação, e cuja inspiração o historiador português foi buscar na obra do diplomata Jaime Batalha Reis, da geração dos *Vencidos da Vida*, que, no final do século XIX, em trabalhos de geografia, esboçou pela primeira vez a noção de “Ilha-Brasileira”⁵⁶. Para Cortesão, a Ilha Brasil é um símbolo. Um mito. Mas primariamente mito político e expansionista, a presidir, mais ou menos conscientemente, na mente e nas ações da Coroa e dos povoadores, a ocupação do território brasileiro em sua configuração orgânica e natural, em prejuízo da divisão artificiosa da linha de Tordesilhas:

Uma razão geográfica de Estado, oposta ao Tratado de Tordesilhas, presidiu à formação territorial do Brasil. A luta entre aquele imperativo geo-político e os ditames artificiais do célebre convênio explica, na sua maior parte, os três primeiros séculos da história brasileira.

⁵⁴ Tão constante é a identificação entre política e geografia para o historiador, que ele a ressalta mesmo quando se ocupa do gênero biográfico. É neste sentido que, ao comentar as atividades de Alexandre de Gusmão como secretário do embaixador português junto à corte francesa, em 1714, o autor observa que o problema dos limites territoriais do Brasil ocupou a mente do diplomata não apenas em razão do curso das negociações que conduziriam, no ano seguinte, ao Tratado de Utrecht, mas também pelos prêmios instituídos na mesma época, pelo Parlamento inglês e pela Academia Real das Ciências da França, àqueles que resolvessem o problema então premente da determinação das longitudes terrestres. Cf. J. CORTESÃO, *Alexandre de Gusmão e o Tratado de Madrid*. Brasília: Senado Federal, 2001, (1ª ed. 1953-1963) p. 182-183.

⁵⁵ IDEM, *ibidem*, p. 136-137.

⁵⁶ IDEM, *ibidem*, p. 137-138.

Antes que os luso-brasileiros tivessem adquirido a consciência da unidade geográfica, econômica e humana, que deu lugar à formação do Brasil, já haviam traduzido esse fato por aquilo a que nós chamamos o mito da Ilha-Brasil⁵⁷.

Mito complexo, portanto, fundado sobre fenômenos sobrepostos em sucessivas camadas, como se em esferas entrelaçadas. A Ilha Brasil é, antes de tudo, uma unidade humana, pois corresponde à área de povoação e migrações dos muitos ramos do grande tronco das tribos tupi-guarani⁵⁸. Por ser, conseqüentemente, o âmbito da *língua geral*, cedo aprendida pelos adventícios europeus, é unidade cultural⁵⁹. Na medida em que a subsistência destes povos nômades decorre da floresta tropical de planície, é, ademais, unidade econômica⁶⁰. União expressa em uma metáfora geográfica quase simétrica, verdadeiro símbolo geométrico, como o demonstram os mapas e relações coloniais⁶¹. Identidades, assim, tendentes a realizar a unidade política e orgânica pelos sucessos seculares da conquista portuguesa no território natural do Brasil: “O mito expansionista da Ilha-Brasil, que se antecipou à solução do problema da soberania portuguesa na América do Sul, implicava um programa de ação. Foi uma ideia-força⁶²”.

Facilitada pelas redes fluviais do território, as explorações portuguesas cedo desvendaram os contornos das bacias do Prata e do Amazonas, devassaram o interior do continente, e, segundo Cortesão, no curto período entre os anos de 1614 e 1742, já tinham delimitado a realidade geográfica da Ilha Brasil e integrado suas partes em comunicações fluviais que constituiriam a fronteira ocidental do Brasil. Gerações de luso-brasileiros transfiguraram, assim, a pré-história em história, o mito em realidade, a intuição em conhecimento, e o fato humano e geográfico em política⁶³.

Datam da segunda metade do século XVII os eventos determinantes do longo processo.

⁵⁷ IDEM, *ibidem*, p. 135.

⁵⁸ IDEM, *ibidem*, p. 138-139.

⁵⁹ IDEM, *ibidem*, p. 139-140.

⁶⁰ IDEM, *ibidem*, p. 142.

⁶¹ IDEM, *ibidem*, p. 135-137 e 141.

⁶² IDEM, *ibidem*, p. 142.

⁶³ IDEM, *ibidem*, p. 142-143.

Anos mais tarde, Ferrand de Almeida estabeleceu uma relação mais precisa entre o estado político e econômico de Portugal na segunda metade do século XVII e os planos da Coroa de ocupar a margem setentrional do Rio da Prata.

Ao descrever os problemas com que Portugal se deparava após a guerra de Restauração, as perdas na Índia e a crise dos preços do açúcar, o autor, abordando as políticas do Príncipe Regente após o golpe de estado que o elevou ao governo da Monarquia Portuguesa, afirma que ao Reino só restava a perseguição de três alternativas: (1) o desenvolvimento de indústrias nacionais; (2) a busca e exploração de minas no Brasil; e (3) a reabertura do comércio com o Rio da Prata. Ao demonstrar como a Monarquia buscou levar concomitantemente todas as três alternativas a cabo, a fundação da Colônia do Sacramento aparece como um desfecho lógico de medidas racionalmente calculadas pela Coroa⁶⁴.

Os dois historiadores, tanto Cortesão quanto Ferrand de Almeida, admitem, portanto, a unidade da razão de Estado da Monarquia Portuguesa ao mesmo tempo em que analisam a diversidade de seus componentes específicos. A unidade de política e ação transparece também no artigo de Stuart S. Schwartz acerca dos fundamentos econômicos do Império Português que contribuíram para a Restauração do Reino de Portugal⁶⁵.

O historiador estabelece aí como fatores diversos, quais sejam, a prata peruana, o açúcar brasileiro, e os escravos angolanos concorreram para a unidade de objetivos políticos da Monarquia Portuguesa no sentido de financiarem a guerra de Restauração do Reino contra a Espanha. Partes diferentes do Império, portanto, estabelecem entre si uma interdependência tripolar graças ao fim último de restaurar o Reino. Mais uma vez, a diversidade das relações sociais e econômicas imperiais conforma-se em uma unidade política e cultural de pensamento e ação na segunda metade do século XVII.

O fato específico do comércio português no Rio da Prata resta integrado, deste modo, no complexo conjunto da Monarquia Portuguesa, concorrendo com cada parte deste conjunto, determinando-se reciprocamente, e provocando mutuamente os seus sucessos.

⁶⁴ L. F. de ALMEIDA, *A Diplomacia Portuguesa e os Limites Meridionais do Brasil*. Coimbra, 1957.

⁶⁵ S. B. SCHWARTZ, "Prata, açúcar e escravos: de como o império restaurou Portugal" in *Tempo*, v. 24, p. 201-223.

O primeiro capítulo da dissertação deverá se concentrar nas circunstâncias da Monarquia Portuguesa após sua Restauração em dezembro de 1640 e as respostas aventadas pela Coroa aos problemas postos pela situação. Descreverá os sucessos do Reino, envolto em custosa guerra contra a Espanha e em iniciativas diplomáticas junto às demais potências da Europa, e as vicissitudes do Império ante a ofensiva sofrida por suas conquistas no Oriente, na África e no Brasil.

O quadro será complementado pela economia portuguesa à época da Restauração, com ênfase nas dificuldades fiscais da Monarquia e no declínio de seu comércio. Concluirá com os planos de Portugal no sentido de reestruturar sua economia e reorganizar seu Império, mormente pelo crescente importância conferida pela Coroa ao Atlântico Sul, entendido como uma disposição complementar entre os três polos do Brasil, da África e do Rio da Prata. Terminará, enfim, com os antecedentes da reconquista de Angola aos holandeses em 1648 e a consequente tentativa de reabrir o comércio platino graças à recuperação do controle do tráfico negreiro.

O segundo capítulo, dedicado ao período entre a restauração angolana e a criação da Audiência de Buenos Aires, concentrar-se-á no Rio da Prata enquanto um dos elementos que compunham as relações dinâmicas do sul do Oceano Atlântico. Demonstrará o contínuo interesse português pela bacia platina, primeiro como fonte da prata necessária ao seu comércio oriental e, posteriormente, como elemento de desenvolvimento do comércio brasileiro e português. Descreverá como o porto oficialmente fechado de Buenos Aires desenvolveu uma rede de comércio e de contrabando tendo como centro a rota que ligava o Rio da Prata às minas do Alto Peru e a participação e organização de portugueses neste tráfico.

Posteriormente, o comércio platino português será tratado em suas mudanças e continuidades após os efeitos que ali tiveram as novas da Restauração de Portugal. Estudar-se-ão as medidas portuguesas e castelhanas para coibir ou manter esse comércio, as vicissitudes da organização de comerciantes e a permanência ou incremento de suas rotas mercantis, e as políticas dos sucessivos governadores que detiveram o mando na cidade, e os efeitos que a guerra contra Portugal produziu naquela Governança, com especial ênfase no incremento da guarnição militar estacionada no forte de Buenos Aires e o efeito que a necessidade de sustentá-las representou para o fluxo de prata do Alto Peru ao estuário platino.

O terceiro capítulo da dissertação, entre a criação da Audiência de Buenos Aires no início da década de 1660 e a fundação da Nova Colônia do Sacramento em 1680, avaliará a participação que o comércio do Rio da Prata realmente teve no cumprimento dos anseios e planos da Monarquia Portuguesa para responder à situação enfrentada a partir da Restauração. Focará as rotas que interligavam Buenos Aires com as costas da África e do Brasil e com o Reino de Portugal, os modos de seu funcionamento, a relação entre seus participantes e os gêneros comercializados.

Concluirá com a apreciação de como o comércio platino foi relevante para o sucesso da Restauração portuguesa e os desdobramentos da Monarquia e seu Império ao longo das décadas seguintes. Sustentarei que o Prata foi fundamental para a reestruturação econômica deste Império na segunda metade do século XVII, permitindo, ademais, certos dinamismos e diversificações econômicas nas capitanias meridionais do Brasil. Por fim, demonstrarei que as medidas tomadas em face às circunstâncias da Monarquia Portuguesa à época de sua Restauração impulsionaram um processo que culminou nas reformas do Príncipe Regente D. Pedro de Bragança e na fundação da Colônia do Sacramento em 1680.

A fim de terminar estas linhas introdutórias, talvez não seja ocioso mencionar alguns problemas, correlacionados ao do Império, que serviram inicialmente de estímulo para a investigação que intentei empreender. Segue-se neste ponto o conselho de Marc Bloch aos historiadores⁶⁶, no sentido de que seus trabalhos seriam mais proveitosos se declarassem de antemão as questões que o animavam no princípio e as reviravoltas e desenvolvimentos que a investigação tomou com o intuito de lhes dar resposta satisfatória. Para o historiador francês, um trabalho que procedesse desse modo seria mais instrutivo que a simples apresentação dos resultados auferidos, sem que os problemas e dificuldades apareçam no escrito final.

Se assim é, na impossibilidade de seguir o conselho a risca, tentarei ao menos declarar sinceramente alguns dos temas que julguei importante considerar ao longo do trabalho, e que subjazem sob os resultados auferidos.

O primeiro deles é também o mais amplo. Trata-se, simplesmente, do interesse no século XVII como época simultaneamente rica e miserável da história moderna, época do Barroco, do método científico, das grandes obras de arte e de literatura, do comércio e do direito natural, mas também período de guerras de religião, de agitações,

⁶⁶ Cf. M. BLOCH. *Apologia da História ou O Ofício de Historiador*. Rio de Janeiro: Zahar, 2001.

de fomes e penúrias. Século privilegiado para a contemplação da origem do mundo e das ideias tal como hoje os conhecemos, e berço da modernidade. Os impérios modernos, que se consolidam na centúria dos seiscentos, talvez sejam parte importante deste nascimento, e, embora desaparecidos em suas aparências, ainda perdurem como espelho dos contemporâneos.

Finalmente, em relação à amplitude destes temas, só resta acrescentar a importância, que julgo fundamental, nesta época em geral e para este trabalho em particular, de elementos como o progressivo papel do capital móvel para a economia então em formação e, por exemplo, as consequentes alterações nas regras seculares das sucessões, as quais, segundo Tocqueville⁶⁷, têm o condão de produzir, no longo prazo, mudanças mais profundas e duradouras que qualquer revolução ou edito jamais poderia ambicionar.

Junte-se a isso, por último, a atuação dos mercadores e comerciantes em comparação com os produtores, elos diversos, porém inseparáveis desse mesmo sistema econômico que se formava então e quiçá seja ainda, em muitos aspectos substanciais, o nosso. Em um trabalho sobre contrabandistas, corsários, tráfico de prata e de escravos, embarques de açúcar e fretamento de navios, o comerciante, em seu papel simultaneamente mercantil e financeiro, deveria ocupar um lugar ao lado dos setores propriamente produtivos da economia a fim de melhor ser compreendida a questão infundável dos impérios modernos.

“O dinheiro é o nervo da guerra”, disse nesta época o padre Antônio Vieira. Acrescento que é, também, o nervo do Império, que, se não subsiste sem riquezas colhidas da superfície da terra ou arrancadas de suas entranhas, também não o pode fazer sem a circulação monetária ou os créditos, os seguros, os fretes e tudo o mais que acompanham aquela, até o dinamismo e o cosmopolitismo que naturalmente são conformados ao longo das rotas marítimas e bolsas de comércio frequentadas por homens de muitas nações.

Esta é uma discussão da historiografia econômica que não ambiciono resolver. Limito-me a apontá-la, notando, porém, que sua origem também pode ser traçada até este século XVII cuja importância quis ressaltar. O mesmo Padre Vieira, à época, sugeria ao rei de Portugal que enaltecesse os comerciantes do Reino e não hesitasse até em conceder-lhes títulos de nobreza maiores ainda que aqueles que honravam as casas

⁶⁷ A. de TOCQUEVILLE. *De la Démocratie en Amérique*. Vol. I. Paris: GF Flammarion, 1981, p. 109-111.

fidalgas do reino. Aludia até ao exemplo de Veneza, cujos príncipes jamais se pejaram em ser também comerciantes.

Podemos imaginar a reação que isso causaria em uma Monarquia em tantos aspectos ainda medieval em seus pruridos e precedências, que, poucos anos antes da temerária sugestão do grande jesuíta, não só os enviava às fogueiras dos Autos-de-Fé, como também produzia uma obra como os *Diálogos da Grandeza do Brasil*, que, ao lado de todos seus méritos, ainda chamava aos mercadores, os comerciantes, e todos os comissários de Lisboa que controlavam realmente o açúcar da América, de parasitários monopolistas, açambarcadores, contrabandistas e receptadores⁶⁸.

Expostas algumas das questões que levaram à presente investigação, termino com uma palavra sobre o cenário em que ela se desenrola, e que é, ele mesmo, um outro problema. Problema este representado pela separação muitas vezes artificial entre fronteiras políticas distintas, falta tanto mais grave quando se trata da região e da bacia do Rio da Prata, área de fronteiras fluidas e disputadas, onde, talvez mais que em qualquer outro lugar da América do Sul, as suseranias de Coroas diferentes nunca puderam obnubilar certa identidade histórica e econômica. É o caso de se questionar se não haveria maior compreensão da geografia, da história, da sociedade e da economia de lugares tão díspares como São Paulo, Rio de Janeiro, Paraguai, Buenos Aires, Tucumán e Potosí se eles fossem tomados como integrantes particulares de um conjunto fundado em uma unidade cultural platina, altamente diversificada, é certo, porém com elementos comuns e interesses complementares. E, ademais, o quanto tal entendimento não proporcionaria mais profunda compreensão das relações que ligam a região do Rio da Prata com a África ocidental e a zona tropical da América do Sul.

⁶⁸ No entanto, nunca inexistiu, desde época bastante recuada da história da Monarquia Portuguesa, a consciência da dependência do Império para com o comércio, tese a que se pode evocar o apoio de exemplos tais como as legislações de estímulo, constantes desde Fernando I (desde disposições sobre a marinha e os seguros marítimos até o título de “senhores do comércio” adotado pelos seus reis). São evidentes vários aspectos mercantis da sociedade colonial portuguesa, como monopólios, contratos e empréstimos. Em 1689 há até um protesto dos negociantes de tecido de Lisboa: poucos são os mercadores de nacionalidade portuguesa, e muitos os estrangeiros, quando é de geral conhecimento de todos que a riqueza dos países é advinda principalmente do comércio. Cf. as queixas do Terceiro Estado às Cortes do Reino, em CHARLES BOXER, *Império Marítimo Português*.

CAPÍTULO I

O REINO DE PORTUGAL RESTAURADO

E SEU IMPÉRIO NO ATLÂNTICO SUL

Este año se puede contar sin duda por el más infeliz que esta Monarquía há alcanzado.

Conde-Duque de Olivares, Memorial ao Rei Felipe IV, 1640

...e que celebrasse Portugal para glória sua ser ele [o Duque de Bragança] aquele escolhido de Deus no Campo de Ourique para livrar, na décima sexta geração, que de presente se contava, o reino atenuado e a pátria nunca em outro século mais oprimida...

Conde da Ericeira, *História de Portugal Restaurado*

1.1. As Janelas do Paço de Lisboa

Nas primeiras horas da manhã de sábado de 1º de dezembro do ano de 1640, desde o Paço Real de Lisboa, governava Portugal, por mandato del Rei De Espanha Filipe IV de Áustria, sua prima-irmã, a Princesa Margarida de Saboia, Duquesa de Mântua. Era Secretário de Estado Miguel de Vasconcelos, há anos dirigente de todos os negócios daquela Coroa e universalmente detestado pelo povo e pela nobreza do Reino.

Após demorar-se um pouco em uma das janelas do palácio, a observar o movimento das gentes no início daquele dia, um criado do Secretário de Estado veio avisar a seu amo que havia invulgar presença de fidalgos no terreiro defronte ao Paço. Miguel de Vasconcelos fez pouco das novas que lhe traziam, desprezou soberbamente o alerta e dispensou o criado. Tendo partido este, porém, o secretário, tomado talvez de vaga apreensão premonitória, levantou-se do leito e trancou cuidadosamente as portas de seus aposentos⁶⁹.

O Paço da Ribeira, em Lisboa, assento dos antigos reis portugueses da Casa de Avis, erguido à beira do Tejo e alongando-se pelo limite da principal praça pública da capital lusitana, o Terreiro do Paço, hoje já não existe mais. Foi destruído pelo terremoto do Dia de Todos os Santos de 1755. Em 1640 não servia ele, contudo, apenas de residência do Secretário de Estado Miguel de Vasconcelos e da Governadora de Portugal, a Duquesa de Mântua, mas abrigava em seu vasto edifício uma intrincada rede de repartições, quartéis, armazéns e conselhos, além de grande quantidade de pessoas de serviço, funcionários, soldados, eclesiásticos, autoridades, peticionários, fidalgos, agregados e desocupados de toda a sorte, que entre os altos negócios do governo da Monarquia e a espera ansiosa por qualquer graça que caísse da proximidade dos poderosos, esbarravam-se pelos salões e corredores do palácio.

Entre suas paredes e janelas, que davam para o rio e o terreiro, funcionavam ali tribunais e conselhos essenciais à governação da Monarquia, como a Mesa do Desembargo do Paço. Órgãos da Fazenda, como a Casa da Índia. No primeiro piso abria-se para a praça a porta da Capela Real, uma das igrejas mais importantes de Lisboa. Além disso, havia no palácio armazéns de mercadorias, quartéis de soldados, salas de audiência, como se um único edifício concentrasse em si, da cabeça aos membros mais insignificantes, todo o aparato administrativo de uma Monarquia que se estendera, no linguajar algo elegíaco do tempo, a todas as quatro partes do mundo. Se o prédio resumia em si, alegoricamente, o império cujos destinos ali eram decididos, do Terreiro do Paço se observava, sobre o Tejo, os navios que chegavam e partiam de Lisboa, ligando o império em miniatura, fechado no Paço, ao império verdadeiro, além do oceano.

⁶⁹ LUÍS de MENESES, CONDE da ERICEIRA, *História de Portugal Restaurado*. Porto: Livraria Civilização, 1945, v. I, p. 121.

Como poucos anos antes descrevera o próprio Miguel de Cervantes, quiçá ele também com certo exagero:

*La ciudad [Lisboa] es la mayor de Europa, y la de mayores tratos; en ella se descargan las riquezas de Oriente, y desde ella se reparten por el Universo; su puerto es capaz no solo de naves que se pueden reducir a numero, sino de selvas movibles de árboles que los de las naves forman*⁷⁰.

Mas, naquela manhã, tal qual observara o criado de Miguel de Vasconcelos, este mesmo Terreiro do Paço era realmente o teatro de incomum movimentação. Distribuídos em diversas carruagens, uns quarenta fidalgos, acompanhados muitos deles por homens de seu séquito, aguardavam ansiosamente que os sinos de Lisboa anunciassem às nove horas da manhã, horário previamente combinado entre eles.

Ao primeiro balado das nove horas, sem esperar pelos outros oito, cerca de duzentos homens saíram simultaneamente das carruagens e, bem armados, atravessaram a praça em direção ao Paço. Seu primeiro objetivo foi desarmar a guarda que o defendia. O grupo de invasores, coordenadamente, se dividiu em grupos menores. Um deles assomou nos alojamentos do terço de infantaria espanhola cujos soldados guardavam o edifício e que, surpreendidos, foram rapidamente detidos. Outros irromperam nos depósitos de armas, tomando posse de todas com o fim de impedir que os defensores do palácio delas pudessem se valer⁷¹.

O grupo principal subia, enquanto isso, à Sala dos Tudescos, assim chamada talvez em razão da companhia de arqueiros alemães que a ocupava. O chefe dos conjurados, D. Miguel de Almeida, adentrando a sala, disparou um tiro, sinal acordado entre os conspiradores como marco do início dos movimentos, pelo qual cada homem, segundo os planos ajustados nos dias anteriores, ocuparia o local e desempenharia as ações a cada um especificamente designadas⁷².

⁷⁰ CERVANTES, *Los Trabajos de Persiles y Sigismunda*, Lib. III, Cap. I, *apud* S. BUARQUE DE HOLANDA, *Visão do Paraíso*. São Paulo: Brasiliense; Publifolha, 2000, p. 406, n. 43.

⁷¹ ERICEIRA, *ob. cit.*, p. 119.

⁷² IDEM, *ibidem*, p. 119-120.

Rendidos os defensores do palácio, após pequena troca de tiros, alguns mortos e outros tantos feridos, era imprescindível a este punhado de nobres levantar o povo de Lisboa para sua causa, condição absolutamente necessária ao sucesso da insurgência tão inopinadamente iniciada. Entre a embocadura do Tejo até o Castelo de São Jorge, antigo bastião da cidade erguido sobre uma de suas sete colinas, de onde facilmente poderia bombardeá-la com suas muitas peças de artilharia, muitas fortalezas se espalhavam pela capital lusitana, guarnecidas todas por tropas fiéis ao Rei das Espanhas. Somente um levante popular, instigado no calor dos acontecimentos, levaria a bom termo as apostas dos quarenta fidalgos naquele sábado.

Estas considerações explicam os sucessos que se seguiram à rendição da guarda do Paço Real. Dado o tiro sinalizador por D. Miguel de Almeida, saíram os confederados às janelas do prédio, e começaram a gritar ao povo que passava pelo Terreiro do Paço: “Liberdade, portugueses! Viva El-Rei D. João, o Quarto⁷³”! Aclamavam desse modo o Duque de Bragança como Rei de Portugal, aquele cuja avó, em 1580, fora preterida na sucessão ao trono em favor da pretensão de Filipe II, e que estava neste dia, ninguém o ignorava, bem longe de Lisboa, em seu palácio ducal em Vila Viçosa.

Os gritos, o som de disparos e a comoção devem ter juntado alguma gente na praça em frente, e afugentado outras. Era necessário capturar o odiado Secretário de Estado a fim de incensar os ânimos da população. Um dos maiores grupos dos conspiradores correu até seus aposentos, atirando contra os guardas que encontravam pelos corredores, gritando “vivas” e “liberdade”, até arrombar a porta que Miguel de Vasconcelos trancara pela manhã.

Não encontraram o Secretário em seu quarto, porém. Sumira, talvez fugido em direção à Casa da Índia e dali à segurança. Os conjurados começaram a rezear a perda de sua maior presa. Uma escrava, porém, delatou-lhes o paradeiro daquele que em si reunira todo o poder do governo de Portugal. Estava Miguel de Vasconcelos escondido em um armário de seu quarto. Arrancaram-no dali os confederados, e, sem mais, descarregaram sobre o Secretário de Estado tiros e golpes de espada. Moribundo ainda, o lançaram fora pela janela. Quando o corpo de Miguel de Vasconcelos caiu no Terreiro do Paço em frente da população, conseguiram os conjurados seu intento de acender as

⁷³ IDEM, *ibidem*, p. 120.

paixões do povo de Lisboa. Entre gritos de reprimido ódio, acometeram o corpo e o atacaram, baixaram golpes, chutes, insultos, até reduzirem o Secretário de Estado a um cadáver disforme⁷⁴. Assim aclamaram a liberdade de Portugal naquela manhã.

Não marcou tão tremenda violência o fim dos sucessos do dia. Um capitão da guarda, que tentou resistir aos atacantes, foi imobilizado e seguiu o mesmo destino de ser defenestrado⁷⁵. Teve sorte e sobreviveu, porém, com apenas uma perna quebrada como lembrança de sua temeridade. Funcionários castelhanos, ministros dos tribunais, nobres da comitiva da Duquesa de Mântua eram entrementes capturados e mortos. O próprio Arcebispo de Braga, Primaz das Espanhas, que ocupava o cargo de Presidente do Desembargo do Paço desde sua recente volta da corte de Madrid, foi ameaçado de morte, suspeito de servil conluio com os castelhanos⁷⁶.

Restava capturar a Governadora de Portugal, trunfo que livraria os confederados, provavelmente, das represálias das guarnições militares ainda fiéis à Monarquia Espanhola. A Duquesa de Mântua, no desenrolar destes acontecimentos, ficara também a uma janela, inadvertida dos perigos que os parapeitos ofereciam naquele dia, a gritar ao povo embaixo que uma sórdida traição acontecia naquele instante nas dependências do Paço Real, que lha defendessem e pusessem fim à rebelião. Gritava ainda, quando os atacantes chegaram ao seu quarto⁷⁷. Seguiu-se breve discussão entre a Governadora castelhana e os fidalgos portugueses.

Prometeu-lhes ela uma anistia se depusessem as armas. Responderam-lhe, por sua vez, que não esperavam perdão do Rei espanhol, pois doravante só tinham por rei ao Duque de Bragança, e que ela escolhesse se desejava deixar o palácio e o governo pela porta ou pela janela⁷⁸. O Conde da Ericeira, de quem são tomados os relatos destes sucessos, faz uma pausa neste instante de sua história para lamentar, cavalheirescamente, a descortesia desta tão drástica alternativa, mas não deixa de reconhecer que, ao menos, ela foi efetiva. A Duquesa se rendeu aos seus captores e

⁷⁴ IDEM, *ibidem*, p. 120-121.

⁷⁵ IDEM, *ibidem*, p. 121.

⁷⁶ IDEM, *ibidem*, p. 122-123.

⁷⁷ IDEM, *ibidem*, p. 122-123.

⁷⁸ IDEM, *ibidem*, p. 123.

concordou mesmo em assinar uma ordem dirigida ao comandante do Castelo de São Jorge para que rendesse sem luta o principal bastião de Lisboa⁷⁹.

Enquanto esta mensagem é enviada ao castelo, vejamos o que se passava além dos muros do Paço da Ribeira. Após o episódio da morte de Miguel de Vasconcelos, o entusiasmo da sublevação já se estendera pelas ruas da cidade e chegava à Catedral. À euforia geral juntaram-se sucessivamente os representantes da governança e da justiça, no início precavidamente trancados no interior de seus edifícios, conforme os conjurados apareciam com exortações e aclamações diante de seus umbrais. O presidente e os oficiais do Senado da Câmara abriram as portas da sede do município, onde os revoltosos foram buscar a bandeira da cidade de Lisboa, que levaram arvorada pelas ruas. Os desembargadores da Casa da Suplicação também abriram as portas do principal tribunal da Monarquia, aprovando por escrito a justiça da causa da Restauração. Até mesmo as portas da cadeia foram escancaradas, soltando-se todos os presos de Lisboa, segundo o antigo costume de libertarem-se os condenados em dias de grande júbilo, pois aos insurgentes parecia “impróprio não lograrem o privilégio do dia em que se celebrava a liberdade da pátria⁸⁰”.

O Arcebispo de Lisboa, D. Rodrigo da Cunha, um dos principais conspiradores, que ansiosamente aguardava por notícias do desenrolar dos acontecimentos, mandou repicar os sinos da igreja e conclamou ele também o povo à aclamação do novo rei⁸¹. Como não podia deixar de ser, uma enorme procissão, com o Arcebispo à frente, saiu da catedral e, como também não podia deixar de ser, um milagre veio confirmar os bons augúrios daquele dia, ao desprender-se um braço de Nosso Senhor do crucifixo de prata que caminhava diante da procissão⁸².

Chegado enfim o Arcebispo ao Paço e assegurada, por ora, a situação, os chefes da Restauração, que voltavam a se reunir no local onde tinham dado início ao seu movimento durante a manhã, “celebravam a fortuna de se verem livres da sujeição de Castela, sem se lembrarem de que havia, senão maiores, outras dificuldades que

⁷⁹ IDEM, *ibidem*, p. 123.

⁸⁰ IDEM, *ibidem*, p. 124.

⁸¹ IDEM, *ibidem*, p. 123-124.

⁸² IDEM, *ibidem*, p. 124.

vencer⁸³”, e cuidavam de eleger três governadores que detivessem o comando da cidade enquanto o novo Rei não entrasse em Lisboa.

Para tal fim, despacharam mensageiros à Vila Viçosa, sede ducal da Casa de Bragança, onde ainda então se encontrava D. João, e outros às cidades e vilas ao norte e ao sul do Reino de Portugal, dando-lhes conta da justa e feliz aclamação do legítimo rei e senhor natural da Coroa de Portugal, instando-os a proceder da mesma maneira que eles, naquele dia de 1º de dezembro.

Os correios eram vagarosos, porém, e ainda havia, entretanto, urgência em garantir o êxito do levante restaurador em Lisboa. Após a explosão de euforia, era preciso atalhar a violência que não raro sói suceder em tais ocasiões. Terços de ordenanças foram enviados aos bairros da cidade para vigiar e sossegar os ânimos⁸⁴. Ademais, as principais guarnições militares, comandadas por oficiais castelhanos, estavam espalhadas pelas fortalezas da capital, sem contar os navios espanhóis ancorados no Tejo.

A neutralização das naves da armada e das guarnições das fortalezas, porém, bem armadas e defendidas, era empresa assaz dificultosa, não tanto pela desproporção de forças entre os confederados portugueses e os soldados castelhanos, quanto pelo perigo que se vislumbrava de que uma resistência por parte dos defensores poderia degenerar em uma longa e dificultosa luta em meio às ruas de Lisboa. A parte essencial dos planos dos conjurados, condição mesma de seu sucesso, era a rapidez com que deveriam tomar logo o controle da situação, de modo a assegurar o apoio, ou pelo mesmo a resignação à Restauração por meio da apresentação imediata de um *fait accompli*.

Em caso contrário,

ficara muito duvidoso o sucesso da empresa, e, quando se conseguira, fora à custa de muito sangue, porque os castelhanos que andavam espalhados pela cidade (que eram em grande número), achando corpo a que se unir, puderam fazer duvidosa oposição, e o povo, se vira que os confederados achavam resistência, dificilmente se declarara;

⁸³ IDEM, *ibidem*, p. 125.

⁸⁴ IDEM, *ibidem*, p. 126.

*porque poucos são os corações que se arrojam voluntariamente aos perigos sem alguma esperança de vitória*⁸⁵.

Não terminara o dia 1º de dezembro de 1640, portanto, quando os fidalgos, que tudo arriscavam nesta conspiração, empreenderam a parte mais sensível de seu projeto. Os três galeões do Rei De Espanha que se encontravam no rio foram tomados de surpresa por uma pequena companhia que partira do porto em um baixel, abordando as embarcações sem que sua tripulação tivesse tempo de decidir se ofereciam resistência ou faziam velas em direção ao oceano. Entre as duas alternativas, foram coagidos a se render sem resistência⁸⁶.

Restavam, porém, as fortificações e as companhias militares que as ocupavam. Seja por sorte ou por senso de oportunidade, as circunstâncias eram então mais favoráveis aos conjurados do que teriam sido alguns meses antes. Muitas guarnições, com efeito, viram-se desfalcadas pouco antes desses acontecimentos, com o envio de uma boa parte de seus soldados para a campanha que se aprestara para debelar a rebelião da Catalunha⁸⁷, que também pegara em armas contra o Rei da Espanha no início deste mesmo ano de 1640.

Já chegara então ao Castelo de São Jorge, antigo assento dos alcaides de Lisboa, a ordem da Duquesa de Mântua para que a praça se rendesse sem resistência. Divididos inicialmente os castelhanos acerca do procedimento que deveriam seguir, resolveu-se afinal seu comandante, D. Luís del Campo, pela entrega do castelo. Suas portas foram abertas aos conjurados no dia seguinte ao de sua sublevação, 2 de dezembro, e, segundo os termos da rendição que acordaram, foi oferecida aos soldados espanhóis a alternativa entre servir no exército do novo Rei de Portugal ou sair do país de volta à Espanha. Entre os prisioneiros que então foram libertados de suas celas no Castelo de São Jorge estava o antigo governador de Pernambuco, Matias de Albuquerque, Conselheiro de Guerra, preso ali em razão da rendição da capitania brasileira aos holandeses, alguns anos antes⁸⁸.

⁸⁵ IDEM, *ibidem*, p. 126.

⁸⁶ IDEM, *ibidem*, p. 126.

⁸⁷ IDEM, *ibidem*, p. 126.

⁸⁸ IDEM, *ibidem*, p. 126-127.

A rendição do castelo de São Jorge serviu de exemplo às demais fortalezas de Lisboa. Depuseram sucessivamente suas armas as guarnições de Torres de Belém, Cabeça Seca, Torre Velha, Santo Antônio e do Castelo de Almada, movidas mais pelo teor das ordens de rendição que a Duquesa de Mântua escrevera que pela força efetiva que os alevantados portugueses poderiam empregar contra eles. O receio de ser freado o levante por uma luta longa e difícil no próprio interior da capital portuguesa, sujeita a durar até o envio de reforços pelo Rei De Espanha, foi assim afastado no curso de um único dia, quando as praças militares de Lisboa, “sem resistência alguma, se entregaram, fazendo o medo o efeito que não pudera facilmente conseguir o poder dos confederados⁸⁹”.

Além da soldadesca e dos oficiais das companhias espanholas, foram presos ou expulsos de Portugal diversos ministros e funcionários estrangeiros que serviam na governança, em constante disputa contra seus colegas portugueses, como auxiliares da Duquesa de Mântua. Além dos familiares da Governadora, foram detidos seu assistente particular, o Marquês de la Puebla, e seu estribeiro-mor, o Conde Baineto, além de diversos outros oficiais espanhóis que ocupavam cargos nas armas, na justiça e na fazenda⁹⁰. A própria Duquesa de Mântua foi brevemente detida no Paço de Xabregas, e, depois, no Convento de Santos, até ser escoltada para fora da cidade e do Reino, sendo libertada na fronteira entre Portugal e Espanha⁹¹. A Princesa Margarida de Saboia, prima de Filipe IV, viúva do último Farnese a ocupar o Ducado de Mântua, Vice-Rainha de Portugal, morreria pouco mais de quinze anos depois em Miranda del Ebro, no Reino de Castela.

Enquanto a situação de Lisboa era assegurada pela rendição das fortalezas, no domingo, 2 de dezembro de 1640, os mensageiros despachados a Vila Viçosa chegavam finalmente ao palácio ducal de D. João de Bragança na segunda-feira, 3 de dezembro, “com aviso a El-Rei, da fortuna com que se conseguira tão árdua e tão gloriosa empresa⁹²”. Encontram o Duque prestes a assistir ao ofício divino, porém este, previamente informado da conspiração, a que dera seu assentimento poucas semanas

⁸⁹ IDEM, *ibidem*, p. 127.

⁹⁰ IDEM, *ibidem*, p. 128.

⁹¹ IDEM, *ibidem*, p. 127-128.

⁹² IDEM, *ibidem*, p. 128.

antes⁹³, em contraste com o que Henrique IV de França fizera por Paris algumas décadas antes, adiou a missa em prol da coroa de Portugal.

Aprestou imediatamente sua partida para Lisboa, aonde chegou aos seis de dezembro, após sua comitiva atravessar o Alentejo e o novo Rei ser aclamado nas vilas de Montemor e Arraiolos. O levante de Portugal espalhava-se, assim, para fora da capital da Monarquia. Sua entrada no palácio real atraiu nova multidão ao Terreiro do Paço. Das mesmas janelas de onde os conjurados o aclamaram e de onde fora lançado fora o Secretário Miguel de Vasconcelos, aparecia agora D. João IV de Bragança a acenar a uma população em transe frenético, olvidada, por ora, das muitas lutas e dificuldades tremendas que se lhes anunciava o participar de uma rebelião contra o poder formidável do Rei da Espanha⁹⁴:

Mas como Deus havia disposto a separação destes dois reinos, decretou que anoitecendo o último de Novembro, unidos com o domínio de Castela, parentes com o trato, amigos com o comércio, enlaçados com os interesses, a manhã do primeiro de Dezembro, o mesmo golpe que cortou a vida de Miguel de Vasconcelos universalmente sacudisse o domínio, desatasse o parentesco, quebrasse a amizade, desunisse os interesses⁹⁵...

Nada significavam, porém, os augúrios de uma tempestade funesta e as promessas de sangue e fogo para aqueles que acreditavam ver diante de seus olhos os desdobramentos da Providência divina e o cumprimento de profecias tão longamente acalentadas.

Após a entrada triunfal do Duque de Bragança em Lisboa, restava ainda irredutível uma fortaleza em Lisboa, a de São Gião, “uma das mais excelentes da Europa, assim pela fortificação, por ser quase inexpugnável, como pelo sítio, por dominar todos os navios que entram pela barra de Lisboa⁹⁶”. As tropas castelhanas que a guarneciam, sob o comando de D. Fernando de la Cueva, fecharam-se atrás de suas

⁹³ IDEM, *ibidem*, p. 108-113.

⁹⁴ IDEM, *ibidem*, p. 128-129.

⁹⁵ IDEM, *ibidem*, p. 128.

⁹⁶ IDEM, *ibidem*, p. 130.

muralhas e enviaram por mar pedidos de socorros às armadas de Espanha. D. João ordenou que ela fosse cercada e bombardeada por peças de artilharia dispostas sobre um morro a ela adjacente.

Poderia durar o cerco muitos dias, suficientes para que reforços lhe chegassem pelo mar, se ali não se encontrasse preso o Conde da Torre, em razão da fracassada expedição de reconquista de Pernambuco dos invasores holandeses, da qual ele voltara no ano anterior. A mudança da situação pareceu ao Conde ótima oportunidade de se livrar das circunstâncias adversas em que se encontrava. Em meio ao bombardeio, convenceu o comandante castelhano a render a praça, em troca algumas comendas e compensações, o que efetivamente se deu aos 12 de dezembro. Dois dias antes se rendera a fortaleza de Cascais.

D. João IV de Bragança foi coroado no Paço Real aos 15 de dezembro, no mesmo local onde se iniciara a empresa que ora culminava na recuperação da coroa que seus ancestrais tinham perdido. Antes que findasse o ano, o resto do Reino o aclamaria como novo e legítimo soberano de Portugal, movimento que se estenderia posteriormente às conquistas lusitanas de além-mar. Mas este ano de 1640 não se findaria, porém, sem que um último sucesso marcasse os eventos imediatos da Restauração. Quando os reforços espanhóis finalmente chegaram por mar, no dia de Natal, a infantaria e as munições desembarcadas junto à fortaleza de São João foram surpreendidas e capturadas pelos portugueses. Ninguém se lembrara de avisá-las da entrega negociada da praça, treze dias antes.

Tais foram os acontecimentos dos últimos dias de 1640. Tanto o Conde da Ericeira quanto o Padre Antônio Vieira, não obstante as diferenças que os dividiam, deixariam de concordar que o ano novo não poderia chegar sem que Lisboa e o Reino de Portugal se vissem livres da sujeição a Castela, sem que seu legítimo monarca e natural senhor cingisse a coroa de Afonso Henriques, pois tudo isto fora há muito tempo escrito e profetizado, anunciado o ano de 1640 como o da liberdade dos portugueses, em uma das trovas do Bandarra, sapateiro profeta e místico de Trancoso.

*Augurai, gentes vindouras,
Que o Rei que daqui há-de-ir,*

*Vos há-de tornar a vir
Passadas trinta tesouras.
Dará fruto em tudo santo,
Ninguém ousará negá-lo;
O choro será regalo
E será gostoso o pranto.*

Se longa guerra e penúria financeira aguardavam a Monarquia Portuguesa no futuro próximo, os vaticínios ao menos tinham sido cumpridos.

1.2. Conjuntura e Fatores da Restauração

Desde o famigerado dia que acaba de ser contado, a coroa de Portugal jamais voltaria a ser cingida por um rei castelhano. Os portugueses veriam neste episódio o fim de um longo cativeiro, comparável ao exílio da Babilônia, e responsável por desgraças não menores. Para os espanhóis, era este o término de uma Monarquia Universal, que por mais de século fizera valer sua hegemonia sobre a Europa e fora por décadas a defensora da fé e a campeã contra os hereges e os infiéis.

As causas e o estado de ânimo que levaram a sucessos tão espantosos precisam ser conhecidos a fim de serem compreendidos os fados portugueses que se seguiram ao longo de todas as décadas seguintes.

Do conhecimento dos elementos que contribuíram para a Restauração será possível estabelecer sua relação com a fundação da Colônia do Sacramento, nas ermas margens do Rio da Prata, quatro longas décadas depois. Pois os mesmos fatores remotos que levaram os portugueses a aclamar um novo rei seriam aqueles que, posteriormente, ainda que alteradas as circunstâncias imediatas, os convenceriam a tentar a empresa de fincar sob suas quinas um estabelecimento em plena entrada atlântica das Índias de Castela.

A guerra da Espanha contra a restaurada Monarquia Portuguesa, entre 1640 e 1668, seria, então, transferida, depois de 1680, aos campos da América, e ali perdurariam por mais de século. Os acontecimentos entre um e outro episódio são o objeto principal deste estudo.

O primeiro passo para perscrutar a causa da Restauração do 1º de dezembro de 1640 é o mais imediato e evidente, qual seja, inquirir acerca da identidade e dos anseios daqueles conspiradores que invadiram o Paço Real de Lisboa e aclamaram o Duque de Bragança como rei legítimo de Portugal.

A tradição, sempre ansiosa por epítetos heroicos, reúne estes homens sob o nome de “Os 40 Conjurados”⁹⁷. Liderados pelo mais velho dentre eles, D. Miguel de Almeida, eram, sobretudo, fidalgos de média nobreza, filhos de antigas casas portuguesas, mais ciosas de seus passados serviços à Monarquia que particularmente brilhantes pelos seus cargos ou honras na primeira metade do século XVII.

⁹⁷ Os conspiradores que de alguma forma contribuíram para a Restauração eram algo mais que quarenta indivíduos. Não será ocioso elencar brevemente os nomes e os destinos de alguns deles depois de 1640: D. Afonso de Menezes (Mestre Sala de D. João IV em 1646), D. Álvaro de Abranches da Câmara (membro dos Conselhos de Estado e da Guerra), D. Antão de Almada (7º Conde de Avranches, embaixador na Inglaterra em 1642), D. Antônio de Alcáçovas Carneiro, D. Antônio Álvares da Cunha (17º Senhor da Tábua, Trinchante da Casa Real), D. Antônio da Costa, D. Antônio Luís de Menezes (3º Conde de Cantanhede e 1º Marquês de Marialva), D. Antônio Mascarenhas, Antônio de Melo e Castro (Vice-Rei da Índia e Governador de Moçambique na década de 1660), Antônio de Saldanha, Antônio Teles de Meneses (Conde de Vila Pouca de Aguiar, Governador do Brasil e de Angola), D. Antônio Telo, Ayres de Saldanha, D. Carlos de Noronha, D. Estevão da Cunha (Prior de São Jorge, Cônego do Algarve, Bispo de Miranda), Fernão Teles da Silva (1º Conde de Vilar Maior), D. Francisco Coutinho, D. Fernando Telles de Faro, Francisco de Melo (Monteiro-Mor, embaixador na França entre 1641 e 1642), Francisco de Melo e Torres (1º Conde da Ponte e 1º Marquês de Sande), D. Francisco de Noronha, Francisco de São Payo, D. Francisco de Sousa (3º Conde do Prado e 1º Marquês das Minas), D. Gastão Coutinho, Gaspar de Brito Freire (Morgado na Bahia), Gomes Freire de Andrada, Gonçalo Tavares de Távora, D. Jerônimo de Ataíde (6º Conde de Atouguia, Governador do Brasil entre 1654 e 1657), D. João da Costa (1º Conde de Soure, membro do Conselho da Guerra, embaixador extraordinário na França em 1659), D. João Rodrigues de Sá e Menezes (3º Conde de Penaguião), João de Saldanha da Gama, João de Saldanha e Sousa, D. João Pereira (Prior de São Nicolau, Deputado do Santo Ofício), Doutor João Pinto Ribeiro (jurista e juiz de fora, embaixador à Santa Sé, agente da casa de Bragança e Desembargador do Paço), Doutor João Sanches de Baena (jurista, Desembargador do Paço, membro do Conselho da Fazenda), Jorge de Melo (membro do Conselho da Guerra, embaixador à Catalunha), D. Luís de Almada, Luís Álvares da Cunha, Luís da Cunha de Ataíde, Luís de Mello (Porteiro-Mor), D. Manuel Rolim, Martim Afonso de Melo (2º Conde de São Lourenço, membro dos Conselhos de Estado e da Guerra), Miguel Maldonado (Escrivão da Chancelaria-Mor), D. Miguel de Almeida (4º Conde de Abrantes, vedor da fazenda, mordomo-mor da Rainha), D. Nuno da Cunha de Ataíde (1º Conde de Pontével, Capitão General do Algarve, embaixador extraordinário à Inglaterra), D. Paulo da Gama, Pedro de Mendonça Furtado, D. Rodrigo da Cunha (Arcebispo de Lisboa), Rodrigo de Figueiredo de Alarcão, Sancho Dias de Saldanha, D. Tomás de Noronha (3º Conde dos Arcos), D. Tomé de Sousa, D. Tristão da Cunha de Ataíde e Tristão de Mendonça. Cf. principalmente o *Auto do Levantamento e Juramento d’El-Rei Dom João IV*, de 15 de dezembro de 1640.

Havia entre eles, não obstante, alguns membros da alta nobreza, da hierarquia eclesiástica (encabeçados por ninguém menos que o Arcebispo de Lisboa, D. Rodrigo da Cunha), e alguns letrados, especialmente juristas formados em Cânones e Direito Civil, como o escrivão Miguel Maldonado, o Desembargador João Sanches de Baena, e, principalmente, o Desembargador João Pinto Ribeiro, antigo agente da Casa de Bragança e conselheiro do Duque D. João, o qual seria o principal responsável pelas teses do descumprimento dos juramentos de Tomar de Filipe II pelos seus descendentes, tendentes a legitimar a ascensão da dinastia brigantina ao trono de Portugal.

Como pode ser depreendido de sua atuação na ocupação do Paço da Ribeira, que envolveu não apenas o cruento fim que deram a Miguel de Vasconcelos, principal figura detentora do poder nos anos finais da união dinástica, mas a prisão de diversos oficiais castelhanos que desempenhavam funções de governo em Portugal, o que unia todos estes homens era, sobretudo, um sentimento de insatisfação no seio da nobreza e o ressentimento de se verem preteridos nas altas esferas do poder em favor de estrangeiros e até de arrivistas.

Não é possível negar a ambição que movia a esses homens, não obstante ou até mesmo em conciliação com eventuais sentimentos patrióticos. Quando, nos dias anteriores ao movimento da Restauração, conseguiram eles a aprovação de D. João de Bragança ao seu intento de instalá-lo no trono, o Conde da Ericeira não se esquece de assinalar as mercês que o Duque lhes prometera para o futuro:

*Souberam de João Pinto que a vontade do Duque era que Lisboa desse princípio à empresa, que se introduzissem na facção os mais que fosse possível e que a brevidade recomendava, considerando na dilação a total ruína; que com maior afeto agradecia a todos o ânimo com que empenhavam as vidas pela sua utilidade, e que esperava fosse o sucesso tão feliz que não lhe faltasse tempo de **remunerar tantas finezas, pois era certo que havia de escolher por companheiros na coroa aqueles que tanto trabalhavam por lha pôr na cabeça**. Qualquer palavra desta que João Pinto repetia era um novo espírito que entrava no peito dos que estavam presentes⁹⁸. [destaque meu].*

⁹⁸ CONDE da ERICEIRA, *ob. cit.*, p. 114.

É indubitável, portanto, que o elemento mais imediato dos acontecimentos do 1º de dezembro de 1640 é seu caráter de levantamento de uma facção da nobreza, insatisfeita com a composição do governo da Monarquia.

Se a causa mais imediata da Restauração é um golpe palaciano motivado pela insatisfação da nobreza portuguesa e seu ressentimento contra os castelhanos no governo, não devemos somente por isso julgá-la amoral, pois, à época, nos parâmetros contratuais que regiam a ordem política das Monarquias, constituía um dos principais deveres dos soberanos justamente o favorecer a nobreza. O descumprimento desta obrigação natural seria posteriormente invocado como uma das razões legítimas da Restauração de 1640.

Uma Monarquia Universal, porém, não atinge seu ocaso por simples intrigas entre fidalgos e funcionários. Em tempos de privados e validos, elas já tinham ocorrido antes, e ocorreriam depois por muitas vezes mais, como provam os casos de Lerma, de Uceda, de Olivares, de Castelo Melhor, e tantos outros que seria ocioso mencionar. Deposições de estrangeiros também eram comuns, e até mesmo a moda das defenestrações.

É preciso buscar, assim, causas mais profundas para a Restauração de Portugal naquele final de 1640. Retornemos ao Paço da Ribeira naquele dia e, abstraídos dos movimentos mais ruidosos que se seguiram à sua invasão, perscrutemos outros personagens que se encontravam por ali. Talvez a presença da Duquesa de Mântua no governo de Portugal na época desses sucessos aponte para uma nova pista que possa ajudar a desvendar o problema.

A Princesa Margarida de Saboia, com efeito, se encontra ela própria entre as raízes de uma guerra que Espanha travava então com a França, guerra que se alastrara das fronteiras para o interior dos reinos da Monarquia Espanhola e ameaçava engolfar a Espanha em uma luta fratricida em seu próprio interior.

Filha do Duque de Saboia e de uma Infanta de Espanha, fora esta prima do Rei Filipe IV casada com o Duque de Mântua, estado no norte da Itália, no caminho entre Milão e a Borgonha, ambos, então, domínios dos Habsburgos espanhóis. Ao morrer o Duque em 1628, uma querela sucessória se instaurou no ducado. A Espanha apoiava a pretensão da única filha da Duquesa Margarida, Catarina, ao passo que por detrás da

pretensão do Duque de Nevers restava o apoio do Reino de França. As duas principais potências da Europa continental viram-se, destarte, em lados opostos em uma guerra pela sucessão de um pequeno ducado lombardo entre 1628 e 1631.

Conquanto não tenha ocorrido então quaisquer declarações de guerra aberta entre França e Castela, a questão mantovana só fez contribuir para o acirramento das perenes tensões entre as duas Monarquias, e ninguém em Madrid podia ignorar que do pequeno estalido de Mântua seguir-se-iam, fatalmente, as chamas de um conflito contra o Rei Cristianíssimo.

A situação internacional de Espanha no final da década de 1620 e começos da seguinte não deveriam autorizar, aparentemente, o interesse pela sucessão em Mântua e o consequente risco de uma guerra com França. Desde 1621, com efeito, terminara a longa trégua acordada com as Províncias Unidas dos Países Baixos no reino de Filipe III, e os flamengos aproveitavam a situação não só para consolidar sua independência de fato, mas para escalar suas ofensivas contra os domínios ultramarinos do Rei De Espanha. Nesta situação, em que as tropas de Castela sofriam constantes derrotas em Flandres, uma nova guerra contra a França lhes era de todo indesejável.

Desgraçadamente, sua própria guerra contra as Províncias Unidas era justamente o fator que a levaria irresistivelmente a uma guerra contra Luís XIV. O deslocamento de tropas para Flandres não era realizado por mar, mas dependia de uma rota terrestre que se estendia do Ducado de Milão, no norte da Itália, até os territórios espanhóis na Flandres, passando pela Borgonha e pelos limites entre o Sacro Império e o Reino de França. Colocado no meio do caminho, o Ducado de Mântua era, portanto, de importância estratégica para a manutenção do esforço bélico contra os flamengos. Eis a razão, algo fatal, do envolvimento espanhol na Guerra de Sucessão Mantuana. A tensão que opôs França e Castela neste episódio hoje insignificante acabou por levar à guerra aberta entre as duas Monarquias a partir de 1635.

A presença da Princesa de Mântua indica causas mais profundas, como indica seu protagonismo na guerra de sucessão do ducado (1628-1631) e o decorrente conflito com a França (1635), que sempre se via cercada pelos Habsburgos. Guerras, porém, não derrubam monarquias.

É preciso atentar, portanto, às políticas de Olivares, com particular ênfase em sua União de Armas, intensificada na década de 1630, em decorrência do agravamento da situação internacional depois de 1628. A Duquesa veio a Portugal para isso em 1634.

Particular exceção ao fracasso de Olivares em estabelecer uma União de Armas, mas que pode ter servido de modelo ao que ele tencionava institucionalizar, foi a famosa jornada dos vassallos organizada para a recuperação de Salvador da Bahia aos holandeses em 1625. Boxer relata o clima de euforia que presidiu à sua organização, as doações e a presteza com que a nobreza de Castela e Portugal se apresentou à campanha, abrindo mão de receber soldos, e que resultaram em uma esquadra conjunta de tantos navios e homens que chegou a ser a maior que até aquela data tinha cruzado o Mar Oceano.

Este exemplo seria, no entanto, o único. As políticas do Conde-Duque de Olivares sofreriam forte resistência dos portugueses ao longo da década de 1630 e estariam entre as principais razões invocadas para demonstrar o descumprimento dos capítulos das Cortes de Tomar e justificar a justiça da aclamação do Duque de Bragança como novo Rei. Entre os capítulos de Tomar desrespeitados pelos Reis De Espanhas encontra-se a questão aparentemente menor da abolição das aduanas secas, mas que indicam a insatisfação econômica que também reinava neste período entre os comerciantes do Reino, motivada pelas perdas do açúcar e da prata da América, e que levariam ao apoio dos mercadores à separação de Espanha:

*Estes desconcertos prejudicaram igualmente a todos os Estados do reino e diminuíram de sorte os cabedais dos particulares, que sendo a praça de Lisboa uma das mais ricas do mundo, vieram a extinguir-se quase todas as correspondências dos homens de negócios*⁹⁹.

Conclui-se, finalmente, com a perda do Império, causa maior da Restauração, pois traz consigo elementos transcendentais. Como indicam os sonhos imperiais e profecias messiânicas dos jesuítas, do Bandarra, da espera popular por D. Sebastião, etc., que garantiram o apoio do povo e do clero. Galvanizou o sentimento geral de

⁹⁹ IDEM, *ibidem*, p. 56.

colapso do império a perda de Ormuz para os ingleses e persas sem maiores protestos do Rei da Espanha. A Restauração, neste contexto, seria encarada pelo Conde da Ericeira e muitos outros de seus entusiastas como o renascimento de uma fênix a partir das cinzas de seu império em ruínas pelas mãos dos flamengos:

...ajustando no ano de 1609 a indecorosa trégua com os holandeses, que o mundo soube e todas as nações murmuraram, capitulou que se entendia com todos os reinos e senhorios da coroa de Castela desta parte da linha, ficando com a guerra aberta da linha para além, que são todas as conquistas do reino de Portugal, com que veio a entregar nas mãos dos hereges a maior parte das conquistas gloriosamente compradas com o sangue dos portugueses¹⁰⁰.

A singular agressividade da Companhia das Índias Ocidentais contra as possessões dos Áustrias em ambas as margens do Atlântico após o final da Trégua dos Doze Anos (1609-1621) pode ser explicada pela política interna das Províncias Unidas, e as disputas entre facções que ali se sucediam pelo controle do país e pela expansão ultramarina de suas Companhias de Comércio. Envolvidos desde 1568 em uma guerra tanto nacional quanto religiosa contra seus “inimigos hereditários” espanhóis, dividiam-se os flamengos, grosso modo, entre um partido da paz e um partido da guerra. Os primeiros, formados, grosso modo, pela aristocracia mercantil das principais cidades, formaram no início do século a Companhia das Índias Orientais e tendiam a favorecer uma política conciliatória para com os castelhanos, base da prosperidade de seu comércio. A Trégua que perdurou até 1621 foi o resultado mais patente do poder que eles detiveram até então. A Companhia das Índias Ocidentais, formada por Willem Usselinx em 1619, reunia entre seus membros os homens do partido da guerra, especialmente os calvinistas. Dirigidos pelo Príncipe de Orange, sua chegada ao poder marcou a reabertura das hostilidades contra a Espanha e a expansão da Companhia das

¹⁰⁰ IDEM, *ibidem*, p. 86. Embora esta passagem demonstre bem a grande responsabilidade que os portugueses da época da Restauração atribuíam à união com Castela pela perda de seus domínios ultramarinos, é preciso comentar que, neste caso, a acusação não é completamente exata: a Trégua dos Doze Anos entre Espanha e as Províncias Unidas atrasou mais que precipitou a ofensiva dos flamengos contra as conquistas portuguesas, pois foi apenas após o fim da trégua, em 1621, afastadas por ambas as partes, todas as possibilidades de renovação, que os holandeses fundaram a Companhia das Índias Ocidentais e puseram em prática seu plano de ocupar os territórios de Portugal no Atlântico Sul, que culminaria na rendição da Bahia às armas flamengas em 1624.

Índias Ocidentais. Após a tomada da Bahia em 1625, a frota da prata de 1628 seria capturada no Caribe pelo Almirante Piet Heyn, presa formidável que permitiu à Companhia ocupar Pernambuco em 1630.

Para se ter uma ideia do clima geral da opinião em Portugal nos anos finais da união das Coroas, no que respeita às perdas sofridas pelos portugueses em todas as partes de seu império, não é despropositado lembrar, como exemplo, as declarações do próprio provincial dos jesuítas do Brasil. Em 1625, quando da tomada de São Salvador da Bahia pela armada holandesa aprestada pela Companhia das Índias Ocidentais, conquista sobremaneira facilitada pela parca resistência oposta aos invasores e à fuga inesperada de quase toda a população da capital do Brasil, liderada pelo próprio Bispo, um dos poucos remanescentes na cidade, o Padre Domingos Coelho S. J., Provincial da Companhia de Jesus, assim se exprimia ao comandante dos flamengos: “...criticava abertamente a política imperial da Espanha, culpando a administração filipina por todos os reveses sofridos por Portugal e derramando lágrimas ao falar na morte de El-Rei D. Sebastião, em 1578¹⁰¹”. Semelhantes opiniões, misto de frustração com os sucessos recentes do império e esperanças milenaristas despropositadas por um ressurgimento quase milagroso, a que não escapou nem mesmo um Vieira, eram comuns entre o clero e o povo de Portugal às vésperas da Restauração, e constituem, talvez, as causas mais profundas do movimento de finais de 1640¹⁰².

Pairavam as causas acima apontadas como ameaça à união dos reinos peninsulares. Para que elas se conjugassem no primeiro dia de dezembro de 1640, porém, foi necessário que os acontecimentos se precipitassem rapidamente, uns sobre os outros, como que se atropelando, ao longo dos anos imediatos que precederam a Restauração. A partir de 1628 e durante toda a década de 1630, com efeito, concentram-se estes acontecimentos, e ao longo de todos estes anos, é possível assinalar, cada vez

¹⁰¹ C. R. BOXER, *ob. cit.*, p. 62.

¹⁰² Os sonhos de uma glória perdida, pronta a ser recuperada por uma regeneração meio devota e meio guerreira de toda a nação, expectante sempre por um herói salvador, não é exclusividade de Portugal naquela época. Na própria Castela, nos anos finais do reinado de Filipe III, aqueles que se opunham à política pacifista e conciliadora do valido do Rei, o Duque de Lerma, chegaram a formar um grupo importante na Corte espanhola, desejosos de recuperar a tradição imperial e cruzada da Monarquia Espanhola, vocação militante que fora, outrora, a causa de sua grandeza, e cujo abandono vil era, agora, a causa de sua humilhação. Do meio destes personagens, entre os quais se destacavam os comandantes castelhanos acantonados na Itália, como o Conde de Fuentes, os Marqueses de Bedmar e Villafranca e o Duque de Osuna (Vice-Rei da Sicília e de Nápoles), saíria o próprio Conde-Duque de Olivares. Cf. ELLIOTT, *ob. cit.*, p. 353-354.

mais rapidamente, o desdobramento das causas do levantamento português contra o Rei de Castela.

Após descrevermos as causas da Restauração a partir da mais imediata até a mais remota, a descrição de sua precipitação final começará agora pelo elemento mais profundo e descenderá até o mais aparente.

No que tange às preocupações portuguesas pela perda de suas conquistas ultramarinas e as acusações de incúria por esses domínios que pesavam sobre Coroa castelhana, o ano de 1628 assinala a captura, pela armada da Companhia das Índias Ocidentais, sob o comando de Piet Heyn, de toda a frota espanhola da prata, em pleno Mar do Caribe. A vitória holandesa, vista então como façanha tão espetacular que engendrou comemorações grandiosas e canções populares até hoje vivamente cantadas pelo povo, resultou na tomada de um botim até então inédito de milhões de pesos de prata, e na crescente percepção da debilidade espanhola em defender seu império sobre as Índias de Castela, atacada no próprio coração de seus vastos domínios.

Se a recuperação da Bahia em 1625 por uma armada luso-espanhola desfechava então uma grande derrota e um prejuízo não menor para a Companhia das Índias Ocidentais, a ponto de leva-la à beira da insolvência, esta providencial vitória trouxe à combalida empresa novo alento e enormes capitais. Em 1630, portanto, puderam os flamengos voltar à carga e atacar novamente as fontes portuguesas do açúcar no Brasil. Naquele ano, não obstante os avisos prévios que chegaram à corte de Madrid da iminência de uma invasão inimiga à Capitania de Pernambuco, uma armada da WIC conquistou facilmente o Recife, graças à estreiteza dos reforços que Castela se dignara enviar à mais rica capitania brasileira sob o comando de Martim de Albuquerque.

Nos anos que se seguiram, a contenda entre Portugal e a Companhia holandesa arrastou-se lentamente, os flamengos atrapalhados pela falta de um comando efetivo, e os portugueses limitados a uma guerra de guerrilha ocasionalmente reforçada pelo envio de alguns reforços da Península. A partir de 1637, porém, a situação pende decisivamente para o lado flamengo, quando Maurício de Nassau assume o comando das possessões da Companhia das Índias Ocidentais no Brasil e dirige, a partir do Recife, uma ofensiva que submeteria aos holandeses o interior da Capitania de Pernambuco, a Capitania da Paraíba ao norte, e, avançando ao sul, desbaratando nas

Alagoas as defesas até então moderadamente eficazes do Conde de Bagnolo, comandante dos terços portugueses, os territórios de Sergipe.

A retirada final dos portugueses à capital do estado do Brasil pôde, porém, deter a investida de Nassau à Bahia, retirando os holandeses o cerco que tinham imposto a São Salvador em 1638. Esta pequena pausa nas refregas não teve o condão, porém, de deter o contínuo curso de derrotas dos portugueses para os flamengos no Brasil.

Uma armada enviada pelo Rei de Espanha para o socorro de Pernambuco no mesmo ano de 1638, sob o comando do Conde da Torre, D. Fernando de Mascarenhas, na qual se depositavam todas as esperanças dos portugueses em recuperar seus mais ricos e lucrativos territórios, após sofrer atrasos e mortes para as sempre perniciosas correntes e febres de Cabo Verde, falhou miseravelmente em seu objetivo de reconquistar Pernambuco aos hereges de Holanda.

O fracasso da expedição do Conde da Torre em 1639 fora apenas a derrota mais recente que o império de Portugal sofrera. Suas circunstâncias, porém, contribuíram então para o acirramento dos ânimos dos portugueses contra seu suserano castelhano. Não apenas se creditou parte deste fracasso à incúria do comandante da armada espanhola que se devia juntar à portuguesa em Cabo Verde, sujeitando esta à perda de inúmeros soldados para a insalubridade do clima local, como à própria atuação do Conde da Torre, que evitara dar combate aos holandeses e limitara-se a desembarcar um pequeno contingente de tropas, sob o comando de Luís Barbalho, nas proximidades de Pernambuco, antes de se retirar rápida e inexplicavelmente para a Bahia.

A notícia de mais um revés sofrido contra os flamengos, aliada ao fim inglório da expedição do Conde da Torre e as culpas que se lançaram então contra o governo castelhano pelo fracasso, pesavam ainda em 1640 sobre a opinião dos portugueses, tanto que D. Fernando de Mascarenhas fora responsabilizado pelo desastre da expedição que comandara e por isso ainda se achava encarcerado, no 1º de dezembro de 1640, como descrito acima, na Fortaleza de São Gião, em Lisboa. Tantos reveses imprimiam, assim, a impressão que, sob o domínio de Castela, Portugal perdia inexoravelmente seu império, caindo uma a uma todas as conquistas granjeadas no século anterior.

O ano de 1628 não foi apenas o da primeira perda da frota da prata sofrida pela Monarquia Espanhola, mas também do início de seu envolvimento na guerra da

sucessão no Ducado de Mântua. Agravavam estes acontecimentos as circunstâncias já por si mesmas dificultosas nos âmbitos internos e externos de Espanha. Os Áustrias continuavam a sofrer derrotas militares importantes nos campos de batalha de Flandres, exemplo das quais sobressai a perda de Breda, conquistada poucos anos antes e celebrada então como uma grande vitória, mas que, por ora, se mostrara efêmera e ilusória, restando dela apenas o quadro de Velásquez que celebra o episódio.

Internamente, o contínuo esforço de guerra contra a rebelião dos flamengos protestantes contribuía para agravar, ainda mais, a incontornável crise fiscal da Monarquia, cujos rendimentos não bastavam para suprir seus enormes gastos anuais, obrigando Castela a submeter-se a um ciclo de empréstimos e moratórias que a enredava cada vez mais em uma crise financeira insolúvel.

A urgência progressivamente mais e mais premente apresentada pelos seus problemas fiscais e financeiros levou o governo do Conde-Duque de Olivares a intensificar seus esforços, na segunda metade da década de 1630, de obrigar os reinos peninsulares a contribuírem com mais direitos que seus forais e costumes autorizavam. Os estados do Reino de Aragão, bem como o Reino de Portugal, foram os alvos principais desta política, dado o estado de exaustão que o Reino de Castela apresentava, responsável este pela maior parte do rendimento da Monarquia.

A tentativa de impor sua União de Armas a qualquer custo, materializada por um aumento de tributos que deveria resultar na contribuição de 500 mil cruzados anuais pelo Reino de Portugal, foi, assim, outra causa, ao lado das derrotas sofridas no império ultramarino, que precipitaram os acontecimentos que culminariam na Restauração de 1640. Pois, frustrado pelos poucos resultados que suas tentativas anteriores lhe tinham granjeado, o Conde-Duque ordenou, em meados da década de 1630, que os governadores de Portugal enviassem corregedores às vilas e cidades do reino lusitano a fim de dividir entre elas a contribuição que deveriam dar a fim de perfazer o montante dos 500 mil cruzados e impor os novos tributos de uma vez por todas.

Foi esta a origem da grande revolta popular de Évora que, a partir de 1637, espalhar-se-ia pelo sul de Portugal e pelo Algarve e que a muito custo seria dominada. Quando o corregedor enviado de Lisboa chegou a esta importante cidade do Alentejo, sua comissão tributária foi de tal forma rejeitada, que o povo de Évora, por instigação dos oficiais da Câmara, se levantou em franca rebelião.

Entre os principais apoiadores das agitações estava a Companhia de Jesus, mantenedora de uma importante Universidade em Évora e sempre pronta, nesta época, a aderir a movimentos de índole nacionalista e até messiânica. Muitos de seus noviços e estudantes tomaram em armas nesta ocasião e formaram regimentos contra o governo do Rei de Espanha e seu odiado valido, o Conde-Duque de Olivares.

Chamada posteriormente de “Revolta do Manuelinho”, em referência a um popular de Évora, a revolta contra a nova tributação rapidamente granjeou a adesão da maior parte das localidades do Alentejo e espalhou pelo Algarve e mesmo a Santarém e outras cidades próximas a Lisboa, a ponto do governo da Duquesa de Mântua e do Secretário Miguel de Vasconcelos ver-se seriamente ameaçado na própria capital de Portugal. Então já se ouviam algumas aclamações, quando chegada a Vila Viçosa a onda da revolta, do Duque de Bragança como Rei legítimo e natural de Portugal.

O Duque D. João, porém, não aderiu então aos revoltosos. A nobreza do Reino, em geral, adotou uma posição conciliatória no Alentejo, a ponto de formar uma Junta em Évora com a intenção de intermediar as aspirações do povo levantado junto aos representantes enviados à cidade pelo governo de Madrid. Foi, com efeito, esta atitude da nobreza portuguesa que impediu que a rebelião de Évora se convertesse, então, em um levante geral semelhante àquele que aconteceria na Catalunha poucos anos depois.

Não obstante esta intermediação dos nobres, à frente dos quais estava o Conde de Basto, três vezes governador de Portugal durante a União das Coroas, e o Duque de Bragança, principal senhor do Reino, a revolta não pôde ser aplacada, nem mesmo pelo envio do Secretário de Estado português junto ao Conselho de Portugal em Madrid, o Conde de Linhares, que ofereceu aos revoltosos o perdão e a transação na questão dos tributos, apenas, porém, se os juízes ordinários das vilas revoltosas fossem pedir a misericórdia de Filipe IV em Madrid, apresentando-se diante do Rei e sua corte, com todos os embaixadores estrangeiros reunidos, vestidos de sacos, com cordas ao pescoço e descalços.

Esta curiosa tentativa de reencenar a rendição de Calais na corte do Rei De Espanha, maiormente com o objetivo de demonstrar às potências da Europa a força e estabilidade do trono da Casa de Áustria, foi rechaçada pelos revoltosos. A esta altura, porém, Castela já reconhecia a gravidade da ameaça, e reunira tropas nas fronteiras do Alentejo e do Algarve. A supressão da rebelião foi realizada, assim, pela força das

armas, e as punições que se seguiram foram exemplares e severas, com inúmeras condenações à forca, às galés e ao desterro.

O desfecho da crise iniciada em Évora foi o estabelecimento de duas Juntas nas cidades de Badajoz e Aiamonte, destinadas a dirigir a aplicação dos novos tributos do Conde-Duque, atropelando, deste modo, os conselhos de Portugal e desrespeitando as liberdades acordadas nas Cortes de Tomar de 1581, que previam que novas contribuições do Reino de Portugal só haveriam de ser aprovadas pela convocação de Cortes e a concordância dos estados do Reino.

A supressão da rebelião de Évora pela força, sem resolução do impasse entre a Coroa e os portugueses que dera o ensejo à revolta em primeiro lugar, e seguida pela insistência cada vez mais intransigente de fazer acatar a ordem de cobrança da União de Armas não pôde, como é óbvio, suprimir as queixas da população. As pendências deixadas em aberto pelos distúrbios de Évora seriam um elemento fundamental entre os fatores da Restauração alguns anos depois, e contribuiriam para o rápido apoio das camadas populares, do baixo clero e das ordens religiosas, especialmente os jesuítas, ao movimento que aclamaria o Rei D. João IV.

A progressiva severidade com que a Monarquia espanhola tentava fazer valer os novos tributos em Portugal e em outras partes de suas possessões, contudo, talvez não pudesse mesmo ser evitada. Pois a insistência da cobrança era acompanhada não só da exaustão financeira da Coroa dos Áustrias, mas do rápido recrudescimento das guerras que ela enfrentava na década de 1630.

Se a Guerra de Sucessão de Mântua fragilizara a paz então reinante entre a França e a Espanha, uma disputa entre os Habsburgos e Bourbons por duas cidades na Alemanha, no contexto da Guerra dos Trinta Anos, acabou por acarretar, a partir de 1635, no rompimento da guerra aberta entre as Monarquias de Filipe IV e Luís XIII.

Seguiu-se entretanto, em razão das hostilidades da França e das agências de Richelieu, a revolta da Catalunha no início de 1640. Com o exército castelhano a caminho para pacificar os catalães e impedir que uma ofensiva francesa se aproveitasse desta brecha, a convocação do Duque de Bragança e de grandes nobres portugueses para a ofensiva, pouco tempo antes da restauração, marcou o definitivo concurso da nobreza

à causa da separação. Tudo se junta no 1º de dezembro de 1640, todas os elementos cujo concurso perpassará a política da Monarquia Lusitana nas décadas seguintes.

1.3. Portugal após a Restauração

Aclamado o Duque de Bragança em Lisboa, no 1º de dezembro de 1640, como Rei de Portugal e Algarves, a restaurada Monarquia Portuguesa ver-se-ia diante de um longo conflito com a Coroa de Castela. O novo soberano, porém, não se ocuparia somente da defesa das fronteiras do Reino, mas buscaria assegurar o reconhecimento de sua suserania em todas as conquista ultramarinas de Portugal, e firmar pactos de paz e aliança com outras potências europeias que estivessem então em guerra com os espanhóis na grande conflagração da Guerra dos Trinta Anos (1618-1648).

Iniciada por um grupo de nobres e eclesiásticos, que a tradição denominaria os “Quarenta Conjurados”, a aclamação de D. João IV só atraiu o concurso do povo de Lisboa em razão da intermediação que os jesuítas efetuaram entre este e os fidalgos que, naquele dia, entre invectivas e vivas ao novo rei, invadiram o palácio da cidade, prenderam a Vice-Rainha Duquesa de Mântua e lançaram pela janela do paço o Secretário de Estado Miguel de Vasconcelos.

Emissários foram enviados a todas as partes do Reino para que elas também aclassem ao Duque de Bragança e o reconhecessem como seu legítimo monarca. Entre hesitações, como as das Câmaras do Porto e de Coimbra, e entusiasmos, todo o Reino abraçou a nova situação¹⁰³.

O mesmo reconhecimento também deveria advir de todo o Império. Com exceção de Ceuta, todas as conquistas ultramarinas que, na ordem da Monarquia Dual, pertenciam à Coroa de Portugal, aclamaram o novo rei. Os esforços empreendidos pela Coroa neste sentido indicam que a Restauração de Portugal não poderia prescindir da conservação de seu Império.

Tal visão era compartilhada por muitos setores do Reino e das conquistas. Com efeito, além dos jesuítas, e sua grande influência junto ao povo, e da nobreza média,

¹⁰³ E. O. FRANÇA. *Portugal na Época da Restauração*, p. 298-301.

apoiaram com entusiasmo a Restauração os maiores comerciantes do Reino. Destacam-se, entre estes, Duarte da Silva e Manuel Fernandes Vila Real¹⁰⁴. O fato de o grosso de suas operações se relacionar com transações comerciais ao redor do Império confirma a suposição de que foi a perda deste a causa principal do apoio à Restauração.

Grandes mercadores como esses constituiriam, ademais, uma das principais fontes de empréstimos para a Coroa. Próximo do Padre Antônio Vieira, Duarte da Silva, por exemplo, seria um dos principais financiadores da expedição do Conde de Vila-Pouca de Aguiar à Bahia em 1648, destinada a salvar a capital do Estado do Brasil de uma investida holandesa. Este episódio confirma não somente o interesse dos comerciantes reinóis na manutenção do Império e do comércio daí advindo, mas também que da conservação do Império dependia a sobrevivência da Monarquia, não apenas diretamente, pelo controle de seu comércio e navegação, mas também indiretamente, a exemplo do caso de empréstimos tomados daqueles que do comércio com o Império se beneficiavam.

Além dos interesses pelo Império, as regulamentações algo centralistas da Monarquia Espanhola da época de Olivares também provocaria o apoio de setores diversos de Portugal. Para ficar no caso dos mercadores, importa ressaltar que muitos eram cristãos-novos, e enquanto tais estariam ansiosos por uma mudança de regime que poderia facilitar sua situação em época de eventual recrudescimento da Inquisição. Nem era despidendo imaginar tal hipótese, pois épocas de guerras como a que a Espanha atravessava costumavam provocar, há pelo menos um século, esforços no sentido de promoção de certa uniformidade de consciência no interior de seus domínios, para cujo objetivo a Inquisição sempre fora instrumento preferencial desde a época dos Reis de Espanha. Neste caso, porém, o próprio Duarte da Silva sentiria o erro advindo de seu otimismo, no sentido de que a Inquisição portuguesa não foi menos ciosa que sua contraparte espanhola em seus processos contra judaizantes.

Análoga e falsa esperança de se evadir das regulações de Castela foi também um importante estímulo no além-mar, a exemplo do caso dos paulistas. A Espanha tendia a coibir suas atividades na captura de índios e suas investidas contra os jesuítas. Quem poderia saber se a mudança de regime não melhoraria sua situação legal e tendesse a

¹⁰⁴ Cf. M. M. A. BOGACIOVAS. *Cristãos-Novos em São Paulo (Séculos XVI-XIX)*. São Paulo: ASBRAP, 2015, p. 315.

reverter os reveses em sua principal atividade econômica. Em todos os casos, se tinham estas esperanças, mercadores de Lisboa e bandeirantes paulistas foram decepcionados pela posterior política de D. João IV, muito parecida com Espanha. Nem os jesuítas, por fim, entusiastas da Restauração, e Antônio Vieira não o mais insignificante entre eles, também não viram cumpridas suas esperanças milenaristas e políticas.

No caso do Brasil, as notícias da aclamação de D. João IV chegaram apenas no ano seguinte, através de um enviado que desembarcou furtivamente em Salvador, em 15 de fevereiro de 1641, trazendo uma carta do novo monarca ao vice-rei desse Estado, D. Jorge de Mascarenhas, Marquês de Montalvão. Apenas após se consultar com o Bispo, o clero, as ordens, e as autoridades civis da capital, e instigado, principalmente, pelos jesuítas (sempre os maiores entusiastas da Restauração), decidiu-se o governador a reconhecer D. João, apesar dos regimentos espanhol e napolitano então aquartelados na cidade¹⁰⁵.

No sul, foi o governador do Rio de Janeiro, Salvador Correia de Sá e Benevides, quem, com o concurso do clero e das autoridades municipais, após receber as notícias da Restauração enviadas por Montalvão através do próprio provincial dos jesuítas no Brasil, Padre Manuel Fernandes, aclamou o novo monarca e instigou as Câmaras das capitanias austrais do Brasil a efetuarem o mesmo reconhecimento formal¹⁰⁶.

Nos meses seguintes à Restauração de 1640, a aclamação de D. João seria repetida também nas praças portuguesas da África e da Ásia, e por todo o Império. Em pouco tempo seguir-se-iam as primeiras vitórias dos portugueses contra os castelhanos, a exemplo do Cerco de São Filipe, no arquipélago dos Açores, entre 27 de maio de 1641 e 4 de março de 1642.

Tais quais estas cerimônias de reconhecimento, os imediatos esforços diplomáticos portugueses após a Restauração, junto às potências da Europa, visavam não apenas assegurar a defesa do Reino ante o avanço do inimigo castelhano, mas garantir a conservação e a recuperação de seu império ultramarino.

Em ambos os casos, a diplomacia joanina deveria se concentrar naturalmente nas relações de Portugal com os Estados Gerais das Províncias Unidas dos Países Baixos.

¹⁰⁵ C. R. BOXER. *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola, 1602-1686*, p. 157-158.

¹⁰⁶ V. COARACY. *O Rio de Janeiro no Século XVII*.

Não apenas estavam os holandeses engajados há décadas em sucessivas guerras contra a Espanha, mas constituíam, na primeira metade do século XVII, a principal ameaça contra as conquistas portuguesas em três continentes.

Desde a primeira incursão de suas naves no Oceano Índico, em 1597, mas especialmente após a fundação da Companhia das Índias Orientais, em 1601, e a assinatura da Trégua dos Doze Anos (1609-1621), a Holanda desafiava o direito exclusivo dos portugueses de navegação e comércio no Oriente¹⁰⁷.

Na América, a Companhia das Índias Ocidentais atacara e ocupara Salvador da Bahia em 1624. Repelidos no ano seguinte, os holandeses, contudo, conquistaram Olinda e o Recife em 1630 e desde então se expandiram dali até o Rio Grande do Norte (1633), Paraíba (1634), grande parte de Pernambuco (1635) e Ceará (1637).

Restaurado Portugal, a Monarquia via-se privada de extensos territórios em suas conquistas ultramarinas e das rendas advindas do comércio e domínios no Oriente e no Ocidente. Finda sua união com a Monarquia Espanhola, cuja guerra contra as Províncias Unidas dera ensejo às investidas dos flamengos contra seu império, a Coroa portuguesa, sujeita ainda à inevitável ofensiva de Castela contra um reino que ela encarava como revoltado, empreendeu esforços para estabelecer a paz com os Estados Gerais.

Uma embaixada foi enviada por D. João IV à Haia, chefiada por Tristão de Mendonça Furtado, que resultou na assinatura, aos 12 de junho de 1641, de um tratado de trégua e encerramento de hostilidades entre o Reino de Portugal e as Províncias Unidas¹⁰⁸. Na América, ao receber do Vice-rei do Brasil pela mesma época a notícia da Restauração portuguesa, o Conde de Nassau promoveu em Pernambuco celebrações e festas para felicitar os portugueses e comemorar sua libertação do jugo do Rei De Espanha.

Não obstante as festas e o tratado, pelo qual a Coroa de Portugal esperava garantir a paz com os holandeses a fim de concentrar suas forças na guerra contra Castela, a Companhia das Índias Ocidentais prosseguiu sua expansão às custas das conquistas portuguesas em ambas as margens do Atlântico. O tratado de 1641 só seria

¹⁰⁷ A.H. DE OLIVEIRA MARQUES. *História de Portugal*, v. II, p. 207-208.

¹⁰⁸ L. NORTON, "Os planos que Salvador Correia de Sá e Benavides apresentou em 1643 para se abrir o comércio com Buenos-Aires e reconquistar o Brasil e Angola", in *Brasília*, v. II (1943), p. 595.

ratificado aos 18 de novembro deste ano, formalidade que serviu de pretexto para as ofensivas dos meses anteriores.

Uma esquadra holandesa, composta por vinte naus em que navegavam dois mil homens e duzentos índios, foi enviada a Angola pelo Conde de Nassau, onde ocupou Luanda aos 24 de agosto de 1641. Após entregar a cidade sem oferecer resistência, os povoadores portugueses de Angola deixaram Luanda para se refugiarem em três presídios do interior do país, Massangano, Cambambe e Muxima¹⁰⁹. No mesmo ano foram ocupadas pelos flamengos Benguela e as ilhas de São Tomé e Príncipe.

Ainda em 1641 os holandeses atacaram Sergipe e conquistaram o Maranhão, no Brasil, ao passo que a Companhia das Índias Orientais infligiu severas perdas aos portugueses em seus domínios do Estado da Índia ao longo de toda a década de 1640.

O tratado luso-flamengo de 1641, almejado com tanta ênfase pelo Reino recentemente restaurado, e que ainda previra um acordo de mútua assistência entre os dois Estados, quedou-se, assim, sem efeito, com exceção da ausência de hostilidades entre Portugal e os Países Baixos nas terras e mares da Europa¹¹⁰.

A despeito da celebração de um tratado com a Inglaterra no ano seguinte de 1642, em que se incluía a cláusula da nação mais favorecida, não foi muito mais feliz a diplomacia lusitana junto a outros poderes europeus. A Santa Sé negou-se a reconhecer a legitimidade de D. João IV ao trono de Portugal. A Inglaterra era palco, desde 1642, de uma guerra civil, tornando virtualmente sem utilidade o tratado então celebrado com os portugueses. Da França, potência em que a Coroa portuguesa depositara suas maiores esperanças, que impulsionara e celeremente reconheceu sua Restauração, e para onde D. João IV enviara como seu representante o Marquês de Niza, resultavam poucos auxílios concretos, apesar da guerra que Luís XIII travava contra a Espanha¹¹¹.

Eis a situação da Monarquia Portuguesa nos anos imediatos ao de sua Restauração. Fadado a defender sozinho as suas fronteiras contra o exército castelhano, debilitado por grave crise econômica e financeira, o Reino de Portugal contemplava ainda a iminência da perda completa de seu império ultramarino. Muitas praças do Oriente, da África e do Brasil foram atacadas ou perdidas para os flamengos, algumas

¹⁰⁹ Idem, p. 595.

¹¹⁰ Idem, p. 596.

¹¹¹ A. H. DE OLIVEIRA MARQUES. *História de Portugal*, v. II, p. 186-188.

irremediavelmente. Em 1643 rumores havia de que a Companhia das Índias Ocidentais preparava uma nova investida contra a Bahia. Se o futuro e provável ataque contra Salvador fosse bem sucedido, todo o Brasil seria perdido para os holandeses¹¹².

1.4. Salvador de Sá no Conselho de Guerra e a Conquista de Buenos Aires

“Sem Angola não se pode sustentar o Brasil e menos Portugal sem aquele Estado¹¹³”. Assim declarava o Conselho de Guerra, reunido em Évora em 17 de outubro de 1643, com o propósito de avaliar os rumores sobre o iminente ataque holandês à Bahia. Com efeito, pareceu ao Conselho não só que se deveriam enviar ao Brasil homens e munições, e alertar o Governador Geral daquele Estado, Antônio Telles da Silva, para que se precavesse contra a temida ofensiva, mas também queurgia a Portugal socorrer e recuperar Angola aos flamengos¹¹⁴.

O parecer do Conselho de Guerra reconhece que a manutenção do Brasil dependia do domínio sobre Angola, pois nesta conquista africana sempre foram embarcadas enormes quantidades de escravos, imprescindíveis à produção e à lavoura da América Portuguesa. Desta produção, mormente a dos engenhos de açúcar, por sua vez, advinham boa parte do comércio e das rendas da Monarquia Portuguesa. Ocupada em uma guerra defensiva contra invasores castelhanos em suas fronteiras, especialmente no Alentejo, a Coroa contava obrigatoriamente com o comércio de açúcar e as rendas provenientes de suas alfândegas para garantir a sustentação de seus exércitos e a integridade do Reino de Portugal.

“Sem Angola não se pode sustentar o Brasil e menos Portugal sem aquele Estado”. Parece claro, portanto, que pelo menos desde a década de 1640 a Coroa de Portugal tinha clara consciência de que a independência do restaurado Reino de Portugal dependia necessariamente da recuperação e manutenção de seu império no Atlântico Sul. Reconhecia-se, ademais, o que é digno de nota, que entre as conquistas do Atlântico e a Metrópole havia inexorável integração econômica e comercial,

¹¹² L. NORTON, *ob. cit.*, p. 596-597.

¹¹³ Arquivo Histórico Colonial, doc. nr. 245, caixa nr. 1 – Rio de Janeiro – 1617 a 1645, *in* L. NORTON, *ob. cit.* p. 605-606.

¹¹⁴ L. NORTON, *ob. cit.*, p. 596-597.

verdadeira interdependência entre diferentes pontos do império, a ponto da perda de uma das partes ser capaz de afetar a manutenção das demais.

O Conselho de Guerra parece exprimir neste parecer a convicção de que a conservação de qualquer um dos domínios da Monarquia Portuguesa dependia da conservação de todos, no mesmo sentido de que a perda de qualquer de seus domínios levaria à perda de toda a Monarquia.

É preciso ressaltar, porém, que o Conselho de Guerra não faz notar a D. João IV apenas a integração e articulação existentes entre o Reino e as conquistas ultramarinas portuguesas da África e da América. O mesmo parecer indica outro componente desse sistema sobre o qual se fundava a própria existência de sua Coroa: a “comunicação e correspondência (...) com as Índias [de Castela] de modo que possa entrar por ali alguma prata neste Reino¹¹⁵ ...”.

Além do tráfico de escravos de Angola e da produção de açúcar do Brasil, o comércio de prata das Índias de Castela, realizado mormente a partir do Rio da Prata, constituía para Portugal, assim, o terceiro elemento que compunha sua articulação econômica no Atlântico Sul. Ao ressaltar a interdependência entre os três elementos apontados, o Conselho de Guerra terminava seu parecer com uma ordem para que Salvador Correia de Sá, “que de presente se acha nesta Corte que tem grande experiência e conhecimento das coisas de uma e outra parte¹¹⁶”, lhe apresentasse por escrito os meios que julgasse apropriados para que Portugal conservasse e recuperasse o domínio e o comércio de seu império no Atlântico Sul.

Governador do Rio de Janeiro em 1641, quando fizera aclamar a D. João IV nas capitanias do sul do Brasil, Salvador Correia de Sá e Benevides entregara o governo fluminense a Luís Barbalho Bezerra a 27 de junho de 1643, após ver-se envolvido em conflitos tanto com os paulistas, que alguns anos antes expulsaram os jesuítas de seus colégios da Capitania de São Vicente e desconfiavam das relações amistosas de Salvador Correia com os discípulos de Inácio de Loyola, quanto com o novo governador geral do Brasil, Antônio Telles da Silva. Filho e marido de espanholas, ademais, o governador do Rio sofria acusações em Portugal de ser partidário de Castela

¹¹⁵ Arquivo Histórico Colonial, doc. nr. 245, caixa nr. 1 – Rio de Janeiro – 1617 a 1645, in L. NORTON, *ob. cit.* p. 597.

¹¹⁶ *Idem*, p. 597.

e potencial traidor. Decidido a se apresentar na Corte e dissolver as suspeitas de que era alvo, três dias depois de entregar o governo, partiu do Rio de Janeiro na frota do açúcar com destino ao Reino¹¹⁷.

Para melhor compreender o que vai acontecer agora, é recomendável ter em mente que Salvador Correia de Sá já possuía, nesta época, interesses no sul do Brasil. Não só herdara de seu pai a posição de governador do Rio de Janeiro e administrador das minas de São Vicente, como tentara garantir para si uma governação autônoma, em relação ao Governador Geral do Brasil, que englobasse todas as capitanias da Repartição Sul do Estado do Brasil. Se esta aspiração revela seu otimismo para com as minas então recentemente descobertas ao sul da Capitania vicentina, seu inalterável apoio à Companhia de Jesus o indisporia seriamente com os paulistas, que haviam expulsado os jesuítas poucos anos antes e tolheram suas ambições no início da década.

Além disso, Salvador tinha já experiência contra os holandeses do norte do Brasil, a quem enfrentara na época da invasão da Bahia, em 1625, e passara longos anos no Vice-Reino do Peru, onde conhecera os caminhos do Paraguai e do Rio da Prata e fizera pessoalmente a viagem à Imperial Cidade de Potosí, além de ter se casado, nestes anos, com uma rica herdeira de Tucumán, que lhe facultava valiosos contatos espalhados em todo o caminho entre o porto de Buenos Aires e as minas do Alto Peru.

Estas observações tencionam mostrar a importância da carreira pregressa de Salvador de Sá para entender suas ações em Portugal e em várias partes do reino nos anos posteriores ao seu desembarque em Lisboa no final de 1643. Demonstram, também, a constância admirável de seus interesses e planos ao longo das décadas. No caso da governação da Repartição Sul do Brasil, por exemplo, se ele não a conseguira agora, finalmente a alcançaria cerca de uma década depois.

Ao desembarcar em Lisboa em outubro de 1643, portanto, Salvador Correia dirigiu-se a Évora, onde a Corte se achava reunida. Conseguiu reabilitar-se diante de D. João IV, a ponto do soberano:

(...) no primeiro dos três dias que ele [Salvador Correia de Sá] ali passou houve por bem agracia-lo com um lugar no Conselho Ultramarino, no segundo fazê-lo general da

¹¹⁷ C. R. BOXER, *ob. cit.*, p. 164-167.

*armada da escolta do Brasil, e no terceiro lhe prometeu o título de Conde, com 4.000 cruzados de renda e a obrigação de voltar às minas de São Paulo e extrair delas 200.000 cruzados em metais preciosos*¹¹⁸.

Na mesma ocasião, instado a apresentar seu parecer ao Conselho de Guerra, Salvador Correia de Sá submeteu-lhe como resposta, quatro dias depois, aos 21 de outubro de 1643, os planos que aconselhava a Coroa a seguir no Atlântico Sul a respeito de holandeses e castelhanos. As informações apresentadas eram divididas em três partes distintas, porém substancialmente interligadas, como se verá¹¹⁹.

A primeira informação¹²⁰ apresentada ao Conselho de Guerra dizia respeito justamente aos meios de se abrir o comércio com Buenos Aires. Começa por declarar que esta abertura lhe parecia dificultosa na ocasião em razão da perda de Angola para os holandeses. Eram os africanos a principal mercadoria com que os portugueses praticavam o comércio com o Rio da Prata, e aquela de que os castelhanos mais tinham necessidade. As conquistas na África eram, portanto, essenciais para que as transações com Buenos Aires pudessem ser reestabelecidas e as importações de prata, por intermédio daquele porto, recuperadas.

“Vencida esta dificuldade”, porém, Salvador Correia de Sá aconselhava o envio de navios mercantes do Rio de Janeiro e de São Vicente, tripulados por quinhentos a seiscentos homens, além de índios, até o estuário platino, onde deveriam desembarcar em Buenos Aires e construir uma fortaleza na “chacarilha de Dona Catarina”, local próximo ao Riachuelo, onde comumente se realizavam os embarques e desembarques das embarcações. Para a construção desse presídio, os navios deveriam levar, como lastro, tijolos do Rio de Janeiro e cal de São Vicente, inexistentes no destino da expedição. Acrescentava que a operação seria fácil, pois a cidade não tinha, além de um forte com inútil artilharia, qualquer defesa. Indicava para o comando da armada a um seu antigo auxiliar do Rio de Janeiro, D. Antônio Ortiz de Mendonça, “por sua

¹¹⁸ “Parecer de 3 de maio de 1677” publicado na *Revista Trimensal*, vol. LXIII, p. 8-12 (1901), e em *Documentos Históricos*, LXXXVIII, p. 123-127 (1950), cf. C. R. BOXER, *ob. cit.*, p. 168.

¹¹⁹ L. NORTON, *ob. cit.*, p. 597-601.

¹²⁰ Arquivo Histórico Colonial, doc. nr. 245, caixa nr. 1 – Rio de Janeiro – 1617 a 1645, in L. NORTON, *ob. cit.* p. 605-606.

experiência, e modo que tem para fazer capaz aquela gente da tenção de Vossa Majestade¹²¹».

Além da aproximação pela via marítima, Sua Majestade deveria coordená-la com uma expedição terrestre pelo interior do continente, concedendo, para este fim, licença aos paulistas para elegerem um capitão-mor a fim de atravessar o sertão em direção ao Paraguai e descer o rio Paraná, onde não apenas atacariam os aldeamentos e apresariam legalmente numerosos indígenas, como também investiriam contra os estabelecimentos castelhanos na região, impedindo-os de enviar socorros a Buenos Aires.

Salvador Correia de Sá praticamente sugeria à Coroa de Portugal, assim, a conquista de Buenos Aires. Aconselhava, além disso, a não molestar os moradores da cidade e permitir que comerciassem com os portugueses, impedindo-os e às suas famílias, porém, de abandonarem o porto platino.

Terminava a informação assegurando ao Conselho e ao Rei que a conquista, quicá desaconselhável à primeira vista em razão das atribulações por que passava a Monarquia, resultaria em benefícios a longo prazo, com o paulatino incremento e monopólio do comércio através do Rio da Prata, o fornecimento de carnes e couros que dali se poderia enviar ao Brasil, o prejuízo que seria para Castela o bloqueio das trocas que ela empreendia em seu único porto no Atlântico Sul, e, finalmente, “a nós nos fica a estrada aberta até Potosí com facilidade, o que sei por experiência por haver andado este caminho e notado tudo o que aponto”. Se ocupado o porto de Buenos Aires e reaberto o seu comércio com os domínios de Portugal, os lusitanos poderiam ter novamente acesso à prata explorada no interior das Índias de Castela, como inquirira o Conselho de Guerra.

Salvador de Sá observara que a perda de Angola era o principal empecilho para a reabertura do comércio com o Prata, em razão da importância que os escravos africanos tinham nesta empresa. Sua segunda informação¹²², portanto, tratará da situação daquela conquista africana.

¹²¹ Arquivo Histórico Colonial, doc. nr. 245, caixa nr. 1 – Rio de Janeiro – 1617 a 1645, in L. NORTON, *ob. cit.* p.

¹²² Arquivo Histórico Colonial, doc. nr. 246, caixa nr. 1 – Rio de Janeiro – 1617 a 1645, in L. NORTON, *ob. cit.* p. 607-608.

Ocupada a maior parte do Reino de Angola pelos flamengos, os portugueses estavam então reduzidos à posse de apenas três fortalezas “pela terra adentro”, como descrito acima, dispondo somente dos africanos que tinham em seu poder à época da investida holandesa e da amizade da tribo dos Jagas, os quais, pelo menos, eram “temidos dos mais porque comem carne humana”. Por outro lado, os lusitanos sofriam a oposição não apenas do holandês como também de seu aliado, o Rei do Congo. Não era possível, assim, contar com os elementos locais para recuperar aquela conquista.

Salvador de Sá recomendava, então, enviar seiscentos soldados da Bahia, para não ter que tirar gente do Reino, embarcados em uma armada de três navios grandes e três pequenos. Esta deveria arribar em São Vicente antes de atravessar o Oceano até Angola, onde poderia se prover de mantimentos e recrutar alguns moradores de São Paulo com seus índios flecheiros, com a promessa de hábitos das ordens militares e foros de cavaleiros fidalgos àqueles que contribuíssem a sua custa para a expedição com suas pessoas, bens ou índios de suas administrações.

Em razão das pazes firmadas com as Províncias Unidas dois anos antes, “e o estado das presentes guerras” dever-se-ia evitar um confronto direto, não sendo conveniente que “se obrasse conforme o que o holandês tem usado, e não havendo de seguir-se o estilo que ele principiou”. A expedição deveria desembarcar em local desocupado, isto é, “ir tomar porto, que será mui conveniente que seja no mesmo donde o governador Pedro César estava situado porque dele se fica senhoreando o rio por donde se vai às conquistas”.

Tal desembarque seria mero pretexto, porém, feito com a alegação de que os portugueses tencionavam somente garantir o comércio sem molestar os flamengos, mas com a encoberta intenção de provocá-los a um confronto. A guerra consiste em estratégias, escrevia Salvador Correia de Sá, e os holandeses vinham utilizando muitos.

A informação, ao recomendar a reconquista de Angola, concluía que:

O que convém muito ao real serviço de Vossa Majestade é que logo logo mande acudir àquele Reino de Angola porque a gente das conquistas não é de muitas obrigações e a tardança pode ser de muito prejuízo ainda para o crédito dos negros amigos, sendo da

*mesma maneira de muito a falta do comércio de Angola porque sem ela se prejudica muito as fazendas do Brasil e se aniquila o aumento da Real Fazenda assim no Brasil como neste Reino*¹²³”.

Ecoava-se, assim, o parecer do Conselho de Guerra que notara a relação entre a recuperação de Angola e a prosperidade do Brasil e conservação do Reino de Portugal. Ao reconhecer a dependência que a América Portuguesa tinha dos braços dos escravos oriundos das conquistas africanas, e a fazenda da Coroa daquela, a terceira informação¹²⁴ do antigo governador do Rio de Janeiro deveria considerar a maneira pela qual a Monarquia Portuguesa poderia defender e recuperar seus territórios ocupados pelos holandeses no Brasil.

Neste ponto, o parecer recomenda precisamente outro estratagema, a promoção de guerrilhas e pilhagens nos territórios dominados pelos batavos a partir da Bahia, com o velado apoio do governador geral do Brasil. Cumpria ao monarca dar instruções secretas ao governador neste sentido, para:

*...que com dissimulação consinta que toda a gente que quiser ir a roubar e queimar a campanha de Pernambuco o possa fazer de maneira que se entenda que são ladrões alevantados. Esta ordem deve ir em segredo e que se obre de modo que se possa atribuir à omissão do governador o faltar com o castigo sem que se presuma que é ordem de Vossa Majestade, porque fazendo-lhe guerra nesta conformidade será muito o dano que recebam, pouco o proveito que granjeiem, com o que pode suceder que com algum concerto larguem o que têm naquele Estado, achando-se por este meio apertados*¹²⁵.

Delimitados os planos para a Monarquia Portuguesa recuperar seu império aos holandeses, Salvador de Sá conclui sua última informação com considerações diplomáticas. Em face das dificuldades econômicas e militares que assoberbavam a

¹²³ Idem, p. 608.

¹²⁴ Arquivo Histórico Colonial, doc. nr. 247, caixa nr. 1 – Rio de Janeiro – 1617 a 1645, in L. NORTON, *ob. cit.* p. 608-609.

¹²⁵ Idem, p. 608-609.

Coroa na época, lhe parecia conveniente que fossem empreendidos esforços para que os flamengos largassem o Brasil e Angola, ainda que para tal eles fossem consideravelmente indenizados.

O montante pago a Holanda para que suas companhias de comércio entregassem pacificamente os territórios outrora pertencentes a Portugal poderia ser arrecadado no Brasil e em Angola mesmos, livrando a Monarquia, deste modo, dos excessivos gastos decorrentes de uma guerra aberta. Manter-se-ia, ademais, se possível, os termos do tratado de 1641 entre o Rei de Portugal e os Estados Gerais das Províncias Unidas, “e isto de maneira que a aliança e amizade ficasse de modo que se não pudesse perverter a novos excessos, que no estado em que hoje estão parece impossível porque só atendem a seu [dos holandeses] proveito...”¹²⁶.

As respostas dos Conselhos de Sua Majestade aos planos apresentados por Salvador Correia de Sá e Benevides tenderam a se conformar, em seus aspectos essenciais, aos alvitre delineados pelo antigo governador do Rio de Janeiro.

Três dias após a submissão das informações, a consulta do Conselho de Guerra, presidido pelo Conde de Penaguião, datada de Évora aos 24 de outubro de 1643¹²⁷, opinou acerca das três partes dos planos acima expostos, isto é, “os meios de que se deve usar para acudir a reparar os danos que os holandeses têm feito, e vão continuando, no Brasil, e Angola, e para introduzir prática e comércio no porto de Buenos Aires e procurar que por ali entre alguma prata nestes Reinos”.

O Conselho conformava-se inteiramente nesta consulta com a prática sugerida por Salvador de Sá no que tangia a Angola, ao passo que as ações respeitantes ao Brasil deveriam ser algo mais moderadas que aquelas sugeridas nos planos apresentados.

Embora reconhecesse que os procedimentos dos holandeses contra o império de Portugal na América, antes e depois da aclamação de D. João IV, exigissem medidas ainda mais enérgicas que a subreptícia permissão aos moradores do Brasil de devastar e roubar os estabelecimentos do inimigo em Pernambuco, as conjunturas de então desaconselhavam o conflito. Parecia aos conselheiros de Guerra, portanto, que as conversações diplomáticas com as Províncias Unidas, por meio dos embaixadores de

¹²⁶ Idem, p. 609.

¹²⁷ Arquivo Histórico Colonial, doc. nr. 244, caixa nr. 1 – Rio de Janeiro – 1617 a 1645, in L. NORTON, *ob. cit.* p. 609-610.

Sua Majestade então credenciados na Holanda, deveriam ser preferidas à guerra, com o fim de alcançar um acordo pelo qual os flamengos concordassem em sair do Brasil.

Acerca da reabertura do comércio português com Buenos Aires e o acesso à prata indiana através do estuário platino, concordava o Conselho de Guerra com todo o plano correspondente de Salvador Correia de Sá, com a acidental ressalva de que os seiscentos soldados que deveriam ser utilizados naquela empresa não deveriam ser deslocados de Salvador da Bahia (contra a qual se temia, afinal, que os holandeses estavam a preparar brevemente um novo assalto), mas, ao invés, das guarnições das ilhas do Atlântico.

A consulta notou, porém, que a Coroa já entregara esta empresa de Buenos Aires a Luís Barbalho¹²⁸, ao qual, portanto, deveriam ser comunicados os planos de Salvador de Sá para que aquele os avaliasse e agisse conforme seu entendimento e as ordens que já recebera de Sua Majestade.

Por fim, por ordem de um decreto real de 16 de dezembro de 1643, as consultas do Conselho de Guerra e os três pareceres do antigo governador do Rio de Janeiro foram também objeto de consideração do Conselho Ultramarino, exposta na consulta datada de Lisboa aos 10 de junho de 1644¹²⁹.

Os três conselheiros ultramarinos que assinam este documento concordaram com as sugestões de Salvador Correia de Sá e do Conselho de Guerra quanto às medidas a serem adotadas em Angola e no Brasil, recomendando que para o socorro da Bahia fossem enviados quinhentos homens das Ilhas nas frotas dos navios mercantes.

Quanto ao porto de Buenos Aires, porém, a consulta é mais cética. Considera que o então governador do Estado do Brasil, Antônio Telles da Silva, já intentara, sem sucesso até aquela data, a reabertura do comércio pelo Rio da Prata. Acerca da proposta de tomada da cidade através de uma empresa armada conjunta por mar e terra, o

¹²⁸ Trata-se do mestre-de-campo Luís Barbalho Bezerra, que, após a deposição do Marquês de Montalvão, integrara o governo interino do Brasil entre 1641 e 1642, juntamente com D. Pedro da Silva de Sampaio, Bispo da Bahia, e Antônio Correia. Foi posteriormente, a partir de junho de 1643, governador do Rio de Janeiro, em sucessão a Salvador Correia de Sá e Benevides, ocasião em que deve ter recebido as ordens de reabrir o comércio com o Rio da Prata.

¹²⁹ Arquivo Histórico Colonial, doc. nr. 305, caixa nr. 1 – Rio de Janeiro – 1617 a 1645, in L. NORTON, *ob. cit.* p. 611-613.

Conselho lembrava as dificuldades com que a Monarquia se via premida, donde “parece que não convém em tempo de tantos apertos, lançar mão de novas conquistas”¹³⁰.

Em alternativa ao plano de ganhar acesso à prata do Peru pela conquista do porto de Buenos Aires, ao partir na frota enviada para socorrer a Bahia no Natal de 1644, Salvador de Sá levava, além da incumbência de aprestar a expedição a Angola a partir do Rio de Janeiro, ordens para averiguar o estado das minas de prata da Capitania de São Vicente, acerca das quais há tantos anos havia notícias contraditórias e recorrentes¹³¹.

1.5. O Atlântico Sul e a Salvação do Império

Antes de prosseguir com o estudo das políticas alvitadas pela Coroa de Portugal para recuperar seu império e reabrir o comércio com o Rio da Prata, é necessário considerar, a partir do que já foi exposto, o fundamento que informa este trabalho.

Nota-se, em primeiro lugar, a proeminente importância que a Monarquia Portuguesa reconhecia em suas conquistas e no comércio do Atlântico Sul desde os primeiros anos após a Restauração de 1640. Os domínios do Estado da Índia, com efeito, foram consideravelmente diminuídos nas primeiras décadas do século XVII, e ainda o seriam mais depois do fim da união pessoal das Coroas hispânicas. Não foram apenas as perdas em suas conquistas orientais, contudo, mas também a concorrência de outras potências da Europa no comércio da Índia que fizeram diminuir relativamente a importância para Portugal de seu império na Ásia¹³².

Paralelamente, naqueles anos de parcas receitas, grandes gastos militares e enormes dívidas financeiras, os domínios atlânticos de Portugal pareciam à Coroa muito mais relevantes, a ponto dos Conselhos del Rei invocarem o princípio de que o Reino de Portugal não poderia ser conservado sem o domínio do Brasil e as rendas provenientes de sua produção e comércio. A lavoura da América Portuguesa, porém, não subsistiria

¹³⁰ Idem, p. 613.

¹³¹ L. NORTON, *ob. cit.*, p. 603-604.

¹³² Cf. A. H. DE OLIVEIRA MARQUES, *História de Portugal*, v. II, p. 247.

sem o mercado de escravos do Reino de Angola e demais partes da África¹³³. As maiores empresas da Coroa, portanto, seriam doravante dirigidas à conservação e recuperação de suas posses e rotas comerciais do Atlântico Sul.

Os planos submetidos por Salvador Correia de Sá e Benevides ao Conselho de Guerra em finais de 1643 concentram-se inteiramente, por isso mesmo, nas conquistas e no comércio dos portugueses no Atlântico Sul. Conquanto divididos em três partes temáticas, o conjunto dos pareceres parece ser fundado sobre um princípio unitário, e suas divisões estarem logicamente coordenadas entre si.

Ao recomendar conjuntamente não apenas a recuperação de Angola e dos territórios ocupados pelos holandeses no Brasil, mas ao relacionar estas partes com o porto de Buenos Aires e o potencial comércio que poderia ser aberto a partir do Rio da Prata, o antigo governador do Rio de Janeiro indica claramente uma integração necessária entre os três pontos do Oceano Atlântico austral.

O sucesso da Restauração da Monarquia Portuguesa, engajada na defesa do Reino de Portugal contra as investidas de Castela, privada de aliados e de recursos, dependia dos recursos provenientes de seu império. Era claro aos homens de Estado da década de 1640 que, se Portugal perdesse suas conquistas, perder-se-ia o próprio Reino.

O Império dos lusitanos no Atlântico, no entanto, não se reduzia somente aos seus domínios na África e na América, mas compreendia também o comércio de prata e outros gêneros centrados em sua inserção no estuário platino e na rota que ligava o porto de Buenos Aires às minas da Imperial Cidade de Potosí no Alto Peru.

Considero, assim, a hipótese de que entre os engenhos de açúcar do Brasil, os mercados de escravos de Angola, e o comércio do Rio da Prata havia uma profunda relação de interdependência econômica. Tal integração não escapava à consciência dos

¹³³ Entre as provas do reconhecimento desta relevância, é possível mencionar, como exemplo simbólico, a concessão, em 1645, do título de Príncipe do Brasil ao herdeiro do trono de Portugal. Indicativa é também a denominação do novo Conselho criado por D. João IV: ao invés de retomar o nome do antigo Conselho da Índia, que existiu em Portugal na época dos Felipes, entre 1604 e 1614, seu sucessor foi chamado de Conselho Ultramarino, provavelmente em razão da importância que os domínios atlânticos assumiam no conjunto da Monarquia em detrimento da até então indisputada primazia do Estado da Índia, cf. M. CAETANO, *O Conselho Ultramarino. Esboço da sua História*, p. 41. Acrescente-se a instauração definitiva da Relação da Bahia em 1652 (BOXER, p. 46), o estabelecimento de correios regulares a partir da década de 1660, e a própria nomeação, na década de 1640, de um indivíduo expressamente encarregado de escrever uma história do Brasil (J. H. RODRIGUES, *História da História do Brasil: Historiografia Colonial*).

homens de Estado da Monarquia Portuguesa. A Restauração de Portugal e a defesa do Reino dependiam do império no Atlântico Sul. Ali, porém, havia uma integração econômica entre três partes distintas, que funcionavam em conjunto e deveriam, portanto, ser coordenadas entre si.

Como declarado anteriormente, da conservação de apenas uma parte do conjunto dependia a conservação de todo o conjunto. Se apenas uma parte se perdesse, perder-se-ia o conjunto inteiro.

A consciência da Monarquia acerca desta realidade, porém, não se restringe aos pareceres e consultas até agora analisados. Antes, exemplificam estes uma política contínua da Coroa de Portugal que perdurou desde os primeiros anos após a Restauração até culminar, entre reveses e alterações acidentais a respeito de como reestabelecer o comércio com as Índias de Castela, na ordem do Príncipe Regente D. Pedro para fundar, na margem esquerda do estuário do Rio da Prata, em 1680, a Nova Colônia do Sacramento.

Igualmente consistente é a coordenação de sua política platina com aquelas perseguidas pela Monarquia nos outros dois eixos do Atlântico Sul, quais sejam, os portos de escravos africanos e os engenhos de açúcar brasileiros, ao longo de toda a segunda metade do século XVII.

Este capítulo demonstrará, assim, que o comércio português no Rio da Prata foi um objetivo elaborado e duradouro, perseguido e dirigido pela Coroa de Portugal, com variada intensidade, década após década. Defenderá, ademais, que a análise dos sucessos lusitanos no estuário platino contribui para a compreensão mais profunda tanto das diretrizes adotadas pela Coroa a respeito de suas conquistas brasileiras e africanas quanto para as próprias relações com as Índias Ocidentais.

E isso não apenas por estarem tais locais verdadeiramente conectados entre si, por laços de comércio e complementares interesses, mas justamente por serem as diversas medidas exaradas pela Coroa acerca destas três diferentes áreas, muitas vezes, manifestações particulares de um plano mais amplo que as compreendia em conjunto. Plano gradualmente intuído, elaborado e posto em execução a partir do centro mesmo da Monarquia Lusitana, pelos conselheiros e áulicos da Corte, pelos letrados, pelos

funcionários, e, não menos importante, pelos grandes mercadores que reuniam em si o centro das vastas extensões das rotas mercantis espalhadas pelo Império.

Em resumo, quer-se defender que, para a Monarquia, não eram apenas o açúcar e o negro que demandavam a maior parte de sua atenção, mas, juntamente com eles, e em necessária coordenação com eles, também a prata seria imprescindível para a restauração de Portugal. Seja o metal de existência certa, cujo acesso dependia da reabertura ou mesmo conquista do comércio de Buenos Aires, seja aquele ainda incerto, produto de rumores mais ou menos fantásticos e resultados mais ou menos exagerados, e que teimava em permanecer ainda oculto em incertos sertões e vales da África Oriental e do sul do Brasil.

Ao insistir nas mútuas relações entre três áreas tão diversas nas margens austrais do Oceano Atlântico, não se deve imaginar, porém, qualquer exclusividade destas relações. A conexão entre as costas do Brasil, da África e do Rio da Prata não se esgota em si mesma, mas supõe o próprio centro da Monarquia estabelecido na Europa. Na mesma medida em que o Império de Portugal é composto de conquistas do Reino de Portugal, também os elementos econômicos e sociais dos portugueses espalhados pelos três âmbitos do Mar Oceano dependem da política da Coroa portuguesa.

A relação tripolar observada, portanto, não é autoexplicativa, mas depende de um quarto elemento, que a transcende e engloba, qual seja, o centro da Monarquia Lusitana. É esta conclusão análoga a de José Jobson de Andrade Arruda, que, ao comentar as ligações entre a África e o Brasil no período colonial, critica a tese de bipolaridade entre as duas regiões enquanto “relação histórica fundamental capaz de explicitar a gestação do Brasil no Atlântico Sul, no decurso dos séculos XVI e XVII”, espaços “tão visceralmente interligados que constituiriam um único sistema de exploração colonial¹³⁴”.

A tese, contudo, é errônea, pois, para o autor, os fatos simplesmente não permitem sustentar a consequência necessária da hipótese da bipolaridade, isto é, que a relação entre a África e o Brasil por si só, com exclusão da Europa, configuraria um “sistema-atlântico auto-reprodutivo”, “capaz de retroalimentar-se¹³⁵”. E não o permitem

¹³⁴ J. J. de A. ARRUDA. *O Império Tripolar: Portugal, Angola, Brasil*, p. 2.

¹³⁵ IDEM, p. 2-3.

porque tal concepção tende a ignorar a capacidade decisória e o controle de recursos exercidos pelas elites políticas e mercantis do Reino.

O historiador insiste, assim, na triangularidade do tráfico marítimo atlântico, fenômeno para ele típico do comércio mercantilista, essencialmente inalterado desde o século XVI até o XVIII, e que configuraria um “Império luso-afro-asiático, nascido do mar”. Em conclusão, a tripolaridade, cujos elementos são o Reino europeu e seus domínios na África e na América, representa o princípio fundamental para a compreensão da “configuração histórica do Império português”¹³⁶.

A importância variada que cada elemento assumiu em detrimento de outros ao longo de três séculos pode ter contribuído para obscurecer tal composição fundamental para aqueles estudiosos que se dedicaram a períodos mais curtos da história deste Império, mas torna-se, não obstante, patente para aqueles que analisam o fenômeno em conjunto durante todo o tempo de sua duração¹³⁷.

Os fundamentos da presente investigação, no que tange à relação entre as partes do Império entre si e de todas com o Reino de Portugal, são análogas à do historiador aqui extensamente comentado. Reputo necessário, não obstante, incluir, entre os “pólos indissociáveis na configuração história do Império português”, a par de Angola e Brasil, também o Rio da Prata, enquanto porta aberta ao interior das Índias de Castela e às minas de Potosí e do Peru.

¹³⁶ IDEM, p. 3.

¹³⁷ Nas palavras do autor, reificar essa relação, porém, nublando o papel desempenhado pelo espaço europeu, exige assumir que a polaridade afro-brasileira seria capaz de retroalimentar-se, gestando um sistema atlântico auto-reprodutivo, possibilidade esta que confronta os fatos. Afinal, o núcleo político decisório encontrava-se instalado na Europa, no reino português onde se alojavam as elites políticas mercantis, agenciadoras dos recursos (...). Desde o século XVI, até o final do século XVIII, a relação triangular era a forma clássica das relações mercantis da época mercantilista. O sistema triangular atlântico envolvia, de um lado, os consumidores finais das mercadorias produzidas que detinham, gostemos ou não, o comando das decisões políticas, diplomáticas, militares e financeiras do processo, materializado na monarquia e suas agências governamentais, bem como nas feitorias mercantis ali instaladas. (...) Europa, África e América ou, na sua tradução mais literal, Portugal, Angola e Brasil, são pólos indissociáveis na configuração histórica do Império português, no fundo um Império luso-afro-brasileiro nascido do mar, Império esse que, ao sabor das contingências históricas específicas numa escala de tempo trissecular, viu renovar-se os pesos relativos de cada uma de suas polaridades, obedecendo aos fluxos e refluxos do movimento da história, transmitindo aos observadores, acantonados em um momento determinado de sua trajetória, a sensação de que aquele era o segmento dominante, a partir do qual o Império, em sua globalidade, deveria ser entendido e pensado. IDEM, p. 2-3. Importa esclarecer que as considerações do autor são tecidas a respeito das conclusões expostas por L. F. de ALENCASTRO em seu *O Trato dos Videntes*. Formação do Brasil no Atlântico Sul, 2000.

Entre os fatos que apoiam esta inclusão está, particularmente, o alargamento do território da América Portuguesa pelo interior do continente a partir de meados do século XVII. Se os elementos do Império se restringissem ao Reino e seus domínios na África e no Brasil, não haveria razão para semelhante e constante interiorização territorial, mesmo porque o transporte de escravos ou o cultivo e produção de açúcar são atividades que devem ser realizadas, como foram, com efeito, nas costas e nas proximidades dos portos por onde eles deveriam ser embarcados.

São os metais, portanto, que explicam a interiorização, só eles justificam o assentamento em paragens distantes do mar, seja para a exploração direta das minas, seja para auferir indiretamente, pelo comércio, o produto de minas alheias. Desta última observação resulta a importância do Rio da Prata para Portugal como terceiro pólo no Atlântico Sul: a riqueza do Peru é o elemento que distrai os portugueses de sua tradicional emulação dos caranguejos das praias e os impele ao sertão despovoado e aos estabelecimentos castelhanos do interior da América do Sul.

No século seguinte, o território do Brasil, mais ou menos uniforme até hoje, demonstra na cartografia o resultado deste movimento: as fronteiras americanas de Portugal, das bacias dos rios da Prata e das Amazonas, parecem constituir uma seta apontada em direção ao Vice-Reino do Peru.

Não são apenas as já descritas consultas dos Conselhos de Guerra e Ultramarino de 1643 e 1644 que atestam a importância do estuário platino e do porto de Buenos Aires para que a Monarquia Portuguesa restaurasse o reino e conservasse ou recuperasse o Império, nem são elas as únicas fontes que atestam a interdependência entre o Rio da Prata e os portos da África e do Brasil.

O acesso à prata espanhola, ademais, não é somente uma aspiração constante dos portugueses no século XVII, várias vezes reiterada e postulada, mas, como se verá, a complementariedade entre as três áreas do Atlântico Sul era reconhecida e determinava as ambições também de outras potências da Europa.

Entre aqueles que observavam as circunstâncias da Monarquia Lusitana no início da década de 1640, envolvida em guerra aberta com Castela na Península, e acossada pelos holandeses, pelas vicissitudes de uma frágil trégua, em todas as partes do

mundo, não foi Salvador Correia de Sá o primeiro a advogar à Coroa uma incursão no Rio da Prata e a tomada de Buenos Aires aos espanhóis.

Tão difundido era já este alvitre na Corte que, segundo um informe do agente da França em Lisboa, François Lanier, datado de outubro de 1642, diversos indivíduos urgiam ali à Coroa que intentasse a conquista, julgando que, para tanto, o envio de seis navios seria suficiente para leva-la a cabo.

Da mesma maneira que Salvador de Sá lembraria aos conselheiros de Guerra no ano seguinte que ele era capaz de sugerir a conquista de Buenos Aires e informar sobre o caminho a Potosí por ter percorrido pessoalmente e conhecer bem a região, o enviado francês, igualmente, avisava Paris que os homens que propugnavam a expedição em 1642 eram sujeitos bem informados acerca daquelas paragens¹³⁸. Provavelmente mercadores ou grandes comerciantes práticos daquele tráfico desde antes da Restauração e interessados em sua reabertura.

Se não foi o primeiro dentre seus compatriotas a defender a conquista de Buenos Aires, tampouco foi Salvador Correia de Sá o primeiro a perceber e delinear um plano de ação a partir da natural complementariedade entre o porto platino e as costas africana e brasileira.

Posto que a esquadra holandesa que conquistara o Recife em 1630, comandada por Loncq, trouxesse ordens da Companhia das Índias Ocidentais para, ocupada a capital pernambucana, prosseguir a navegação até o Rio da Prata e ali desembarcar no porto de Buenos Aires, empresa contudo abandonada nesta ocasião, são as ações de Maurício de Nassau, rigorosamente preparadas poucos anos antes dos alvitre de Salvador de Sá, que indicam, também da parte dos flamengos, um plano para ligar sob seu domínio os três pontos fundamentais do Atlântico Sul.

Diante da Restauração de Portugal e o subsequente tratado de tréguas entre a Monarquia Portuguesa e os Estados Gerais, Nassau, como relatado, aproveitou o intervalo entre a assinatura do acordo e sua ratificação para promover, nos primeiros anos da década de 1640, uma notável expansão nas duas margens do Atlântico Sul. Seus movimentos foram rápidos e simultâneos, como se um plano longamente acalentado

¹³⁸ C. R. BOXER. *Ob. cit.*, p. 185-186.

fosse, de repente, posto rapidamente em execução, apressado pelos sucessos inesperados que passavam a opor, na Península Hispânica, Portugal e Castela.

Com efeito, apenas conquistados Angola e São Tomé aos portugueses, e estendido seu domínio no Brasil até as costas do Maranhão, o governador holandês ambicionou, entre os mesmos anos de 1641 e 1642, empreender, como que fecho necessário desta rápida campanha, a conquista de Buenos Aires¹³⁹. Garantida já sua presença no maior empório de escravos da África e nas terras de maior produção açucareira do Brasil, a tomada do porto castelhano do Rio da Prata viria naturalmente coroar esta expansão, unificando sob o senhorio da Companhia das Índias Ocidentais as chaves fundamentais do Atlântico Sul¹⁴⁰.

A expedição destinada ao estuário platino chegou a ser aprestada no segundo semestre de 1642. A exemplo das acometidas holandesas na África e no Maranhão, cujo êxito dependeu da celeridade da empresa, realizada antes da ratificação da trégua, também a aventura de Buenos Aires obrigava Maurício de Nassau a agir rapidamente ou então perder a chance que se lhe apresentava. Conhecedor das parcas defesas de Buenos Aires, temia o governador no Recife que a conquista do Prata poderia lhe ser tirada a qualquer momento, se a tanto se animassem os portugueses do Rio de Janeiro, governados então por Salvador Correia de Sá¹⁴¹.

E talvez tenha sido apenas o acaso que frustrou os planos de Nassau, pois, aprestadas suas forças, as revoltas dos moradores de São Tomé e do Maranhão contra os holandeses em 1642, aliadas aos apelos de socorro da malfadada expedição de Brower ao Chile, divertiram estas forças de seu objetivo¹⁴², que foram obrigadas a abandonar o projeto de tomar Buenos Aires para os flamengos¹⁴³.

Apesar do abandono da empresa, antes mesmo de ser tentada, ecos desses preparativos, acalentados pelos holandeses nos primeiros anos da década de 1640, chegaram mesmo aos moradores do porto do Rio da Prata.

¹³⁹ IDEM. *Ob. cit.*, p. 186.

¹⁴⁰ Cf. "Secrete Notulen", Revista Trimensal, v. LVIII, p. 296-304 (1895).

¹⁴¹ C. R. BOXER. *Ob. cit.*, p. 186.

¹⁴² IDEM, *ibidem*.

¹⁴³ Não obstante, deve ter feito parte da planejada investida às costas meridionais da América do Sul a frota holandesa que assomou no porto de Santos em 1641, a que alguns moradores da Capitania de São Vicente parecem ter dado combate, cf. A. de E. TAUNAY, *História das Bandeiras Paulistas*, t. I, p. 61.

Em uma ação movida pelo procurador do Cabildo de Buenos Aires junto à Audiência de Charcas, entre os anos de 1640 e 1641, os *vecinos* da cidade relatavam ao tribunal que seu Governador os recrutava com métodos violentos e os obrigava a partir pessoalmente para a campanha que pretendia mover contra os índios calchaquíes, que vinham se levantando contra os estabelecimentos espanhóis no Rio Bermejo.

Mantendo-se o Governador surdo aos protestos dos moradores, estes apelaram à Audiência, invocando a legalidade de sua pretensão e argumentando que sua saída de Buenos Aires não só lhes era privadamente danosa, visto que os obrigava a abandonar suas casas e propriedades, mas deixava a cidade desguarnecida de seus defensores, e isto em uma época em que estava a cidade:

“...tan necesitada de socorro no solamente de los propietarios dela sino es de mucha mas jente por el rriesgo tan notorio en que esta de ser asaltada del enemigo olandes que de continuo assiste por aquella rriviera deseando hacer alguna buena presa en el dho. puerto y en la ocasion presente amenassa esto com mas serteça por estar tan pujante como esta el enemigo olandes en los estados del braçil com que no sera mucho que teniendo el socorro tan serca y las espaldas guardadas se atreva benir al dicho puerto a rovarle y haçer dano (...) del lo outro de la asistencia que los dho. vecinos tienen en su ciudad les viene muy gran utilidad a los de las otras ciudades [do litoral do Rio Paraná] consiguiendo por ello el bivar seguros en sus casas del enemigo olandes por ser el dho. puerto la llave de toda la Provincia y por aquella parte la de la entrada al piru chile y demas partes deste rreino...”¹⁴⁴

O tribunal acabou por acolher estes argumentos, mormente por não convir deixar o porto vulnerável, acatando, assim, a consideração de que a presença holandesa nas costas do Brasil constituía realmente uma ponta de lança pela qual os flamengos poderiam facilmente apoderar-se da chave atlântica do Peru.

Parecia então começar a realizar-se o sonho que Francisco de Quevedo, um dos maiores poetas do século, sonhara há poucos anos, em 1636. Em um de seus *Sueños*, o

¹⁴⁴ Real Provisión de 19 de Febrero de 1641, para que no se obligue, sino en muy determinados casos, a salir de la ciudad de Buenos Aires a sus vecinos, in Reales Cédulas y Provisiones, p. 259-262.

autor invoca a possessão que os holandeses detinham então sobre o Brasil, e este, tal qual uma garganta entre as duas Índias Oriental e Ocidental, facilmente poderia engolir todo o Peru, se os flamengos, hereges rebelados contra Deus e o Rei, entre uma e outra de suas navegações, resolvessem baixar sobre o Rio da Prata. Senhores do porto, fácil e direto caminho teriam às minas de Potosí e à metrópole de Lima¹⁴⁵.

A visão do poeta se manifestaria nos cuidadosos planos do Príncipe de Nassau e nos receios dos próprios moradores de Buenos Aires, acatados pela Audiência de Charcas, mas antes já, na própria época em que era sonhada, parecia vir a se tornar realidade, saída dos sertões do interior do continente e descida pelos vales do Paraná e do Uruguai. Sonhos não mais, mas relatos desesperados de chacinas e usurpações atrairiam a atenção da Monarquia Espanhola para seu vulnerável porto no Rio da Prata, porta de entrada para as minas das Índias.

1.6. Medidas da Monarquia Espanhola

De tudo isso que por ora já foi exposto, ressalta que, se há algo de comum em todos os projetos, alarmas e conselhos acerca das tentativas para a conquista de Buenos Aires, é que o porto do Rio da Prata, não obstante ser a entrada atlântica do caminho para as minas de Potosí, contava senão com débeis defesas. Sua guarnição era reduzida e suas fortificações pouco mais que inexistentes. Para tomá-lo, alguns pequenos navios e poucas centenas de homens seriam suficientes para levar a façanha a bom termo.

Corroboram esta presunção os documentos espanhóis da época, que alertam e ordenam providências, ano após ano, contra o perigo de invasão das Províncias do Rio da Prata e Tucumán pelos portugueses¹⁴⁶. Se a Monarquia Portuguesa compreende a partir de 1640 a importância de seu império no Atlântico Sul, cujos estabelecimentos e rotas de comércio adquirem crescente primazia nas políticas de sua Coroa, há na Espanha um fenômeno análogo, pelo qual suas governações do Rio da Prata, do Paraguai e de Tucumán recebem, a partir do segundo quartel do século XVII, mas

¹⁴⁵ Cf. S. B. de HOLANDA, *Visão do Paraíso*, p. 115.

¹⁴⁶ Segundo BOXER, "A possibilidade de um ataque dos lusos, por mais fantástico que hoje ele se nos afigure, era daqueles que os espanhóis consideravam uma verdadeira ameaça". IDEM, p. 184.

principalmente após a Restauração de Portugal, crescente atenção da Monarquia Espanhola. Territórios que até então subsistiam à sombra do Peru, este sim o verdadeiro centro axial das Índias, e alvo de todas as atenções da Coroa, as províncias entre o estuário platino e as minas de Potosí incutirão doravante crescente preocupação na Corte madrilena na medida em que eram percebidas como o acesso mais vulnerável à investida de inimigos ou rebeldes que visassem as minas e os metais do Alto Peru.

Em face da emergência do perigo externo, o Rio da Prata impõe-se como fronteira a ser defendida, e é para esta defesa que concorreriam os esforços e, se não os recursos, ao menos as ordens recorrentes dos Reis de Castela.

E quão graves pareciam a Espanha as ameaças, quão próximos os inimigos, quão frágil a porta de entrada para o caminho de Potosí. Em três frentes poder-se-ia infiltrar o invasor, e em todas as três fez-se sentir a intervenção da Coroa castelhana. Na primeira delas havia o Oceano, sobre o qual se abria, largo e indefeso, o estuário do Rio da Prata, cujo único bastião era a pequena e mal guarnecida Ciudad de la Trinidad del Puerto de Buenos Aires. Na segunda, os vales do Paraguai e do Paraná que se lançavam ao interior do continente por entre esparsas cidades de espanhóis, tribos de índios mal dominados ou francamente amotinados, e o sertão, além do qual, não distante, moravam os portugueses de São Paulo, dos quais os separavam apenas as missões da Companhia de Jesus. A terceira frente era estrada mesma, entre o Prata e o Alto Peru, plana e transitável, frequentemente percorrida por tropas e carretas, pontuada por algumas cidades do Tucumán, e, contudo, povoada por toda a parte por número enorme de estrangeiros, que, não obstante as suspeitas e as proibições jamais cumpridas da Coroa, por ela transitavam e comerciavam, ou se estabeleciam nas suas cidades, e juntavam seu sangue ao dos conquistadores do século anterior.

Contudo, ao contrário do que se poderia imaginar, o primeiro sinal da vulnerabilidade a que a Monarquia relegara aquela região não veio do mar, mas do sertão.

As incursões paulistas contra as reduções da Companhia de Jesus nos vales dos rios Paraná e Uruguai, desde 1628, contribuíram não pouco para os receios da Monarquia Espanhola ao longo das décadas seguintes.

Em 1638, por exemplo, o presidente da Audiência de Charcas, D. Juan de Lizarazu, insistia na realidade da ameaça de invasão das governações platinas pelos portugueses de São Paulo¹⁴⁷.

Nesses anos, o famoso Padre Antonio Ruiz de Montoya, S. J., já andava junto à corte de Felipe IV como procurador dos jesuítas da Província do Paraguai, e descrevia a inaudita crueza dos saques, dos roubos, das destruições e das mortes perpetradas nas missões junto aos índios. Alertava, ademais, sobre o perigo que corriam os assentamentos dos espanhóis, expostos à invasão proveniente do Brasil, tão próximos estavam os portugueses de São Paulo dos castelhanos do Paraguai, separados apenas pelas reduções da Companhia.

Uma cédula real de 16 de setembro de 1639, dirigida ao governador de Tucumán, acusa o recebimento de muitas informações e relações, constantemente enviadas das Índias, pelas quais:

*...se ha entendido las entradas tan danosas que hacen los Portugueses del Brasil y otras naciones com que de ordinario se mezclan en las Provincias del Paraguay para cautivar y llevar a las suyas los Indios que las habitan perturbando y disipando con esto el cuydado y trabajo que por mi orden y medio de los Religiosos de la compañía de Jesus se ha puesto para su comversión, enseñanza y vida politica...*¹⁴⁸

Conquanto reconhecesse o recrudescimento destas investidas nos anos anteriores, e relatasse a convocação de juntas para propor ao Rei suficientes medidas contra tais atrevimentos (prontamente delegadas à Coroa de Portugal), a carta régia não pôde oferecer disposição de maior consequência que ordenar aos governadores da região que, por sua própria conta, levantassem corpos armados entre a população do território sob sua jurisdição, para o que eram explicitamente ordenados que evitassem quaisquer gastos que pudessem prejudicar a Fazenda Real.

¹⁴⁷ IDEM, *ibidem*.

¹⁴⁸ Real Cédula de 16 de Septiembre de 1639, Archivo de la Nación Argentina, *Reales cédulas y provisiones, 1517-1662* [Buenos Aires, 1911], p. 250.

A gravidade do perigo, tantas vezes reiterado, que os espanhóis julgavam tão iminente, contrastava, assim, com a precariedade da defesa e a míngua de recursos que a Coroa poderia opor a tão urgente ameaça. Daí serem compreensíveis as concessões inicialmente feitas aos jesuítas, por instâncias de seu procurador em Espanha.

Outra cédula real, enviada ao próprio Marquês de Mancera, Vice-Rei do Peru, e firmada em Madrid aos 21 de maio de 1640, evocava as acusações do Padre Montoya sobre a perseguição dos índios pelos portugueses e determinava, fato assaz inaudito e oposto a quase quaisquer disposições anteriores da Coroa, que as reduções do Paraguai,

*...por estar cien Leguas distantes de la de españoles y cerca de naciones Gentiles de quien **por no tener Armas** reciben en ocasiones mucho daño como también de los Portugueses de la villa de San Pablo del Brasil cautivandolos y llevandolos a vender y haciendo otras vexaciones, molestias y desordenes que Piden Breve y eficaz remedio (...); **suplicoseme fuese servido de concederles algunas Armas de fuego.** (...) y Visto por los de mi Consejo Real de las yndias he tenido por bien de rremitiros lo que a esto Toca¹⁴⁹. (grifos meus)*

Por esta cédula, Sua Majestade Espanhola, com o concurso de seu Conselho das Índias, acatava o pedido do Padre Antonio Ruiz de Montoya e aceitava, portanto, que aos índios das missões paraguaias fosse permitido portar armas de fogo. A disposição é de tal forma contrária à habitual legislação centralizadora da Monarquia nas Índias Ocidentais, que semelhante e extraordinária concessão jamais seria imaginável se não fossem percebidos como especialmente graves e perigosos os sucessos que vinham ocorrendo há tantos anos nos sertões entre o Brasil e o Paraguai.

Pode-se imaginar, a partir destas considerações, o impacto que as novas da revolta dos portugueses em fins de 1640 não tiveram na Corte espanhola. A traição do Duque de Bragança não poderia deixar de se espalhar até o Rio da Prata, seja pelos muitos moradores de nação lusitana que assistiam em Buenos Aires e ao longo de todo o caminho até o Alto Peru, seja pelo recrudescimento das correrias paulistas que ela poderia acarretar.

¹⁴⁹ Real Cédula de 21 de Mayo de 1640, Archivo de la Nación Argentina, *Reales cédulas y provisiones, 1517-1662* [Buenos Aires, 1911], p. 252.

Nos primeiros meses de 1641 foram muitas as cartas reais que chegaram aos governadores do Prata e de Tucumán dando conta do levante português e das ações que deveriam ser praticadas para se opor aos seus prováveis desdobramentos nas Índias de Castela.

Dentre as três cédulas enviadas de Madrid aos 7 de janeiro de 1641, pouco mais de um mês após o início das agitações em Portugal, o Rei de Espanha, após informar seus vassallos platinos de que

*El Duque de Vergansa (sic) faltando a la fidelidad y lealtad que se me deve ha introducido con los naturales de Portugal, le apelliden y obedezcan por su Rey (como lo han hecho) negandome la obediencia que por tantas razones me toca sin más ocasión que el deseo de tener Rey de su nación de cuyo castigo estoy tratando con las Veras y prevención que el caso pide...*¹⁵⁰

ordenava aos governadores, nas primeiras delas, que não admitissem a entrada ou domicílio de quaisquer portugueses que doravante viessem às províncias do Rio da Prata e de Tucumán, os quais, tão logo ali chegados, deveriam sem demora ser remetidos a Espanha com todos os seus bens. Tampouco se tolerariam as entradas de navios provindos de Portugal ou seus domínios nos portos do Rio da Prata.

Por especial ato de clemência e em consideração ao bem público, não mandava que os nacionais de Portugal já estabelecidos naquelas governações fossem expulsos, conquanto fosse ato de todos os modos justo se acaso ordenado, mas decretava que aqueles que porventura mantivessem tratos com Portugal ou suas conquistas deveriam ser castigados e expulsos.

Embora fosse instruído a advertir os portugueses já domiciliados de suas obrigações de bons vassallos, a Monarquia não podia prescindir de nenhuma precaução para evitar uma concertação entre todos os vassallos de nação portuguesa dos dois lados do Mar Oceano.

¹⁵⁰ Real Cédula de 7 de Enero de 1641, Archivo de la Nación Argentina, *Reales cédulas y provisiones, 1517-1662* [Buenos Aires, 1911], p. 256.

O governador do Rio da Prata deveria também, portanto, tomar discretamente algumas informações, muito em segredo, e de modo a evitar comoção entre uma população de tantos caudais e tão misturada com os castelhanos locais, sobre a eventual cumplicidade dos residentes lusitanos de Buenos Aires com os revoltosos do Reino de Portugal. Deveria perscrutar as conversas, os ânimos, as inclinações dessa gente, ler suas cartas e os papéis que lhe chegassem, e, houvesse ali alguém compreendido na traição, fosse castigado do modo que melhor parecesse ao governador. E mesmo se acaso apenas suspeitasse do envolvimento de alguns deles na conspiração, que os remetesse todos ao interior da província, *avecindados* ou não¹⁵¹.

A terceira cédula de 7 de janeiro, porém, ia além de disposições internas sobre uma parcela da sua população, mas resgatava um antigo e persistente temor da Coroa e de seus vassalos nas governações platinas. Repetia as ordenações sobre a conveniência de vigiar os portugueses residentes naquelas governações, recomendava sua expulsão ou internamento, e proibia o comércio com os naturais de Portugal, mas acrescentava o perigo, sempre reiterado, de uma investida pelo interior a partir de São Paulo¹⁵².

Outra cédula, firmada três dias depois das anteriores, complementava-as com as ordens dadas ao Governador do Rio da Prata a respeito das embarcações portuguesas que doravante entrassem em Buenos Aires, “con finjimiento de aribadas y cartas y papeles supuestos¹⁵³”, as quais deveriam todas ser vigiadas, inspecionadas, e embargadas.

Do conjunto de medidas ordenadas pela Coroa ao Vice-Rei do Peru e aos governadores em Buenos Aires e Tucumán, pouco tempo após as novas da revolta dos portugueses terem chegado a Madrid, depreende-se que a Monarquia Espanhola não só resolvia fechar o Rio da Prata e o acesso que por ele levava a Potosí, como cria mesmo que uma vasta conspiração dos portugueses, separados entre si por mares e sertões, poderia desencadear uma invasão ou um levantamento sobre seus domínios platinos.

Divertidos seus exércitos, no interior da Península, entre as rebeliões de Portugal e da Catalunha, e envolta pela guerra nos campos de batalha de toda a Europa,

¹⁵¹ Reales Cédulas de 7 de Enero de 1641, Archivo de la Nación Argentina, *Reales cédulas y provisiones, 1517-1662* [Buenos Aires, 1911], p. 256-257.

¹⁵² Idem, p. 258.

¹⁵³ Real Cédula de 10 de Enero de 1641, Archivo de la Nación Argentina, *Reales cédulas y provisiones, 1517-1662* [Buenos Aires, 1911], p. 258-259.

concentrada sua armada no cuidado de suas próprias costas e na escolta dos grandes comboios que, da América, lhe traziam anualmente os frutos de suas minas de ouro e prata, a Espanha não podia ocupar-se ela própria da defesa do Rio da Prata. Reconhecia a ameaça que a cobiça estrangeira lhe representava, mas deveria relegar àquela região a defesa de si mesma. E, entre as forças que no Prata podiam servir de sustentáculo à soberania castelhana, nenhuma, e muito menos as milícias dos moradores das cidades, podia se comparar à Companhia de Jesus em riqueza, organização e, sobretudo, o poder de amealhar exércitos de índios armados. Foi principalmente aos jesuítas da Província do Paraguai, portanto, que a Coroa de Castela delegou a tarefa de defender a porta atlântica do Peru contra os invasores que prometiam descer sobre ela. É a debilidade de uma Monarquia sobrecarregada por apuros de todos os lados que explica os privilégios e mandatos cedidos então à Companhia de Jesus.

1.7. O Conselho Ultramarino de Portugal e os Comboios

Desgraçadamente, a vitória dos jesuítas e de seus índios armados sobre os paulistas em Mbororé, por mais lustrosos que tenham sido os informes enviados a Madrid, não deve ter sido mais que um pálido consolo em uma época em que a Monarquia Espanhola não fazia mais que colher derrotas nos campos de batalha da Europa.

Os elementos expostos acima e formulados a partir de 1644 no Conselho Ultramarino de Portugal não estão apoiados no vazio nem correspondem a um idealismo inconsequente ou um sonho barroco de Salvador Correia de Sá ou dos muitos outros conselheiros que o apresentam ou apoiam. Suas características, que, em essência, representam um esforço de articulação racional de elementos pré-existentes, resultam da situação econômica portuguesa tal como ela aparecia naqueles anos. Acerca desta situação e das necessidades imediatas da Monarquia Portuguesa é que se preocupam os homens que insistem na articulação política e econômica das rotas e estabelecimentos do Atlântico Sul como forma de o Império salvar o Reino de Portugal e garantir sua sobrevivência e prosperidade no futuro.

Pouco precisa ser dito nesse sentido acerca do comércio de açúcar e sua importância para Portugal. Responsável pelos maiores rendimentos da Monarquia, sua conservação lhe é imprescindível. Não por acaso D. João IV já se referia ao Brasil como a “vaca de leite” de Portugal¹⁵⁴. Porém, como escreverá ao Rei o Padre Antônio Vieira em 3 de julho de 1643:

O Brasil (que é só o que sustenta o comércio e alfândegas, e o que chama aos nossos portos esses poucos navios estrangeiros que neles vemos) com a desunião do rio da Prata, não tem dinheiro, e com a falta de Angola, cedo não terá açúcar; porque já este ano se não recolheu mais que meia safra, e no seguinte será forçosamente menos; porque a falta de negros de Angola, não se pode suprir com os escravos de outras partes, por serem incapazes de aturar o trabalho dos canaviais e engenhos, como a experiência mostra largamente¹⁵⁵.

Estabelecida a base econômica sobre a qual se assentam os variados planos de coordenação entre os pontos geográficos do Atlântico Sul, por meio de uma articulação política e econômica geral que começava a tomar corpo nos planos da Monarquia Portuguesa e na mente de seus conselheiros, restava-lhes, naturalmente, tratar da ligação entre aqueles pontos através das rotas marítimas. Pois, conquanto fosse geral o conhecimento, à época, das potencialidades que adviriam à potência europeia que reunisse em si o controle do comércio complementar de açúcar, de escravos e de prata da América e da África, inútil lhe seria controlar os estabelecimentos de onde tais gêneros provinham, se fosse ela incapaz de garantir a segurança de sua navegação entre aqueles lugares e destes à Europa.

Desde o início da década, porém, convertera-se o Atlântico Sul, positivamente, em um lago holandês. Bem estabelecidos nos dois lados do Oceano, em Pernambuco e em Luanda, detinham os flamengos, ainda, a mais poderosa marinha de guerra da época.

¹⁵⁴ C. BOXER, *ob. cit.*, p. 190, que acrescenta que “não haverá exagero dizer que a existência de Portugal como nação independente dependia, principalmente, dos recursos auferidos no comércio com o Brasil. Esse comércio, por sua vez, girava em torno de dois pólos, o açúcar e a escravidão”.

¹⁵⁵ “Proposta feita a El-rei D. João IV em que se lhe representava o miserável estado do reino e a necessidade que tinha de admitir os judeus mercadores que andavam por diversas partes da Europa pelo Padre Antônio Vieira”. In: Pe. A. VIEIRA. *Escritos Históricos e Políticos*. São Paulo: Martins Fontes, 2002, p. 264.

Se, como foi argumentado, o Reino de Portugal dependia então quase exclusivamente dos carregamentos de açúcar que lhe vinham do Estado do Brasil para resistir às ofensivas da Espanha, o controle holandês dos mares era então até mais prejudicial para os portugueses que as próprias perdas de suas conquistas que em todos os cantos do orbe lhes impunham os batavos.

Acostumados a enviar seu açúcar para a Europa em navios pequenos e mal armados ao longo de todo o ano, conforme o tempo de sua colheita e o imediato embarque que um produto perecível exigia, a produção dos lavradores portugueses do Brasil era, em decorrência da dispersão e precariedade de sua navegação, alvo fácil para os apresamentos marítimos.

E assim se dava, com efeito. Se, pouco antes da perda de Pernambuco para os batavos, os navios carregados de açúcar que vinham do Brasil para os portos de Portugal chegavam a um número impressionante de mais de trezentos por ano, trazendo consigo algo em torno a quatro milhões de cruzados, distribuídos em umas oitenta mil caixas de açúcar¹⁵⁶, naqueles primeiros anos após a Restauração, este gigantesco comércio se encontrava já bastante diminuído. Tão comuns eram os apresamentos que faziam os holandeses, e, além deles, os corsários de Dunquerque e os piratas da Barbária, dos navios de açúcar que intentavam a travessia do Atlântico a partir da Bahia, e a um ponto que chegou a duzentos e quarenta e nove naves perdidas apenas entre 1647 e 1648, que os produtores brasileiros se acostumaram a se denominar de involuntários “lavradores de Holanda”¹⁵⁷.

Os prejuízos, constantes e significativos, que resultavam da perda do controle exclusivo da navegação no Atlântico nas primeiras décadas do século XVII, levaram a que o Conselho Ultramarino discutisse, paralelamente aos planos de interligação territorial no Atlântico Sul e controle de seus recursos, e como complementares a eles, a necessidade do pronto estabelecimento de um sistema de comboio a regular a navegação entre o Brasil e Portugal. Nem se deve deixar de reparar que estas discussões, assim como aquelas referentes às conquistas, são outras tantas demonstrações da progressiva regulação da Monarquia Portuguesa sobre as práticas econômicas de seus súditos e

¹⁵⁶ Carta de 29 de dezembro de 1627 de Matias de Albuquerque ao Conde de Castro-Daire, *apud* BOXER, *ob. cit.*, p. 193.

¹⁵⁷ BOXER, *ob. cit.*, p. 194.

consequentemente da paulatina centralização dos negócios do Império em torno do poder planificador da Coroa e seus Conselheiros.

Que as propostas em favor da participação obrigatória em comboios de todos os navios envolvidos no comércio atlântico de açúcar, a concentração desta navegação em alguns portos previamente estabelecidos, e a ser realizada apenas em períodos do ano previamente determinados, tenham se pautado no exemplo das frotas espanholas de prata, que, a partir do Caribe, concentravam o transporte de toda a prata do Peru e da Nova Espanha, é apenas uma indicação da centralização a que se aludiu no parágrafo anterior. As muitas perdas que o comércio de açúcar vinha sofrendo, vítima dos apresamentos em um Oceano ora disputado por várias potências, eram atribuídas essencialmente à excessiva dispersão desta navegação.

Até os anos de 1644 e 1645, quando os conselheiros da Monarquia tomaram a resolução de se ocupar seriamente do problema, não havia praticamente qualquer concentração do comércio com o Brasil. Resultado natural da própria perecibilidade do açúcar, os navios tendiam a partir do Brasil em direção aos mais variados portos de Portugal tão logo terminavam de ser carregados. Eram, ademais, navios mercantes de pequeno calado, mormente não mais que simples caravelas de propriedade de particulares, estes que singravam o Atlântico com os depósitos cheios de açúcar, mas usualmente sem canhões nem tropas a bordo. Além da irregularidade de sua navegação, feita ao longo de todo o ano ao ritmo da produção de cada engenho, era ela dividida tanto em relação aos portos de origem, vez que as naves que deixavam a Bahia ou o Rio de Janeiro viajavam independentemente e sem se juntar umas às outras, quanto aos portos de destino, suposto que os mercadores de cidades como Viana, Porto, Aveiro, Faro e mesmo das ilhas atlânticas rivalizavam com Lisboa na participação do comércio com o Brasil.

Uma liberdade excessiva, no sentir de muitos conselheiros, se consideradas as fáceis presas que estas embarcações representavam para corsários e piratas, mas se levada em conta, também, o descontrole e as perdas fiscais que tal dispersão causava à Monarquia Lusitana. O resultado de suas deliberações iria, porém, significar uma gigantesca alteração nas práticas até então em uso entre mercadores e agricultores, e gerar não pouco acréscimo dos custos relacionados a esta navegação.

Em resumo, em meados da década de 1640, na mesma época em que se discutiam os planos de Salvador Correia de Sá acerca da complementariedade entre África, Brasil e Buenos Aires, o Conselho Ultramarino decidiu adotar dali em diante um sistema de comboios que obrigaria todos os navios mercantes a viajarem juntos de Portugal à Bahia e ao Rio de Janeiro e dali de volta ao Reino, acompanhados por uma escolta de vasos de guerra. Os navios particulares, não obstante a escolta, deveriam também, doravante, carregar determinado montante de artilharia e armas para sua tripulação, a fim de contribuir para a defesa de toda a frota, e, preferencialmente, serem maiores que as diminutas caravelas normalmente envolvidas neste tráfico. Sua partida e retorno seriam concentrados em Lisboa, a despeito dos protestos dos comerciantes de outras praças, de modo a facilitar a concentração da frota, e, forçoso é que não se olvide, a arrecadação dos direitos devidos à Coroa. Finalmente, os custos do comboio deveriam naturalmente ser arcados pelos próprios participantes da frota e pelos mercadores e plantadores de açúcar envolvidos com este tráfico, através do pagamento de taxas de frete e avaria.

À frente dos defensores da adoção deste sistema entre os conselheiros ultramarinos estava o próprio presidente do Conselho, o Marquês de Montalvão, que há pouco assumira este cargo após sua atribulada partida de Salvador da Bahia, onde fora Vice-Rei do Brasil quando as novas da aclamação de D. João IV chegaram à América Portuguesa. Secundavam-no, na insistência quanto à importância fundamental do poder marítimo para um Império, que sem uma armada de guerra e uma frota mercante, fortes e independentes, não se poderia sustentar, nomes conhecidos de estadistas de então, tais como o Padre Antônio Vieira, Antônio Sousa de Macedo e Salvador Correia de Sá e Benevides¹⁵⁸.

Sobre este ponto da importância do poderio naval, é preciso acrescentar que a adoção dos comboios para o Brasil e a preferência então esboçada pelo sistema de frotas não pode ser compreendida apenas como uma questão de segurança dos navios mercantes que vinham sendo alvo de constantes e sumamente ruinosos apresamentos marítimos nestes tempos conturbados em que as potências do mundo se viam envolvidas em guerras e piratarias pelos quatro cantos do orbe. Já foi referida a parte que cabe, nesta questão dos comboios, ao esforço de garantir maior eficiência e

¹⁵⁸ BOXER, *ob. cit.*, p. 194-196.

proventos na arrecadação fiscal da Monarquia. A concentração do comércio mais rentável de Portugal em um único porto certamente contribuiria para a maior cobrança dos direitos que incidiam sobre este comércio, tanto que fora esta a razão pela qual os castelhanos centralizaram o seu próprio tráfico com a América em Sevilha e estabeleceram as frotas em torno dele em primeiro lugar, mais de um século antes.

Outra consideração subjacente a esta questão, contudo, é a do controle dos fretes marítimos. Além de esparsa e vulnerável aos aprisionamentos, a navegação portuguesa era grandemente dependente do fretamento de navios estrangeiros para o transporte de açúcar do Brasil ao Reino.

Majoritariamente suprida pelas frotas de países aliados, como a Inglaterra, ou neutros, como as cidades da Liga Hanseática do mar do Norte, com particular destaque para o porto de Hamburgo, a navegação portuguesa não poderia deixar de sofrer prejuízos substanciais decorrentes do controle do frete marítimo por estrangeiros. É necessário ter em mente que o controle do fretamento já era percebido, à época, como elemento tão importante quanto a força da frota mercantil e o controle de portos para o sucesso de uma empresa comercial dirigida por uma Monarquia. Com efeito, mesmo se não houvesse apresamentos nem concorrência no Atlântico Sul, o pagamento de fretes a estrangeiros já seria um dano financeiro substancial para os nacionais de Portugal, na medida em que reduz um rendimento que potencialmente poderia ser exclusivamente português.

Assim, às medidas imaginadas então em relação ao acesso à produção, à articulação das rotas comerciais e à instauração dos comboios, é preciso acrescentar, como último elemento do quadro que então se formava, o patrocínio oficial à construção naval como maneira mais eficaz de reduzir a dependência de navios estrangeiros e, com isso, controlar o frete do comércio atlântico e diminuir, destarte, a drenagem de recursos que o fretamento de navios estrangeiros representava para a Monarquia Lusitana.

Propostas neste sentido são apresentadas na mesma época e pelas mesmas personalidades que participam das reformas e planejamentos anteriormente descritos. A urgência da construção de navios próprios é salientada pelo Conselho Ultramarino em meados da década de 1640, e, além disso, constitui um dos elementos mais importantes das sugestões elencadas pelo Padre Antônio Vieira em sua proposta de 1643.

Em conclusão, é possível afirmar que, aa correlação entre estas diversas questões, discutidas ao longo dos anos imediatos à Restauração nos conselhos da Monarquia, é possível observar que, gradualmente, uma ideia de Império toma forma. É natural que assim fosse, pois a magnitude da crise, que espalha guerras e revoluções pelos campos da Europa, e ameaça a existência do próprio Portugal, demanda obrigatoriamente uma resposta de igual envergadura. Como se quisesse dominar o caos e a penúria no momento mesmo de seus maiores apuros, a remodelação do Império emerge como resposta natural ao problema.

Para a Monarquia Portuguesa, este Império derivaria do controle da navegação e das rotas do Atlântico Sul em conjunção com a presença de suas quinas nos pontos estratégicos sobre os quais se apoia aquela navegação. Não se trata de um plano pronto e completo, minuciosamente calculado nos gabinetes dos conselheiros da Coroa, mas uma tendência que se esboça aos poucos, na conformidade das respostas dadas a problemas particulares na medida em que surgem e são pensados. Para cada resposta conjectural, porém, há algo comum que subjaz e enforma todas elas. Certa perspectiva que correlaciona a diversidade de assuntos e acaba por organizá-los e dirigi-los em uma direção bem definida.

Este princípio compreensivo é o Império de Portugal no Atlântico Sul. Não obstante mudanças pontuais ditadas pelas circunstâncias que vão aparecendo ao longo dos anos, trata-se de um conjunto de objetivos e práticas que, desde a Restauração e ao longo das décadas seguintes, permanecerá uniforme em essência. Trata-se sempre de articular a navegação no sul do Mar Oceano entre o Reino de Portugal e os mercados de escravos da África, os canaviais do Brasil, e a prata de Potosí que afluí a Buenos Aires ou que possa ser encontrada em suas proximidades.

Resta, portanto, observar o desdobramento desta perspectiva, e como ela começa finalmente a ser posta em prática em meados da década de 1640.

CAPÍTULO II

O COMÉRCIO ILÍCITO NO RIO DA PRATA ENTRE A RESTAURAÇÃO DE ANGOLA E A AUDIÊNCIA DE BUENOS AIRES

...de conformidade com a permissão de Vossa Majestade, a fim de ver se os espanhóis aprovam o tráfico que será de grande proveito e vantagem para os domínios de Vossa Majestade, por causa da prata que disso advirá, fazendo com que eles se tornem mais prósperos, o Brasil cresça e os vassalos de Vossa majestade fiquem ricos.

Carta de Salvador Correia de Sá e Benevides ao rei D. João IV sobre um navio de escravos enviado de Luanda a Buenos Aires, 1/1649.

2.1. Os Portugueses em Buenos Aires

A *Ciudad de Santa María de la Trinidad y Puerto de Buenos Aires* era, em meados do século XVII, tanto por seu comércio quanto por sua posição geográfica, uma praça cobiçada pelas potências da Europa. A Monarquia Portuguesa, porém, entre todas elas, era a única a contar com a vantagem de possuir ali uma expressiva quantidade de habitantes lusitanos, ali estabelecidos desde o final do século XVI, os mesmos que para a Espanha constituíam uma fonte de preocupações e medidas coercitivas.

Súditos de coroas diferentes e formalmente separadas, mas cingidas pelo mesmo soberano durante a União Peninsular, puderam os portugueses se estabelecer em uma cidade castelhana com uma facilidade com a qual não contavam os nacionais de outros países. Desde a primeira abertura do comércio entre o Rio da Prata e o Brasil, em 1587, por um antigo mercador português estabelecido nas Índias de Castela, D. Francisco de Vitoria, que à época já se vira elevado a Bispo de Tucumán, as relações comerciais diretas entre Buenos Aires e os estabelecimentos da Coroa de Portugal no Brasil e na África seriam as responsáveis principais pelo afluxo de imigrantes portugueses na cidade platina¹⁵⁹.

Graças à natureza ilícita desta navegação, que surgira como alternativa à rota mais longa e custosa centrada em Lima, e fundada sobre os comboios do Mar do Caribe e a travessia do Panamá, bastante cedo garantiram os mercadores portugueses de Lisboa, controladores do comércio do açúcar brasileiro e do tráfico de escravos africanos, a supremacia da navegação comercial em torno de Buenos Aires. Proeminência alcançada ao arremesso do monopólio de Sevilha no comércio com as Índias, cujos mercadores, reunidos na *Casa de Contratación* e no Consulado de Sevilha, e aliados aos seus colegas de Lima, capital do Vice-Reino do Peru, eram os únicos autorizados a suprir de gêneros toda a América espanhola e dali embarcar seus metais para a Europa¹⁶⁰.

As falhas que o monopólio de Sevilha provocava no abastecimento de todas as vastíssimas regiões sob jurisdição do Vice-Rei do Peru, e os altos custos engendrados pelas operações restritas a uma única rota frequentada apenas por comboios anuais, foi a causa do sucesso de seus concorrentes portugueses, que encontraram na rota alternativa do Atlântico Sul um meio de suprir a demanda de toda a região ao sul do Alto Peru, e divertir, por ali, o fluxo de prata extraída das minas de Potosí.

Os comerciantes estabelecidos em Buenos Aires, com destaque para o português Diogo de Vega, eram, em regra, agentes e correspondentes dos mercadores de Lisboa, que controlavam o comércio brasileiro e africano, e estavam, por isso, em melhor posição que seus concorrentes sevilhanos para operar uma rota marítima que interligava Buenos Aires e o Rio da Prata à África, ao Brasil e à Europa por uma via

¹⁵⁹ A. P. CANABRAVA. *O Comércio Português no Rio da Prata (1580-1640)*. Belo Horizonte: Editora Itatiaia; São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1984, p. 82-88.

¹⁶⁰ IDEM, *ibidem*, p. 88-91.

exclusivamente marítima, mais célere e barata que aquela dos comboios e caravanas de mulas e carretas que caracterizavam a rota operada por Lima e Sevilha¹⁶¹.

Os agentes portugueses em Buenos Aires foram, assim, capazes de estabelecer uma verdadeira organização contrabandista em correspondência com Lisboa e as conquistas lusitanas do Atlântico, mantendo uma navegação e um comércio irregulares cujo fluxo e constância produziram um afluxo regular de imigrantes portugueses para Buenos Aires e ao longo da rota deste porto até Lima, pelas Governações do Rio da Prata, de Tucumán e o Alto Peru, territórios então sob a jurisdição da Audiência de Charcas, órgão subordinado ao Vice-Rei do Peru.

Embora tenha sido a interligação de Buenos Aires com possessões portuguesas a razão fundamental da presença considerável de nacionais lusitanos em Buenos Aires, não eram eles, nem mesmo em sua maioria, mercadores diretamente ocupados no contrabando que se realizava na cidade. Como se verá, não obstante todos serem portugueses, suas diferenças eram mais acentuadas que a nacionalidade em comum poderia fazer supor.

Uma das principais fontes primárias acerca da situação geográfica e urbana do porto do Rio da Prata na segunda metade do século XVII é a relação da viagem que Acarette du Biscay empreendeu da Espanha a Buenos Aires e dali ao Peru entre os anos de 1657 e 1659. Este viajante não se limita apenas a mencionar o aspecto físico ou arquitetônico da cidade, quando descreve que,

“...ésta comprende cuatrocientas casas, no tiene empalizada, ni muralla, ni fosso, y nada la defende sino un fortín de tierra, circundado por un foso, que domina el río”¹⁶²...

mas também fornece importantes informações sobre o espaço e o volume do comércio de seu porto:

¹⁶¹ IDEM, *ibidem*, p. 118-130.

¹⁶² ACARETTE DU BISCAY, *Relación de um Viaje al Río de la Plata y de allí por Tierra al Perú*. Buenos Aires: Editorial Claridad, 2014, p. 43.

“Además de este fuerte, hay un pequeño bastión en la desembocadura del riacho, (...). Éste domina el lugar donde atracan las barcas para desembarcar las mercaderías o cargarlas¹⁶³...”

“...llegamos frente a Buenos Aires, donde encontramos veinte buques holandeses y dos ingleses, cargados de regresso con cueros de toro, plata em láminas y lana de vicuña, que habían recebido em cambio de sus mercaderías¹⁶⁴”.

O contraste entre a pequenez desta cidade de não mais de quatrocentas casas de barro com o considerável volume de sua atividade portuária faz revelar a verdadeira vocação de Buenos Aires e as dimensões exatas de sua importância. A característica fundamental do porto platino é ser o centro de uma complexa rede de rotas marítimas e terrestres que convergem e se entroncam no Rio da Prata¹⁶⁵. O rio, em si mesmo, é um grande estuário formado pela confluência dos rios Uruguai e Paraná, que, além das águas do interior do continente, trazem ao Prata enorme quantidade de sedimentos, responsáveis pela formação dos famigerados bancos de areia pouco abaixo de sua superfície, responsáveis por não poucos naufrágios e exigentes de pilotos práticos e especializados em sua navegação.

Além do rio e das armadilhas de seus bancos de areia, separavam-se as rotas marítimas que ligavam Buenos Aires aos portos da África Ocidental e das Capitanias do Estado do Brasil, além, naturalmente, de vários portos da Europa, fossem da Península ou do norte do Velho Mundo. A rota europeia podia constituir uma navegação direta ou em escalas, em cujo caso ela se fazia pelo Brasil, pela África ou pelas ilhas do Atlântico, em especial as Ilhas Canárias, domínio do Rei de Espanha, que dividia com a Madeira, possessão da Coroa de Portugal, o suprimento de vinhos à cidade de Buenos Aires.

A cidade não era mais que um pequeno ponto urbano perdido em uma vasta costa que separava Buenos Aires do encontro das águas do Rio da Prata com o Oceano. Em meados do século XVII, a cidade já começava a se expandir em direção ao interior e pela costa, através da lenta mas constante formação de estâncias e aldeias (os *pagos* da

¹⁶³ Idem, p. 44.

¹⁶⁴ Ibidem, p. 27.

¹⁶⁵ Cf. Z. MOUTOUKIAS. *Contrabando y Control Colonial en el Siglo XVII*. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina, 1988, p. 22-35.

documentação coeva), que seguiam o curso dos pequenos rios que davam no lado meridional do Rio da Prata. Era nesses esses rios e estâncias que os navios arribados a Buenos Aires atracavam e descarregavam preferencialmente, especialmente quando era ilícito o comércio que eles pretendiam realizar. O Riachuelo, logo ao sul da cidade, era seu ponto de desembarque principal, como dissera Acarette du Biscay, mas outros cursos d'água já exerciam a mesma função, a exemplo do Rio de Luján, ao norte do povoamento, ante cujas margens já havia estâncias de gado e uma pequena capela onde se venerava uma imagem milagrosa de Maria. Esta imagem, que, muito significativamente, fora modelada e trazida do Brasil por obra de um comerciante português estabelecido no Rio da Prata, é hoje a Padroeira da Argentina, Nossa Senhora de Luján.

Diversas rotas ligavam Buenos Aires, por sua vez, ao interior do Vice-Reino do Peru. A primeira era a fluvial, composta pelo rio Paraná, frequentado por pequenas embarcações que subiam seu curso e, passando pelas cidades de Santa Fé e Corrientes, chegavam à Assunção, capital da Governação do Paraguai. A segunda rota era propriamente terrestre, e atravessava um terreno de planícies até a Governação de Tucumán, onde Córdoba era a primeira e principal cidade a que chegavam os viajantes a partir de Buenos Aires.

Dali os caminhos se dividiam. Pelo sul de Córdoba começava a estrada que, passando por San Luis e Mendonza, atravessava a Cordilheira dos Andes e chegava a Santiago do Chile, quase na costa com o Oceano Pacífico. Se tomado o caminho ao norte de Córdoba, porém, a estrada seguiria por todo o Tucumán, passando pelas cidades de Santiago del Estero e São Miguel de Tucumán até seus limites setentrionais em Salta e Jujuy. Até então o transporte de mercadorias era feito em carretas, enormes vagões unicamente de madeira que ficariam famosos como as carretas de Tucumán. A partir de Salta, porém, cessavam os terrenos planos, e era preciso transferir os carregamentos das carretas para as mulas, mais aptas para enfrentar os passos e a gradual ascensão às elevações do Alto Peru, na encosta oriental dos Andes. Depois de Jujuy, seguia a estrada por modestos vales cortados entre as montanhas, em uma zona árida e fria, dentre os quais se destaca o passo de Humahuaca. Apenas então se deixava a Governação do Tucumán para adentrar no Alto Peru e chegar finalmente à Imperial Cidade de Potosí.

Todos esses caminhos, por água ou por terra, convergiram no final do século XVI em Buenos Aires, e este entroncamento marcaria para sempre seu destino. E desde sua fundação definitiva em 1580, o comércio parecia ser o principal aspecto do destino da cidade.

A atividade comercial do porto de Buenos Aires era inseparável da situação de seu governo e da atuação que os funcionários exerciam no comércio lícito ou não, sendo mesmo impraticável sem o concurso dos funcionários do Cabildo e da Real Hacienda, chegando, especialmente na década de 1650, até o Governador e Capitão General da Província do Rio da Prata. Além disso, como se verá, a organização do tráfico de Buenos Aires dependia de instituições oficiais, estando estreitamente interligada com suas fortificações e a guarnição militar que as ocupava, e as remessas de dinheiro do Peru, destinadas ao pagamento do soldo dos oficiais e soldados.

Os homens que ocupam posições de destaque no governo das províncias do sul do Peru e no porto de Buenos Aires são então antigos participantes das guerras dos Calchaquí nas décadas de 1630 e 1640, rebelião indígena que se estendeu do Paraguai a Tucumán. O próprio Salvador de Sá delas tomou parte. Também o fizeram os guaranis reduzidos pelos jesuítas em suas missões do Paraguai, na mesma época em que sofriam as investidas dos paulistas. Rebeliões indígenas de meados do século XVII, de fato, são fonte de poder e prestígio para os capitães, análogos aos mercenários europeus da mesma época, que delas tomaram parte, a exemplo da guerra dos bárbaros e dos Palmares no norte do Brasil, em que sobressaíram os paulistas. São rebeliões generalizadas em todo o continente, sendo responsável até por uma confederação na Nova Inglaterra no mesmo período. Se estas guerras indígenas chegaram a ameaçar, então, os estabelecimentos europeus e até a arrasar completamente algumas cidades da terra, destinadas a jamais serem erguidas novamente, a vitória final dos europeus nesta grande conflagração dos seiscentos assentaria definitivamente seu estabelecimento no Novo Mundo, não obstante a persistência de rebeliões e guerras contra os índios ao longo dos séculos seguintes, mesmo após as independências de suas metrópoles.

Semelhantes acontecimentos tem relação com o aumento populacional da cidade ao longo das décadas da segunda metade do século XVII.

TABELA I
EVOLUÇÃO DEMOGRÁFICA DE BUENOS AIRES

ANO	HABITANTES	CIDADE E CAMPANHA	OUTROS DADOS	SOLDADOS
1639	2.070			
1650	2.800	5.000	1652-1653: epidemia (1.500 mortos entre índios e escravos, 3/3 do total).	
1658	3.359		500 famílias; 500 a 600 homens portam armas; 1.500 a 2.000 escravos	
1662	3.700	6.360 total 3.500 brancos		
1664	3.812			
1669	4.200			300
1674	4.607			500
1677	4.800		400 índios de <i>tasa</i> (entre 2.000, no total).	750
1680	5.108			900

Fonte: BESIO MORENO, *apud* J. COMADRÁN RUIZ, *Evolucion Demografica Argentina Durante el Periodo Hispano (1535-1810)*, p.44; e Z. MOUTOUKIAS, *Contrabando y Control Colonial en el Siglo XVII*, p. 41.

Importa ressaltar, no que tange aos portugueses estabelecidos em Buenos Aires, que sua composição não é tão homogênea, nem suas relações tão exclusivas à nacionalidade, como se costumava imaginar. Com efeito, os portugueses de Buenos Aires do século XVII estavam divididos em ocupações e estamentos diversos. Eram

soldados, navegadores, artesãos, mercadores e até mesmo membros da nobreza local, casados nas famílias dos conquistadores e senhores de terras, criações e escravos. Suas ligações sociais, muitas vezes, eram estabelecidas antes com castelhanos de qualidade ou profissão semelhantes que necessariamente com outros filhos da nação portuguesa. A própria suposição de prevalência de origem cristã-nova dos lusitanos de Buenos Aires tem sido contestada, sendo relativamente pequena a proporção de portugueses de origem comprovadamente judaica em relação ao total populacional de lusitanos na cidade platina.

Em pelo menos um caso, fui capaz de estabelecer uma relação familiar direta, até então ignorada, entre uma família de mercadores em Buenos Aires e uma de sertanistas e senhores de engenho de açúcar na Capitania de São Vicente. As frequentes viagens de um membro do ramo portenho da família às costas do Brasil sugerem que o parentesco fundamentou uma relação comercial no seio da família e suas relações¹⁶⁶.

A menção a certos indivíduos ou famílias conduz à consideração dos próximos resultados alcançados, concernentes à rede ou organização de comerciantes ou contrabandistas centralizados no Rio da Prata na segunda metade do século XVII.

Estabelecida, portanto, a população portuguesa de Buenos Aires entre 1640 e 1680, é preciso determinar quais dentre estes indivíduos compunham a rede comercial que integrava o porto platino tanto ao interior do continente em direção ao Alto Peru quanto às rotas atlânticas espalhadas entre os portos do Brasil, da África, e da Europa.

O livro de Alice Canabrava, por exemplo, dá grande ênfase as operações de contrabando do português Diego de Vega e seu sócio espanhol Juan de Vergara na primeira metade do século XVII. Para ela, o abandono definitivo de Buenos Aires por Vega na década de 1620 constitui um dos indícios da decadência do comércio português no Rio da Prata. No entanto, as fontes e os trabalhos mais recentes sobre este tema demonstram que a organização contrabandista apontada por ela perdurou ao longo de todo o século XVII, pois não apenas Diego de Vega deixou sucessores entre seus descendentes, como Juan de Vergara continuou a dividir suas atenções entre seus negócios de mercador e seus cargos na administração municipal depois de 1640.

¹⁶⁶ Tratam-se dos muito provavelmente irmãos Agostinho e Francisco Rodrigues da Guerra. O primeiro capitão de navio, mercador e criador em Buenos Aires (cf. SUSANA R. FRÍAS, *Portugueses en Buenos Aires. Mito y Realidad (1600-1699)*, p. 74-75) e o segundo sertanista e senhor de engenho em São Vicente (cf. PEDRO TAQUES, *Nobiliarchia Paulistana*, t. III, p. 12).

Estes dois indivíduos, suas famílias e seus diversos sócios e correspondentes são apenas exemplos que demonstram a existência de uma rede de contrabandistas solidamente estabelecida na segunda metade do século XVII, integrada não apenas por portugueses, mas por indivíduos de nacionalidades diversas que conformavam uma verdadeira rede transnacional de comércio¹⁶⁷.

A importância destas obras decorre tanto de seu esforço em determinar a ação da organização de comerciantes no Rio da Prata como em estabelecer o volume e importância das mercadorias que transitavam pelas rotas mercantis operadas por esta organização e que constituíam os elementos mais importantes do contrabando entre as Índias de Castela, o Brasil, a África, e a Europa.

Assim, se Assadourian é um dos autores a tratar do tráfico de escravos entre a África e o Rio da Prata, Moutoukias realizou importantes pesquisas acerca da entrada de mercadorias pelo porto de Buenos Aires e, especialmente, a consequente saída de prata peruana pelo mesmo porto durante todo o século XVII.

O fluxo do metal branco do Alto Peru para o Rio da Prata é estudado por este último autor especialmente em relação ao Situado de Potosí, isto é, as remessas mais ou menos constantes do metal com o fim de pagar soldos e salários à guarnição militar e funcionários da monarquia estabelecidos em Buenos Aires. Analisa a participação dos comerciantes platinos nestas remessas, os empréstimos e transações comerciais realizadas com o metal, e a importação de mercadorias estrangeiras daí resultante.

Em geral, Moutoukias analisa os dados dos navios de registro destinados ao Rio da Prata e as remessas de prata do Situado de Potosí a partir dos documentos pesquisados por ele no Archivo de Índias de Sevilha. Seus dados, especialmente aqueles relativos ao fluxo de prata e movimento de navios no porto, foram cotejados e complementados com a pesquisa de fontes documentais dos arquivos brasileiros e argentinos.

¹⁶⁷ O fundamento desta parte da investigação assenta-se, especialmente, em autores argentinos de história econômica, dentre os quais destacamos: C. S. ASSADOURIAN, *El Trafico de Esclavos en Cordoba de Angola a Potosí, Siglos XVI-XVII* (1966); Z. MOUTOUKIAS, *Contrabando y Control Colonial en el Siglo XVII: Buenos Aires el Atlantico y el Espacio Peruano* (1988); e IDEM, *Burocracia, Contrabando y Autotransformación de las Elites. Buenos Aires en el Siglo XVII* (1988).

No tempo da Restauração, os portugueses estabelecidos em Buenos Aires podem, assim, ser divididos segundo suas profissões, base de seus interesses e identidades, mais que sua nacionalidade.

FUNCIONÁRIOS

(Padrão de 1643)

NOME	CARGO	OBSERVAÇÕES
Cristóbal Rodríguez Passos	Cajas Reales	Desterrado
Antonio Rodríguez de Silva	Real Servicio	
Juan Cardoso Pardo		

Fonte: Susanna R. FRÍAS. *Portugueses en Buenos Aires: Mito y Realidad (1600-1699)*. Buenos Aires: Academia de la Historia, 2011.

PROPRIETÁRIOS

(Padrão de 1643)

NOME	PROPRIEDADE	OBSERVAÇÕES
Diego Fredes	Vinho Santa Fé, chacara Buenos Aires	
Gonzalo Álvares		Genro de Jacomé Ferreira Feo
Sebastián Gómez		
Blás Gómez Cansado		Artesão, comércio
António González (2)	La Matanza, gado	
Francisco González		Comércio, Paraguai
Pablo Juárez (ou Suárez)	La Matanza	
Diego Juárez (Suárez) de Silva		Comerciante? Cunhado do seguinte
Luis Caraballo		Artesão, comerciante (ver

		próxima tabela), cunhado do anterior
Diego López Camelo	Las Conchas	Comércio
Tomás Machado	Montes Grandes	Nobreza. Cunhado dos dois seguintes.
Juan Martín de Amorim		Artesão?
Salvador de Mello		
Juan Bautista Manso		Artesão?
Manuel Méndez Pallero		Comerciante
Manuel Núñez de Andrada	La Magdalena	
Antonio Álvarez		(ver Cristóbal Rodríguez). Sogro do seguinte.
Ambrosio Perera		Nobreza. Genro do anterior. Viúva dedicada ao comércio.
Jacinto Pereyra Leite		Pernambuco. Nobreza.
Juan de Pintos		
Francisco Rodríguez/Viana		Comerciante.
Antonio Rodríguez Colares		Desterrado
Juan Rodríguez Estela		Cristão-novo. Desterrado.
Miguel Rodríguez Ferrera		Nobreza. Armada, Cabral.
Manuel Rodríguez Flores		Nobreza (v. Fredes). Comerciante.
Juan Veloso		Sogro de Antonio Viera (tabela seguinte). Comerciante.
Crisóstomo Viera		Mayordomo.
Gonzalo de Acosta		Comerciante. Desterrado.
Francisco Álvarez de Acosta		
Manuel de Ávila		
Cristóbal Cabral de Melo		Nobreza. Carvajal.
Juan Claros		Nobreza.

Sebastián Dami de Sottomayor		
Miguel Díaz		
Jerónimo Fernández		

Fonte: Susanna R. FRÍAS. *Portugueses en Buenos Aires: Mito y Realidad (1600-1699)*. Buenos Aires: Academia de la Historia, 2011.

ARTESÃOS

(Padrão de 1643)

NOME	PROFISSÃO	OBSERVAÇÕES
Jacomé Ferreira Feo		Família Jurado
Manuel de Fonseca		Família Jurado
Pedro Fernández “Carretero”	Carreteiro	Comerciante
Francisco de Acosta	Platero	
Álvaro de Acosta	Serralheiro	
Antonio González	Barbeiro	
Manuel González		Família Jurado
Martín González	Tonelero	
Juan Gonzalo (Gonzalo Juan Nuñez?)	Pulpero	
Juan Maciel		Comércio?
Pedro Martínez	Sapateiro	De Pernambuco, cunhado do seguinte
Francisco Núñez	Alfaiate	Do Rio de Janeiro, cunhado do anterior
Bernardo Pereira	Prateiro	Lavrador também
Antonio de Pino	Ferreiro	Lavrador, comerciante
Francisco Rivero	Prateiro	Genro do anterior
Antonio de la Rocha Bautista	Carpinteiro	Lavrador, comerciante

Domingo Rocha Meneses	Sapateiro	Lavrador, Família Jurado
Antonio Rodríguez	Lojista, mercador	
Juan de Serquera	Barbeiro	Córdoba
Manuel de Silva	Alfaiate	Do Rio de Janeiro
Antonio Viera	Ferreiro	Pernambuco, genro de Juan Veloso
Manuel Álvarez Carnero	Barbeiro, cirurgião	Desterrado
Gonzalo Andrés de Oliveira	Vendeiro, 12 escravos	Desterrado
Alfonso Caraballo		Lavrador, comerciante, sogro de Rocha Bautista, acima
Luis Caraballo	Barbeiro, cirurgião	Lavrador, comerciante. Desterrado
Manuel de Cejas	Prateiro	
Manuel Coello	Sapateiro	
Melchor Correa	Sapateiro	Do Rio de Janeiro

Fonte: Susanna R. FRÍAS. *Portugueses en Buenos Aires: Mito y Realidad (1600-1699)*. Buenos Aires: Academia de la Historia, 2011.

2.2. Dinâmica Mercantil da Praça de Buenos Aires

Assadourian, portanto, descreve a organização familiar típica das cidades coloniais, dominada pelos *encomenderos*. Menciona a excepcionalidade de Buenos Aires e a preeminência ali dos comerciantes, o que também é destacado por Rodríguez. A dinâmica mercantil da praça de Buenos Aires, com efeito, é essencialmente marcada pela dicotomia entre os dois grupos, os proprietários de terra e criações de gado e os comerciantes ligados às rotas terrestres e comerciais. Grosso modo, pode-se dizer que o comércio ilícito prospera em períodos de convergência de interesses entre os dois grupos, e decai quando eles se antagonizam. Para uma e outra situação, concorre o poder decisivo que para a composição ou a divergência de interesses tinham os governadores do Rio da Prata e os oficiais reais da Coroa de Castela.

Não obstante, há uma linha típica de trajetória familiar nesta como em outras cidades hispânicas, em que um indivíduo ou uma família ascendem progressivamente de artesãos ou soldados a comerciantes, a contratadores ou arrendadores, a funcionários e *vezinos* e membros do governo municipal e tendem, por fim, a inverter tudo em terras e produção agrícola, em uma espécie de nobilitação gradual a que os portugueses de Buenos Aires, como se viu, não são estranhos, ocupando todas as posições na escala social do porto platino.

Assim, trata-se de um caminho relativamente aberto e dinâmico, e as famílias portuguesas costumam distribuir-se por estes estamentos. São determinados mais pelos estamentos, em suas aspirações e relações, que por sua origem étnica comum.

É preciso completar o quadro da organização comercial platina com a menção à participação, porém, não apenas dos mercadores do porto de Buenos Aires e das vastas redes mercantis de que eles eram parte, ou da imprescindível cooperação dos funcionários do governo e da fazenda locais, mas até mesmo de membros do clero e das próprias ordens religiosas.

Em alguns casos sua atuação nas transações comerciais era algo indireta, limitada, quiçá, à convivência com o tráfico ilegal na qualidade de receptadores ou depositários das mercadorias movimentadas no interior de seus conventos, como já deixara transparecer, em 1606, um dos artigos da Constituição da Custódia Franciscana do Rio da Prata:

*Iten se ordena que en nuestros conventos no se reciba plata o ropa o otras cosas que mercaderes suelen traer ocultamente contra el orden y mandato de su Majestad porque a causado y causa mucho escandalo a las Justicias y Oficiales Reales que podran justamente quejarse a su Majestad*¹⁶⁸.

Em outros casos, contudo, a atuação de ordens e clérigos no contrabando platino foi direta e constante, como foi o caso da Companhia de Jesus e ainda mais certamente

¹⁶⁸ Documentos Historicos Franciscanos de la Republica Argentina, Uma Seleccion, Siglos 17-20, em *Nuevo Mundo*, n. 3/4. Buenos Aires, años 2002/2003, p. 38.

aquele comércio dirigido pelos administradores do montante resultante da cobrança naquelas terras da Bula da Santa Cruzada.

Como se depreende das ocupações exercidas pelos portugueses em Buenos Aires, a principal atividade econômica em torno do porto era a pecuária, que então passava da fase de caça ao gado selvagem à de sua criação em estâncias nos povoados que começavam a florescer ao redor da cidade platina. Ao incremento populacional demonstrado na Tabela I, segue-se a variação da exportação do principal resultado da pecuária, o couro:

TABELA II
EXPORTAÇÃO DE COUROS

Anos	Total do Quinquênio	Média Anual
1648-1652	80.000	16.000
1653-1657	200.000	40.000
1658-1662	470.000	94.000
1663-1667	130.000	26.000
1668-1672	128.000	25.600
1673-1677	138.000	27.600
1678-1682	118.000	23.600

Fonte: Z. MOUTOUKIAS. *Contrabando y Control Colonial en el Siglo XVII*, p. 178.

É precisamente a produção de couro que opõe desde o início do século XVI os pecuaristas aos comerciantes da cidade¹⁶⁹. Interessados, os primeiros, em garantir um preço mínimo para o artigo, que lhes facultasse maiores rendimentos, os estancieiros se viam na contingência de apelar ao Cabildo de Buenos Aires, autoridade responsável pelo controle e demarcação de preços dos artigos produzidos no território de sua jurisdição. A despeito desta prerrogativa, o Cabildo era impotente caso o Governador não ajuntasse seu poder ao negócio e exercesse ativo controle sobre os preços do couro,

¹⁶⁹ M. RODRÍGUEZ. "The Genesis of Economic Attitudes in the Rio De La Plata". In *Hispanic Economic Historical Review*, v. 36, n. 2 (Maio, 1956), p. 173 e seguintes.

que, em caso contrário, fatalmente cairiam e afetariam diretamente a renda dos pecuaristas.

Os comerciantes, por sua vez, eram justamente os principais interessados na queda do preço do couro. Controladores da circulação monetária no porto, sua organização em um corpo único de compradores e redistribuidores do couro era um instrumento para o decréscimo dos preços que eles provocavam no couro. Quanto menos eles pagassem aos pecuaristas, maior seria o lucro de sua revenda. Na condição de compradores únicos, sua manipulação dos preços era assaz eficaz, de modo que os pecuaristas só podiam apelar às autoridades governamentais para garantir um preço mínimo para o couro, o que provocaria um decréscimo da margem de lucro dos mercadores, mas distribuiria melhor a riqueza entre os grupos dominantes do Rio da Prata.

A essa concorrência dentro de Buenos Aires deve ser acrescentada a participação dos grupos mercantis do Tucumán, espalhados nas cidades ao longo da estrada para o Alto Peru¹⁷⁰. Sua posição de intermediários entre as importações de escravos e outras mercadorias do Rio da Prata e os metais preciosos de Potosí e outras minas naturalmente os aliava ao grupo mercantil de Buenos Aires, do qual eram correspondentes e comissários, e os indispunha, assim, com os pecuaristas não só do porto platino, mas daqueles das cidades ao longo do rio Paraná, em especial de Santa Fé, então uma cidade de criadores de gado ainda mais poderosos que aqueles de Buenos Aires.

Governadores sucessivos acabaram pendendo para um ou outro lado desta disputa. Se um governador como Hernandarias de Saavedra, por exemplo, se caracterizava pela ativa proteção ao grupo de pecuaristas e consequente perseguição ao comércio ilícito, outros, como Negrón, escolheram a política oposta, patrocinando o contrabando, do qual participavam dos lucros, em detrimento dos pecuaristas. Quando um governador como D. Pedro de Baygorri conseguiu conciliar os interesses divergentes em um meio termo consensual, na década de 1650¹⁷¹, tanto o comércio ilícito quanto a pecuária prosperaram igualmente.

¹⁷⁰ IDEM, *ibidem*, p. 171-172.

¹⁷¹ IDEM, *ibidem*, p. 180 e seguintes.

A exportação de couros, além disso, responde por boa parte do comércio lícito da Província do Rio da Prata, realizado mediante o envio esporádico de navios de registro da Espanha, munidos de licenças especiais para comerciar em Buenos Aires.

A relação quantitativa dos navios de registro que entraram no estuário platino na segunda metade do século XVII é exposta na Tabela III:

TABELA III
NAVIOS DE REGISTRO

ANOS	NÚMERO DE NAVIOS	NÚMERO DE LICENÇAS
1648-1652	4	3
1653-1657	1	1
1658-1662	3	3
1663-1667	4	1
1668-1672	4	2
1673-1677	5	2
1678-1682	3	1

Fonte: Z. MOUTOUKIAS. *Contrabando y Control Colonial en el Siglo XVII*, p. 79.

Os navios de registro não aportavam em Buenos Aires apenas com intenções de comércio. Na realidade, a licença comercial concedida pela Coroa de Castela servia antes como compensação de serviços a ela prestados pelos proprietários dessas embarcações, que garantia por esse modo, principalmente, a preservação de sua estrutura governamental e a defesa do Rio da Prata. A razão da viagem dos navios de registro no período estudado é elencada na Tabela IV:

TABELA IV

LICENÇAS E SERVIÇOS DOS NAVIOS DE REGISTRO

ANOS	NÚMERO DE LICENÇAS	VALOR DAS LICENÇAS	TRANSPORTE DE OFICIAIS	TRANSPORTE DE TROPAS
1648-1652	3	s/d	Uma missão da Companhia de Jesus	Não houve
1653-1657	1	s/d	Governador Baygorri	Não houve
1658-1662	2	10.000 pesos	Missão do Padre Ojeda	100 infantes
1663-1667	1	15.000	Membros e Presidente da Audiência de Buenos Aires; Governador do Chile, duas missão da Companhia de Jesus.	200 infantes destinados ao Chile
1668-1672	2	35.900	Não houve	125 infantes para Buenos Aires
1673-1677	2	51.603	Governadores de Buenos Aires e Tucumán; Missão do Padre Altamirano.	530 infantes (200 para o Chile, 330 para Buenos Aires)
1678-1682	1	32.736	Não houve	300 infantes para Buenos Aires

Fonte: Z. MOUTOUKIAS. *Contrabando y Control Colonial en el Siglo XVII*, p. 79.

Algumas considerações sobre os navios de registro, destarte, revelam mais uma faceta da dinâmica mercantil de Buenos Aires. Seu primeiro aspecto é sua diminuta regularidade, incapaz de suprir a demanda do porto platino ou escoar sua produção. Principal forma lícita de distribuir a produção local de couros e outros derivados da pecuária, os criadores e estancieiros dependiam nisso também dos mercadores que controlavam o frete dos navios particulares. Em decorrência das condições ambientais da região do Rio da Prata, seus moradores nunca foram capazes de construir seus próprios navios. O transporte marítimo ficava, conseqüentemente, sob controle dos proprietários de navios e dos comerciantes a eles associados¹⁷².

Em um problema análogo àquele discutido no Conselho Ultramarino de Portugal, na década de 1640, acerca dos comboios, o controle do frete é um elemento fundamental da dinâmica mercantil de Buenos Aires e um aspecto a mais da proeminência dos comerciantes locais no controle de toda a economia local. O frete não pode, portanto, ser descurado em sua importância para a compreensão das relações comerciais em geral, mas também muito particularmente no caso de Buenos Aires. Ao mesmo tempo, ele é um reflexo das disputas então em curso entre potências estrangeiras pelo controle das rotas marítimas do Atlântico Sul. Quem controlasse o frete, controlaria o comércio marítimo, e este domínio era então o objeto das disputas tanto entre os governos quanto entre os mercadores de Holanda e Portugal.

Se o comércio marítimo e terrestre, contudo, era controlado principalmente por agentes privados, dada a precariedade dos navios de registro, eram as autoridades da Monarquia Espanhola as responsáveis pelo fluxo da maior parte da prata que de Potosí ia dar em Buenos Aires, metal que constitui o objeto principal dessa mesma organização comercial privada.

2.3. A Prata e o Situado de Potosí

O auge da importação de prata na Espanha corresponde aos últimos anos do século XVI e primeiras décadas do XVII, resultado da exitosa introdução do método de amalgamento por mercúrio nas minas argentíferas do Alto Peru ao tempo do Vice-Rei

¹⁷² IDEM, *ibidem*, p. 174 e seguintes.

Toledo, nas décadas de 1560 e 1570. A partir daí, observa-se o declínio progressivo da entrada de metais em Sevilha ao longo de todo o século XVII, especialmente em sua segunda metade.

Tabela V
Importações totais de metais preciosos
em ducados (375 maravedís) por quinquênios

Anos	Importações Reais	Importações Privadas	Total
1591-1595	12.028.018	30.193.817	42.221.835
1596-1600	13.169.182	28.145.019	41.314.201
1601-1605	7.823.863	21.460.131	29.283.994
1606-1610	10.259.615	27.426.634	37.686.248
1611-1615	8.655.506	20.778.239	29.433.745
1616-1620	5.217.346	30.917.606	36.134.952
1621-1625	5.869.387	26.543.427	32.412.814
1626-1630	5.542.561	24.402.871	29.945.432
1631-1635	5.680.589	14.852.435	20.533.025
1636-1640	5.629.564	13.947.959	19.577.522
1641-1645	5.723.394	10.944.169	16.516.563
1646-1650	1.998.135	12.126.521	14.124.656
1651-1655	2.686.654	6.065.867	8.752.520
1656-1660	727.829	3.305.510	4.033.339

Fonte: HAMILTON *apud* ELLIOT, *La España Imperial*, cit.

O declínio da exportação de prata a partir da década de 1640 não deve levar automaticamente à conclusão de que houve um decréscimo do comércio ilícito ou do contrabando de prata a partir de Buenos Aires na segunda metade do século XVII. As razões que fundamentam esta afirmação são a diversificação das minas exploradas no

período, e consequente manutenção do comércio de Buenos Aires com o Alto Peru e a instituição do Situado de Potosí.

O primeiro fundamento, acerca do crescimento econômico de outras regiões como a compensar o declínio das minas argentíferas de Potosí, podem ser inferidas dos destinos das mulas platinas que se dirigiam ao Alto Peru:

TABELA VI
DESTINO DA EXPORTAÇÃO DE MULAS

ANOS	PORCENTAGEM DOS ANIMAIS
1630-1660	Potosí: 71,5% Oruro: 17% Potosí/Oruro: 11,5%
1661-1680	Potosí: 7,8% Oruro: 65,2% Potosí/Oruro: 14,7% Lima: 12,3%

Fonte: Z. MOUTOUKIAS. *Contrabando y Control Colonial en el Siglo XVII*, p. 53.

O transporte de tropas da Espanha para Buenos Aires, demonstrado na seção anterior acerca dos navios de registro, revelam, porém, qual era a base principal da manutenção do fluxo de prata do Alto Peru para o estuário platino. Em decorrência das guerras e disputas do período, que se estenderam da Europa até o Atlântico Sul, a Monarquia Espanhola viu-se na contingência de tentar aumentar progressivamente a guarnição de Buenos Aires.

Ora, os soldos destas tropas, assim como era o caso daquelas empregadas na Europa, deveriam ser pagos em metal. A Coroa determinou, assim, a remessa periódica da prata devida aos seus soldados em caravanas que atravessavam toda a rota entre o Alto Peru e o Rio da Prata. Chamavam-se a essas remessas o Situado de Potosí. Ao contrário do decréscimo das exportações argentíferas gerais da América para a Espanha, o Situado de Potosí não acompanhou esse decréscimo. Antes, as remessas a Buenos

Aires aumentaram consistentemente ao longo da segunda metade do século XVII na mesma medida em que crescia a guarnição da cidade, motivada pelas apreensões do Rei de Castela acerca das ambições de seus rivais europeus no forçar militarmente a porta do Alto Peru¹⁷³.

A Tabela VII expõe este crescimento do fluxo de prata a Buenos Aires na década de 1670, época em que ele atinge seu maior volume, após um período de crescimentos constantes desde o distante ano de 1640.

TABELA VII

REMESSAS DO SITUADO DE POTOSÍ

(por quinquênio e média anual em *pesos de a ocho*)

Anos	Total de Remessas	Média Anual
1673-1677	378.438	75.688
1678-1682	671.944	134.389

Fonte: Z. MOUTOUKIAS. *Contrabando y Control Colonial en el Siglo XVII*, p. 195.

Conquanto constantes, as distâncias que separavam o Rio da Prata do Alto Peru, aliadas à morosidade do transporte de metais sobre mulas nas regiões montanhosas de sua prospecção, ou em caravanas de carretas ao longo das planícies de Tucumán e do Rio da Prata até seu destino final em Buenos Aires, forçosamente levava a atrasos no pagamento da guarnição portenha. Para suprir esta deficiência, os governadores platinos viram-se obrigados a recorrer a empréstimos cedidos pelos comerciantes locais. Estes, ao pagarem os soldados com vales que eram gastos pela tropa em produtos que eles mesmos importavam, levaram a um controle total de toda a prata chegada por meio do Situado de Potosí por parte dos mercadores locais, afeitos ao comércio ilícito com os contrabandistas que vinham interligar o Alto Peru com o porto de Buenos Aires, e que supriam os mercadores ali estabelecidos com aqueles gêneros que eram revendidos à

¹⁷³ Z. MOUTOUKIAS. *Contrabando y Control Colonial en el Siglo XVII*, p. 193-195.

guarnição, que nunca chegava, portanto, a ver o metal que deveria corresponder aos seus soldos.

Uma vez de posse da prata, os mercadores e contrabandistas de Buenos Aires revertiam este metal principalmente na compra do mais importante e valioso produto demandado não só pelas minas do Alto Peru, mas por todas as Índias de Castela, quais sejam, os escravos africanos da África Ocidental. Revendidos com grande lucro ao longo da rota entre o Rio da Prata e Potosí, os comerciantes portenhos podiam, assim redobrar as suas operações¹⁷⁴. O Situado de Potosí, juntamente com o tráfico de escravos, foram, em conclusão, os principais responsáveis pelo florescimento do comércio ilícito e dos homens que a ele se dedicavam ao longo de todo o século XVII.

2.4. O Tráfico de Escravos

Estudada, na seção anterior, a principal exportação do Rio da Prata, importa agora analisar sua mais importante importação, tanto pelo volume quanto pelo valor. Trata-se dos escravos africanos, cujos braços são a contrapartida fundamental do escoamento de metal pelo porto de Buenos Aires ao longo de todo o século XVII. A prata e o escravo, com efeito, são os eixos fundamentais do comércio ilícito platino, e são principalmente a estes dois gêneros que a organização de mercadores e contrabandistas portenhos deve sua formação e prosperidade, e a sobrevivência de suas redes e contatos comerciais através dos mares e continentes.

Não obstante mais tardio que no Brasil, o emprego de escravos africanos pelos espanhóis estabelecidos nas Índias de Castela atingiu rapidamente uma enorme importância, praticamente comparável àquela que eles tinham há várias décadas no Brasil. A fim de demonstrá-lo, importa assinalar que os africanos exportados de Angola para a América desde o início do século XVII até o começo da década de 1640, quando da conquista de Luanda pelos holandeses enviados por Maurício de Nassau, atingem um número de aproximadamente quinze mil a cada ano, cuja distribuição é a seguinte:

¹⁷⁴ IDEM, *ibidem*.

TABELA VIII

**Distribuição dos escravos exportados de Angola na América
(primeira metade do século XVII)**

Pernambuco	4.400
Bahia e Rio de Janeiro	4.000
Índias de Castela	5.000
Buenos Aires e Rio da Prata	1.500

Fonte: BOXER. *Salvador de Sá e a Luta pelo Brasil e Angola: 1602-1686*, p. 238.

O que se observa, segundo os dados dispostos na tabela acima, é que entre a média de 14.900 escravos exportados anualmente, 6.500, isto é, 43,62% do total, eram embarcados em Angola ou, indiretamente, nos portos brasileiros, com destino à América Espanhola. Número, portanto, que corresponde quase à metade do volume total do tráfico de escravos africanos e apenas 6,38% menor que o total de cativos destinados ao Brasil.

Majoritariamente destinados aos portos de Cartagena e Vera Cruz, os únicos autorizados a importar escravos, respectivamente, nos Vice-Reinos do Peru e da Nova Espanha, há, não obstante, um número expressivo de exportações destinadas ao Rio da Prata, qual seja, 10,08% do total de escravos originários de Angola com destino à América a cada ano, e 23,08% de todos os africanos traficados às Índias Ocidentais.

O porto de Buenos Aires contava, assim, desde as primeiras décadas do século XVII, com uma participação de cerca de um décimo de todo o volume do tráfico de escravos transportados de Angola à América (14.900), e, mais importante ainda, chegava a quase um quarto o número de cativos que passavam pelo Rio da Prata em comparação com todos os outros portos de desembarque da América Espanhola (6.500). Se considerado que a importação desses braços era mormente realizada através de contrabando, excluídas as eventuais e esparsas autorizações pontuais da Coroa de Castela, é possível vislumbrar a importância e o expressivo volume que o comércio ilícito atingira no que tange ao tráfico de escravos.

Os elementos elencados na tabela ora em apreço demonstram, também, a rentabilidade do comércio africano. Objeto geralmente de um contrato entre particulares

e a Coroa espanhola, o *asiento*, ao qual já se referiu, a maior parte dos escravos destinados às Índias de Castela, fossem as ilhas ou a terra firme, eram desembarcados nos portos expressamente autorizados para este fim pelo *asientista* e seus agentes locais. A expressiva entrada de cativos pelo porto de Buenos Aires, porém, dependia de licenças, especiais e esporádicas, concedidas pela Coroa, ou, mais comumente, se dava pelo contrabando, fosse este promovido pelo próprio *asientista*, através de agentes locais, ou empreendido por grupos independentes de contrabandistas.

Face à crescente procura por africanos nas minas do Alto Peru, porém, coube naturalmente ao contrabando suprir a sua demanda insaciável, que tanto mais crescia quanto, ao longo do século XVII, se esvaneciam ou se rebelavam os índios que no século anterior constituíam os braços quase exclusivos nas minas argentíferas. Nem decrescia a procura e consequente rentabilidade dos africanos com a diminuição da produção em Potosí, seja em razão da exploração de outras minas no Alto Peru, seja pelo emprego dos escravos africanos em outros misteres. Com efeito, desembarcados em Buenos Aires, poucos eram os cativos que se quedavam nesta cidade, mas seguiam com a maior parte das outras importações o longo caminho pelas Governações do Rio da Prata e de Tucumán, permanecendo vários deles nas cidades que se erguiam ao longo da estrada, até que a maioria chegasse ao seu destino final no Alto Peru.

Na primeira metade de seiscentos, o preço de um escravo que ali chegasse atingia um valor entre quatrocentos e seiscentos pesos. Se considerados equivalentes os preços nos principais mercados das Índias, representa isso um total de pelo menos dois milhões e seiscentos mil pesos anuais o valor total a que o tráfico de escravos para a América Espanhola podia chegar, sendo que apenas o Rio da Prata respondia, anualmente, por pelo menos seiscentos mil pesos do valor total.

Naturalmente, este montante se refere aos cativos comercializados no Alto Peru, onde, graças à enorme distância que o separava do Oceano e à longa viagem que os escravos tinham de fazer para o atingir, eram seus preços consideravelmente maiores que aqueles que se praticavam em Buenos Aires, cujo fornecimento, feito exclusivamente por via marítima, era muito menos custoso e mais célere.

Não obstante, mormente em razão da insegurança sempre presente em negócios ilícitos, grandes eram também os valores que os cativos rendiam no Rio da Prata. Como consideráveis eram também os lucros que advinham do tráfico de um gênero que podia

ser adquirido por apenas alguns pedaços de pano e outros produtos de desprezível valor, além do pagamento de direitos aduaneiros em Angola e as costumeiras propinas sempre inseparáveis de qualquer comércio ilícito, mas que era revendido em Buenos Aires por pesos de prata.

Se até o ano de 1640 o tráfico de escravos entre os portos da África e as Índias de Castela fora dominado por *asientistas* portugueses e seus associados locais, a Restauração de Portugal neste ano e a perda de Luanda para a Companhia das Índias Ocidentais em 1641 alterou radicalmente a situação, com graves consequências para a organização contrabandista há muito tempo estabelecida em Buenos Aires.

Em primeiro lugar, tanto em razão da rebelião do Duque de Bragança contra seu natural senhor quanto do domínio do tráfico africano doravante alcançado pelos holandeses, a Coroa espanhola não mais firmaria o *asiento* com comerciantes de Portugal, como fizera até então e desde o final do século XVI.

Como nova confirmação do aventado neste trabalho, segundo o qual a década de 1640, em decorrência das grandes alterações e distúrbios políticos então ocorridos, fora marcado pela interrupção praticamente completa do comércio ilícito em Buenos Aires, após o término do *asiento* de Angel e Souza em 1640, a Espanha não mais celebraria este contrato com qualquer particular por mais de duas décadas, sendo que até 1651 a entrada de escravos pelo porto de Buenos Aires restaria totalmente impedida, mesmo sob a forma de eventuais licenças. Suspenso quase inteiramente o tráfico de africanos nos anos de 1640, forçosamente todo o comércio platino sofreria conjuntamente as consequências da interrupção do fornecimento da principal e mais valiosa mercadoria que o animava.

Muito cedo, porém, a Monarquia Portuguesa tentaria reiniciar o tráfico africano com as Índias de Castela em geral, mas muito particularmente com os castelhanos de Buenos Aires, em conformidade, portanto, com as resoluções emanadas pelo Conselho Ultramarino segundo o programa de Salvador Correia de Sá, segundo o qual o comércio africano estava intrinsecamente ligado às exportações para o Brasil e o Rio da Prata.

Assim, passados apenas dois anos do estabelecimento dos objetivos do Império de Portugal no Atlântico Sul pelo Conselho Ultramarino, um despacho do mesmo Conselho, ainda sob a presidência do Marquês de Montalvão, datado do 1º de março de

1646, motivou a expedição de um Alvará pelo Rei D. João IV, apenas três dias depois, pelo qual se declarava que:

*Faço saber aos que este Alvará virem, que tendo consideração ao bem que desejo fazer a meus vassallos, assim deste Reino, como do Estado do Brasil, Guiné, e mais conquistas dele, e folgar que o comércio delas, se aumente em utilidade sua. Hei por bem de lhes permitir, que possam tratar e comerciar com os negros de Cabo Verde e Guiné, para que com isso recebam as utilidades que se esperam deste comércio, e cresça o rendimento de minhas Alfândegas, evitando juntamente com esta permissão os interesses que os estrangeiros têm em os negros que levam das ditas partes às Índias de Castela, e não logrem os frutos que produzem as Conquistas deste Reino*¹⁷⁵.

Premida pela urgência que a guerra e as dificuldades financeiras lhe ditavam, e estando os holandeses ainda de posse de Luanda, porto principal de Angola, não é surpreendente que a Monarquia Portuguesa tenha de apelar às possessões que lhe restavam na África, quais sejam, as Ilhas de São Tiago e Cabo Verde, e a Praça de Cacheu, na Guiné, para tentar restaurar o mais depressa possível o tráfico de escravos, tanto para o abastecimento de braços às lavouras do Brasil quanto para o acesso à prata das Índias de Castela.

O teor deste documento, destarte, manifesta claramente, a partir de um caso específico, o pensamento político e econômico que animava, em geral, todas as medidas legislativas da Coroa concernentes ao seu Império. Nota-se, em primeiro lugar, no espírito do mercantilismo da época, a comunhão dos interesses particulares dos súditos do Rei de Portugal e os interesses gerais da Monarquia Lusitana, sendo a satisfação de ambos o fundamento da permissão de comercializar escravos que se concede nesta disposição.

Assim, o documento motiva dita autorização, concedida aos vassallos portugueses para comerciar com os súditos indianos da inimiga Monarquia Espanhola,

¹⁷⁵ “Alvará de Sua Majestade por que é servido que haja comércio entre os vassallos da Coroa de Portugal e Castela nas Índias Ocidentais”, de 3 de março de 1646, com apostila de 28 de março de 1646; em Documentos Históricos, v. LXV, Registro do Conselho da Fazenda (Bahia, 1699-1700) e Cartas Régias (1642-1651). Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, 1944, p. 334.

no favorecimento do comércio e navegação entre as conquistas do Império, favorecimento real que tende a possibilitar a prosperidade dos súditos portugueses e resulta no bem comum de todos os vassallos do Rei de Portugal. No entanto, o patrocínio ao comércio e navegação não resulta apenas em utilidade dos particulares, mas, simultaneamente, promove o crescimento dos rendimentos da Coroa através dos direitos cobrados sobre este comércio nas alfândegas dos portos do Império. Como corolário a esta disposição, que patrocina o comércio para o bem da Monarquia e de seus súditos, o Alvará exclui expressamente os estrangeiros desta mesma navegação. O monopólio, destarte, é uma medida complementar indispensável à promoção do bem comum através da economia política. Que este comércio seja efetuado com os vassallos de uma potência inimiga, então em franca ofensiva contra as fronteiras do Reino de Portugal, é exceção ditada, porém, pela razão de Estado, que obrigava ao soberano buscar por quaisquer meios os metais necessários à própria conservação da Monarquia.

Bem comum alcançado, portanto, não apenas através da promoção da prosperidade econômica dos nacionais, mas indissolúvelmente ligado à cobrança dos rendimentos da Monarquia, cujos funcionários nas conquistas africanas ficavam obrigados, assim, a “enviar ao dito Conselho [Ultramarino], nas primeiras embarcações que dali partirem certidões autênticas da quantia de africanos que cada pessoa carregar para as Índias¹⁷⁶...”

Escrito principalmente com vistas à reabertura do tráfico português de escravos com o Rio da Prata, motivado pela premente necessidade de abrir meios de acesso a metais e capital circulante, o Alvará deixa transparecer, contudo, a não menos premente carestia em que o Brasil se encontrava então no que tange ao abastecimento de africanos para suas plantações de açúcar, efeito da ocupação de Luanda pelos flamengos da Companhia das Índias Ocidentais já há cinco anos. Não só por autorizar o tráfico apenas a partir das costas da Guiné e do arquipélago de Cabo Verde, mas, principalmente, ao reconhecer que as Índias de Castela seriam o mercado principal e mais lucrativo para os traficantes de escravos, sentir a necessidade de ditar expressamente que os particulares aprovados pelo Conselho Ultramarino para se engajar nesta navegação seriam

¹⁷⁶ Idem, *ibidem*, p. 335.

“obrigados a meter nos Estados do Brasil e Maranhão a terça parte dos africanos que levarem às Índias¹⁷⁷”.

Mas não eram capazes, Cabo Verde e a Fortaleza de Cacheu, de prover, sozinhos, a demanda pelo braço escravo, oferecida simultaneamente pelos insaciáveis canaviais do Brasil e pelas minas das Índias de Castela. Por isso mesmo, pouco após a expedição desse Alvará, Sua Majestade achou por bem acrescentar-lhe uma apostila, aos 28 de março de 1646, em que às disposições anteriores se acrescenta a extensão da mesma permissão para o comércio de africanos de Angola¹⁷⁸.

A adição à permissão de comércio de escravos com o Rio da Prata e outros portos da América Espanhola ao Reino de Angola, em um tempo em que ele se encontrava ocupado pela maior parte pelos holandeses, que tinham entrementes ganho o favor não só dos *sobas* bantos como também do rei católico do Congo para si, e a presença portuguesa naquela região se reduzia a apenas três fortes no interior do território, e, ademais, estando sua guarnição faminta e reduzida cercada pelos flamengos e pela temível tribo dos jaga antropófagos liderados pela famigerada Rainha N'Zinga, pode parecer surpreendente.

Mas o fato é que Angola era de vital interesse para a Monarquia Lusitana, e que, sem o reino africano, Portugal não poderia nutrir qualquer esperança de prover o Brasil de mão-de-obra nem de alcançar a prata dos espanhóis. Sem isso, sem Angola, seu Império se esfacelaria ante os ataques da Companhia das Índias Ocidentais, e sem o Império, seria ante os ataques de Castela que o Reino se perderia e com ele a liberdade dos portugueses.

Em março de 1646, porém, uma vaga esperança de salvação restava aos conselheiros de D. João IV. No ano anterior, uma expedição armada no Rio de Janeiro por Salvador Correia de Sá zarpara do Brasil rumo a Angola, sob o comando do antigo Governador e chefe da guarnição carioca, Francisco de Soutomaior¹⁷⁹. Na linha das consultas do Conselho Ultramarino, e sob o pretexto de abastecer os estabelecimentos portugueses que ainda resistiam naquelas partes da África, ou de fundar um novo porto

¹⁷⁷ Idem, *ibidem*, p. 335.

¹⁷⁸ Idem, *ibidem*, p. 336: “Hei outrossim por bem que na mesma forma se naveguem os escravos do Reino de Angola com as cláusulas referidas no dito Alvará, e esta Apostila quero que valha, tenha força, e vigor...”.

¹⁷⁹ C. R. BOXER, *ob. cit.*, p. 208.

pelo qual o tráfico de africanos pudesse ser reestabelecido sem a interferência dos holandeses, após muitas dilações, Soutomaior, à frente de cinco navios e 260 homens, desembarcara em Quicombo em 24 de junho de 1645 e conseguira reunir seus homens à guarnição de Massangano no final desse ano¹⁸⁰.

Entrementes, em face deste desembarque e as revoltas dos portugueses em Pernambuco, estaladas na mesma época, as tréguas entre Portugal e os Países Baixos acordadas em 1641 eram denunciadas¹⁸¹. A Monarquia Portuguesa se arriscava a uma nova guerra com um inimigo tão temível quanto o Rei de Espanha por força de tentar recuperar as conquistas que seu Império perdera e o Reino tanto necessitava.

No mesmo mês de março de 1646 em que os escrivães régios escreviam o Alvará de Sua Majestade a aposta da Coroa de Portugal parecia que ia render bons frutos. Uma coluna de Soutomaior venceu a Rainha N'Zinga dos Jaga¹⁸², principal aliada dos holandeses, uma vitória importante que poderia lhe abrir o caminho até Luanda. Desgraçadamente, contudo, Francisco de Soutomaior sucumbiu às agruras da selva africana, morrendo pouco depois de sua grande vitória, em maio de 1646¹⁸³. Perdido o comandante, a situação dos portugueses em Angola deteriorar-se-ia novamente.

A notícia da morte de Soutomaior chegaria a Lisboa apenas no começo de 1647. Os termos do Alvará do ano anterior pareciam, assim, completamente impraticáveis, e a restauração do comércio de escravos com o Brasil e o Rio da Prata uma aspiração mais distante do que nunca. Contudo, não obstante o revés sofrido, Angola era demasiadamente importante para a sustentação do Império de Portugal para que os esforços em retomá-la não fossem novamente encetados¹⁸⁴.

¹⁸⁰ IDEM, *ibidem*, p. 208 e 255.

¹⁸¹ IDEM, *ibidem*, p. 255.

¹⁸² IDEM, *ibidem*, p. 255.

¹⁸³ IDEM, *ibidem*, p. 234-235.

¹⁸⁴ IDEM, *ibidem*, p. 235: "A despeito dos múltiplos cometimentos em que se viam empenhados os portugueses, e da insistência com que o cardeal Mazarino dizia que Portugal devia mandar os seus poucos navios de guerra disponíveis cooperar com a esquadra francesa no Mediterrâneo, o rei e seus conselheiros decidiram que alguma coisa deveria ser feita em auxílio de Angola, e feita como convinha. Tinham todos bem em mente que Angola era o 'nervo do Brasil' e, conseqüentemente, do próprio Portugal. (...). Perceberam também, D. João IV e seus conselheiros, conquanto isso não fosse abertamente aceito ou discutido, que a única solução real seria a recuperação de Luanda e dos portos marítimos agora em mãos dos holandeses. A fundamental interdependência que existe entre o açúcar e o tráfico de escravos constitui o elemento de ligação entre os acontecimentos que se sucederam..." A

A partir de 1647 armou-se, então, nova expedição à África, desta vez sob o comando do próprio Salvador Correia de Sá, que a essa época se encontrava em Lisboa, como membro do Conselho Ultramarino, e foi nomeado Capitão-General e Governador de Angola pelo Decreto de 8 de abril de 1647¹⁸⁵. Sua armada, composta de dois galeões reais e os navios particulares que fosse possível arregimentar, levando consigo 600 homens recrutados no Reino e na Ilha da Madeira e nos Açores, deveria partir de Portugal e desembarcar na costa de Angola, fortificando-a e reestabelecendo as comunicações com as fortalezas do interior.

Nesse momento, porém, o fim das tréguas com a Holanda, provocado em parte pelas próprias incursões portuguesas no Reino de Angola que agora se viam em vias de serem retomadas, cobrou suas consequências. Enquanto preparavam a jornada de Salvador de Sá à África, os flamengos, sob o comando de Sigismund von Schoppe, desembarcavam tropas na Ilha de Itaparica, defronte a Salvador da Bahia, como era informada a Coroa por um emissário do Governador Antônio Telles da Silva, chegado a Lisboa aos 30 de abril de 1647¹⁸⁶. Um ataque à capital do Estado do Brasil era de se esperar como iminente.

Se Portugal perdesse o Brasil, pouco lhe valeria ter recuperado Angola. “Para salvar o Brasil, que é o único lugar de valia que possuímos¹⁸⁷”, o Padre Antônio Vieira aconselhou a D. João IV aprestar imediatamente uma nova armada, a ser enviada ao Brasil a fim de desalojar o inimigo de Itaparica antes que eles recebessem reforços da Europa. Portugal, que não tinha recursos suficientes nem para a expedição de Angola, agora se via obrigada a despender todos os esforços para produzir duas armadas ao mesmo tempo, uma para a África, e a outra para a Bahia, pois sem o domínio sobre uma de nada lhe valeria o domínio da outra, nem lhe restaria qualquer possibilidade de acessar, por meio delas, os metais das Índias de Castela.

A segunda metade de 1647 foi marcada pela urgência de se preparar as duas expedições, contra as quais se aprestava no norte da Europa, ao mesmo tempo, uma

essa consideração do historiador inglês é preciso acrescentar a interdependência que ao Brasil e Angola ligava também o Rio da Prata. Não só pela necessidade de metais e couros que existia no Brasil e que apenas Buenos Aires poderia suprir, nesta época, mas também pelo fato de que à grande demanda de escravos pela América Espanhola devem ser acrescentados os produtos brasileiros que serviam, em Angola, como principal meio de pagamento pelos africanos cativos.

¹⁸⁵ IDEM, *ibidem*, p. 256.

¹⁸⁶ IDEM, *ibidem*, p. 256-257.

¹⁸⁷ IDEM, *ibidem*, p. 257.

grande armada holandesa de cinquenta e três navios e 6 mil homens em auxílio à Companhia das Índias Ocidentais, capitaneada por Witte Corneliszoon de With¹⁸⁸, e que ameaçava destruir definitivamente o Império de Portugal no Atlântico Sul.

A frota portuguesa destinada à Bahia, porém, ainda que muito mais modesta, precisava de pelo menos 300 mil cruzados para ser armada¹⁸⁹. Não era apenas de tempo que a Monarquia Portuguesa carecia, porém, pois os conselheiros de D. João IV insistiam que o levantamento deste valor era sobremaneira impossível. O modo com que a Coroa conseguiu, afinal, esta considerável quantia, é bastante significativa para a compreensão da dinâmica que permeava as finanças e os objetivos imperiais de Portugal em meados do século XVII.

O que ocorreu foi que o Padre Vieira, então ainda entre os principais confidentes de D. João IV, valeu-se de seus contatos junto aos mercadores cristãos-novos de Lisboa para que eles concordassem, em maio de 1647, em levantar aquela soma como empréstimo concedido à Coroa de Portugal, na forma de um adiantamento a ser pago por um imposto sobre o açúcar brasileiro¹⁹⁰.

Entre estes mercadores estavam Duarte da Silva, natural da Bahia, que já foi apontado, no capítulo precedente, como um dos entusiastas da Restauração de 1640 entre os comerciantes portugueses. Sua atuação como principal representante de um consórcio de mercadores dispostos a ceder um empréstimo à endividada Coroa de D. João IV revela o interesse desses comerciantes nos negócios propiciados pela manutenção do Império e representa mais uma demonstração de que a principal causa do levante português contra seu suserano castelhano era, com efeito, a perda iminente do Império para os inimigos dos espanhóis e os graves prejuízos que daí advinham para os comerciantes do Reino.

¹⁸⁸ IDEM, *ibidem*, p. 262-263. O levantamento desta armada nas Províncias Unidas dos Países Baixos tem a ver com as tratativas finais para a assinatura das pazes entre Espanha e Holanda, parte dos acordos que poriam fim, em 1648, à Guerra dos Trinta Anos. Principal interessada na expansão dos territórios controlados pela Companhia das Índias Ocidentais, a Província da Zelândia, que já vimos como a principal integrante do “partido da guerra” entre os holandeses, se opunha à paz com os espanhóis. Mesmo antes da morte do Príncipe de Orange, porém, o “partido da guerra” vinha perdendo seus principais apoios e sustentáculos. Enquanto os Estados Gerais celebravam a paz com a Espanha, o patrocínio que eles davam ao levantamento da armada de Witte de With em socorro da Companhia das Índias Ocidentais serviu como compensação à Província da Zelândia.

¹⁸⁹ IDEM, *ibidem*, p. 257.

¹⁹⁰ IDEM, *ibidem*, p. 257-259: “as duas frotas [destinadas ao Brasil e Angola] foram, em boa porção, preparadas à custa dos empréstimos obtidos pelo padre Antônio Vieira e seus amigos criptojudéus, grande parte de cujo dinheiro foi aplicada na compra de artigos navais e provisões da Holanda”.

Ainda mais importante é que a salvação do Império, objeto principal da política da Coroa neste momento, acabava por resultar em uma forma indireta de financiamento e auferição de recursos. Recuperar e manter suas conquistas no Atlântico Sul, integrando-as ao comércio platino e ao Reino de Portugal, não era, portanto, um objetivo que valia unicamente por si só. Interessados que estavam na navegação portuguesa entre os pontos estratégicos do Mar Oceano, os agentes financeiros, comerciantes em sua maior parte, tendiam a ceder recursos à Coroa de Portugal na mesma medida em que ela se comprometia a aplicar suas políticas de conservação e recuperação do Império.

Em conclusão, ainda que a Monarquia Lusitana não conseguisse reestabelecer seu acesso à prata espanhola pelo controle do comércio de Buenos Aires, apenas os planos e a própria tentativa de recuperá-lo, juntamente com os concomitantes esforços de restaurar o Império em Angola e Pernambuco, serviam à Monarquia como forma indireta de auferir os recursos monetários que ela necessitava. Uma espécie de retroalimentação, portanto, em que a política imperial gerava financiamentos, e os financiamentos asseguravam a mesma política imperial, e com isso a sustentação do Reino em sua guerra defensiva contra a Monarquia Espanhola.

Mencione-se, ademais, que desse primeiro êxito junto aos comerciantes interessados no Império de Portugal resultaria a ideia, aventada pelo mesmo padre Vieira, de fundar esse financiamento em bases mais sólidas através da criação de uma sociedade acionária dedicada ao comércio com o Brasil. Fundada em 1649, apenas dois anos depois do empréstimo de Duarte da Silva e seus associados, a Companhia Geral de Comércio do Brasil deveria servir ao mesmo objetivo de fazer com que os comerciantes empenhados na navegação imperial financiassem este mesmo Império do qual eles auferiam seus lucros¹⁹¹. Conquanto a Companhia do Brasil não tenha alcançado os resultados esperados, os princípios que nortearam sua fundação eram esses, e eram consoantes ao mercantilismo do século, a cujos fundamentos foi feita alusão alguns parágrafos acima, quando da discussão do Alvará de março de 1646.

Seja como for, auferido o empréstimo, a Coroa de Portugal aprestou a armada destinada ao socorro da Bahia. Seria comandada por Antônio Telles de Menezes,

¹⁹¹ Cf. GUSTAVO de FREITAS. "A Companhia Geral do Comércio do Brasil (1649-1720)". In: *Revista de História*, v. 2, n. 6. São Paulo, 1951.

veterano das guerras na Ásia, Conselheiro de Estado e que, por conta deste comando, foi feito Conde de Vila Pouca de Aguiar e novo Governador Geral do Brasil, em substituição a Antônio Telles da Silva¹⁹². Esta “Armada Real do Mar Oceano” foi composta de dezesseis navios, número considerável para o que Portugal poderia dispor naquela época, e que revela que a Coroa arriscava quase toda sua marinha de guerra nesta expedição da qual dependia a sorte de seu Império.

Em razão da frota do Conde de Vila Pouca de Aguiar, a armada de Salvador Correia de Sá, entretanto, teve desviados os esforços previstos para sua preparação. Seu objetivo, ademais, deixara de ser a fortificação de uma parte desocupada da costa africana para se converter, paulatinamente, na retomada da própria Luanda e a completa expulsão dos holandeses do Reino de Angola¹⁹³. Este, contudo, nunca deixara de ser o real objetivo da Monarquia, único condizente com seu inescapável interesse em controlar o tráfico de escravos na África Ocidental, constituindo as ordens de fortificação na costa deserta ou de comunicação com os assentamentos portugueses do interior apenas assertivas oficiais para iludir o inimigo, e parte, portanto, dos “estratagemas” sugeridos pelo próprio Salvador de Sá nas consultas de 1644 no Conselho Ultramarino.

O desvio da atenção da expedição de Angola para o socorro ainda mais urgente demandado pela Bahia, porém, obrigou a uma mudança de planos para a esquadra de Correia de Sá. Deveria ela, agora, partir não em direitura para Angola, mas antes fazer escala no Rio de Janeiro, onde a frota poderia se prover dos homens e armamentos que o Reino não mais estava em condições de dispor. Somente então Salvador de Sá deveria atravessar o Atlântico do Brasil em direção a Angola.

Em novembro de 1647, mais ou menos sete navios, entre eles alguns ingleses, deixaram, assim, o porto de Lisboa em direção ao Rio de Janeiro, sob o comando de Salvador Correia de Sá, algumas semanas depois da partida da Armada Real, aos 18 de outubro de 1647, com destino à Bahia¹⁹⁴. Felizmente para Portugal, o Conde de Vila Pouca de Aguiar chegou a tempo na capital do Brasil, na véspera do Natal, apenas para encontrar Itaparica abandonada pelas tropas de Sigismund von Schoppe, que retornaram ao Recife em razão da falta de reforços para atacar Salvador, pois a esquadra que se

¹⁹² C. R. BOXER, *ob. cit.*, p. 258.

¹⁹³ IDEM, *ibidem*, p. 259.

¹⁹⁴ IDEM, *ibidem*, p. 259-262.

aprestava na Holanda foi atrasada, ao tentar partir, pela inclemência do inverno, que lançou sobre ela uma tempestade no Mar do Norte, provocando a perda de alguns navios e a retenção nos portos flamengos de outros¹⁹⁵. Apenas em março de 1648 conseguiu ela chegar ao Recife, três meses depois, portanto, do Conde de Vila Pouca de Aguiar e sua muito menor “Armada Real do Mar Oceano”. As tropas desembarcadas pelos batavos nesta ocasião, no entanto, continuariam a sofrer as agruras que marcaram esta malfadada expedição, quando, um mês depois, elas partissem para enfrentar os portugueses do interior da Capitania de Pernambuco.

Na parte contrária, a chegada do novo Governador Geral do Brasil assinalou, depois de um ano de apuros e correrias em que parecia que toda a Monarquia Lusitana estava para ser perdida, o início de alguns sucessos auspiciosos para Portugal. Além do afastamento da ameaça que pesava sobre a Bahia, e o reforço de tropas e de navios, a vitória dos pernambucanos sobre os flamengos na primeira Batalha dos Guararapes, aos 19 de abril de 1648¹⁹⁶, parecia prometer a breve reconquista dos territórios perdidos em Pernambuco. Aos portugueses, portanto, parecia se encaminhar a bom termo o projeto de recuperar o Brasil, traçado cinco anos antes. Restava-lhe, contudo, cumprir os outros dois pontos do programa, Angola em primeiro lugar, e depois o comércio do Rio da Prata.

Salientemos, a este respeito, que a complementariedade entre Brasil, Angola e Buenos Aires continuava a ser também objeto de aposta da política da Companhia das Índias Ocidentais holandesa naquela mesma época. Por trás da Batalha dos Guararapes estava uma força expedicionária flamenga enviada contra os insurretos portugueses do interior de Pernambuco com o fim de livrar o cerco que eles impunham ao Recife e recuperar o controle sobre os engenhos da Capitania. O custeio da investida, porém, se dera apenas em razão das pazes que as Províncias Gerais celebrariam neste ano com o Rei de Espanha, o que, por sua vez, prometia-lhes o mercado indiano aos escravos de que eles dispunham em Angola.

Como escreveu o comandante vitorioso de Guararapes, Francisco Barreto de Menezes, ao Governador Geral:

¹⁹⁵ IDEM, *ibidem*, p. 263: “O inverno excepcionalmente rigoroso de 1647-8 garantiu a salvação de Portugal, de Angola e do Brasil católico”.

¹⁹⁶ IDEM, *ibidem*, p. 266.

*Todo o dinheiro gasto com essa expedição [de Witt de With e dos Guararapes] pela Companhia das Índias Ocidentais e pelos Estados Gerais (...) tinha sido desembolsado na esperança de uma rápida paz com Castela, e pensando nos escravos que eles então poderiam exportar de Angola para as Índias Ocidentais*¹⁹⁷.

Os recursos despendidos pelas Províncias Unidas e pelos diretores da Companhia das Índias Ocidentais para assegurar o domínio sobre Pernambuco se dera, portanto, apenas em razão da esperança dos lucros que lhe adviriam do comércio entre Angola e o Rio da Prata, negócio suficientemente rendoso para financiar a guerra contra os portugueses no Brasil. O plano revela, novamente, que a polaridade entre as três partes do Atlântico Sul não era uma concepção esposada apenas pela Monarquia Lusitana, mas constituía uma aspiração análoga dos holandeses e inspirava, entre as duas potências, uma disputa pelo controle dos mesmos territórios, pelos mesmos recursos e produções e pelas mesmas rotas de comércio.

É nesse sentido que, enquanto escrevia ao Rei acerca da vitória portuguesa em Pernambuco e da salvação da Bahia, o Governador-Geral do Brasil, ao mesmo tempo em que expunha as intenções flamengas que ligavam o Recife a Luanda e a Buenos Aires, relembra a urgência que pesava sobre a armada de Salvador Correia de Sá para a reconquista de Angola, a quem ele enviara ao Rio de Janeiro o reforço de cinco galeões da armada que ele trouxera ao Brasil, com avisos para que se apressasse antes que seu objetivo fosse descoberto pelos holandeses e estes pudessem enviar socorros do Recife até Angola¹⁹⁸.

As pressas e admoestações em torno da ofensiva contra Luanda reflete o valor do prêmio que caberia a quem a possuísse. A necessidade de escravos nas Índias de Castela era bem conhecida de todos, e a perspectiva de controlar este rendoso tráfico, quase completamente interrompido desde 1640, animava o prosseguimento da jornada de Salvador de Sá. Quando sua pequena esquadra chegou à capitania fluminense, aos 23 de janeiro de 1648, não fazia um ano que dois comerciantes ingleses, vindos de Buenos

¹⁹⁷ Cartas do Conde de Vila Pouca de Aguiar de 6 de janeiro, 2 e 30 de março e abril de 1648, em *Documentos Históricos*, IV, p. 421-428 e 432 a 438; e *Cartas del-rei D. João IV ao marquez de Niza*, II, p. 238-40 *apud* C. R. BOXER, *ob. cit.*, p. 266.

¹⁹⁸ C. R. BOXER, *ob. cit.*, p. 266.

Aires por intermédio de Cádiz, tinham passado a Portugal, em 12 de junho de 1647, trazendo novas das partes do Rio da Prata, acerca da desesperadora falta de escravos em que os castelhanos se viam por todas as Índias, e o colapso que essa falta lhes augurava para um futuro próximo¹⁹⁹.

Após se demorar no Rio de Janeiro por quase metade do ano, tempo ocupado em arregimentar homens e armamentos para a expedição a Luanda, e que o interesse dos habitantes da Capitania do Rio de Janeiro no tráfico africano acabou por lhe ceder, a esquadra de Salvador de Sá zarpou do Brasil em maio de 1648 em direção à África Ocidental. A expedição, apesar das probabilidades adversas, foi coroada de sucesso, e a guarnição holandesa de Luanda acertou a rendição aos portugueses e entregou a cidade ao seu comandante no dia de São Bartolomeu, aos 24 de agosto de 1648²⁰⁰.

Finalmente reconquista Angola, de vital interesse para a sobrevivência da Monarquia Portuguesa, Salvador Correia de Sá se apressou em colocar em prática aquilo que ele mesmo sugerira no Conselho Ultramarino alguns anos antes. Já no ano seguinte de 1649, baseado na autorização real para tanto, ele enviou um navio a Buenos Aires com a intenção de reencetar o comércio português de escravos com o Rio da Prata de uma vez por todas. Ao longo dos anos que se seguiram, até o início da década de 1650, muitos outros seguiriam aquela primeira tentativa, a ponto de ser possível afirmar que, já no tempo em que Salvador de Sá ainda permanecia em Angola, a rota entre Luanda e Buenos Aires estava aberta.

No entanto, estas primeiras experiências se chocaram muitas vezes com as cambiantes políticas do Governador da Província do Rio da Prata, D. Jacinto de Lariz. Afeito a enganos e intrigas, este governador vacilou durante todo o tempo de seu governo acerca da admissão dos escravos de Angola no porto de sua jurisdição. Ora acatando os apelos dos moradores locais, admitia os navios negreiros de Angola e chegava mesmo a enviar seus próprios para a África. Em outras ocasiões, porém, apreendia estes navios, executava sua tripulação, e chegava a se jactar do prejuízo que suas artimanhas causavam ao rebelde Duque de Bragança²⁰¹.

¹⁹⁹ IDEM, *ibidem*, p. 266, nota 59.

²⁰⁰ IDEM, *ibidem*, p. 267-281.

²⁰¹ IDEM, *ibidem*, p. 291-295.

Os interessados na reabertura do tráfico africano, assim, teriam de esperar o governo seguinte no Rio da Prata para que esta navegação fosse finalmente estabelecida em bases sólidas e constantes. Entrementes, ordens régias, no mesmo teor do Alvará de 1646, insistiam e reafirmavam a permissão de comércio concedida aos navios que trouxessem prata das Índias de Castela a Angola em troca dos escravos que ali os portugueses iam juntando de suas incursões no interior do país²⁰². As muitas cartas régias dos Reis de Portugal nesse sentido, ao longo de toda a década, testemunham o imenso interesse que para a Monarquia Portuguesa assistia esse comércio de escravos.

A Tabela IX demonstra aproximadamente o resultado destes esforços, ao revelar o grande incremento da introdução de africanos em Buenos Aires a partir da reconquista de Angola pelos portugueses.

TABELA IX

MOVIMENTO DE NAVIOS E IMPORTAÇÃO DE ESCRAVOS

Anos	Arribadas	Navios de Registro	Total	Média Anual	Escravos Registrados	Escravos Estimados
1648-52	4	4	8	1,6	300	524
1653-57	19	1	20	4	70	1.188
1658-62	44	3	47	9,4	1.970	2.864
1663-67	9	4	13	2,6	1.060	1.507
1668-72	12	4	16	3,2	650	1.320
1673-77	12	5	17	3,4	197	197
1678-82	12	3	15	3	s/d	670

Fonte: Z. MOUTOUKIAS. *Contrabando y Control Colonial en el Siglo XVII*, p. 170.

²⁰² “Carta do Rei de Portugal ao Governador de Angola Rodrigo de Miranda Henriques”, de 19 de agosto de 1651; “Carta do Rei de Portugal ao Ouvidor e Provedor da Fazenda de Angola”, de 30 de julho de 1653; “Carta do Rei de Portugal ao Governador de Angola Bartolomeu de Vasconcelos da Cunha”, de 28 de janeiro de 1654; “Carta do Rei de Portugal a Luís Miranda de Sousa Chichorro”, de 9 de março de 1654; Carta do Rei de Portugal a Luís Miranda de Sousa Chichorro”, de 8 de setembro de 1656; e “Carta da Rainha de Portugal a João Fernandes Vieira”, de 9 de novembro de 1660; nos *Documentos Históricos*, v. LXVII (Cartas Régias, 1667-1681). Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, 1945, p. 286-293.

A respeito dos navios negreiros em si, acerca do conhecimento exato ou não do número de escravos transportados pelos navios negreiros, a Tabela X fornece algumas elucidações.

TABELA X
IMPORTAÇÃO DE ESCRAVOS

Quinquênio	Número de Escravos	Negreiros de carga conhecida	Negreiros de carga desconhecida	Total de navios negreiros	Número estimado de escravos
1648-52	300	1	1	2	524
1653-57	70	1	5	6	1.188
1658-62	1.970	10	4	14	2.864
1663-67	1.060	2	2	4	1.507
1668-72	650	1	3	4	1.320
1673-77	197	4	-	4	197
1678-82	-	-	3	3	670
Total	4.247	19	18	37	8.270

Fonte: Z. MOUTOUKIAS. *Contrabando y Control Colonial en el Siglo XVII*, p. 129.

Para compreender a grande participação dos holandeses neste tráfico, porém, bem como rever algumas estimativas quantitativas acerca do número de escravos realmente transportados para o Rio da Prata, muito maior que aqueles constantes na Tabela X, é preciso analisar a dinâmica que marcou o comércio ilícito centrado em Buenos Aires ao longo da década de 1650.

2.5. O Auge do Comércio Ilícito na Década de 1650

Depois de restaurado o Reino de Angola, e realizadas as primeiras tentativas de reencetamento do tráfico de escravos entre Luanda e Buenos Aires, a remoção, em 1653, de um dos principais empecilhos à segurança e florescimento desta navegação, o

Governador do Rio da Prata, D. Jeronimo de Lariz, o comércio de africanos finalmente recuperaria seu antigo esplendor. Isso se deu graças ao novo governador, D. Pedro de Baygorri, que aportou em Buenos Aires a bordo de um navio de registro partido do porto de Cádiz²⁰³.

Seu governo, que se estenderia até 1660, foi simultaneamente marcado não só pelo florescimento do comércio ilícito e pela admissão de estrangeiros no Rio da Prata, mas também pelo decidido apoio aos pecuaristas de Buenos Aires, por ele favorecidos através de uma política de proteção dos preços dos couros. Esta rara capacidade de acomodar simultaneamente os interesses de dois grupos antagônicos, os contrabandistas e os estancieiros, fez de D. Pedro de Baygorri o governador mais popular de todos quantos governaram o Rio da Prata, ao mesmo tempo em que serviu à Coroa de Castela como o exemplo mais acabado de administrador corrupto e venal²⁰⁴.

A fim de compreender a dinâmica do comércio ilícito durante o seu governo, ao longo da década de 1650, será proveitoso analisar a longa relação de abusos cometidos por Baygorri em relação aos mercadores estrangeiros que demandavam o porto de Buenos Aires da Europa, do Brasil e, neste momento, principalmente de Angola, tal como eles foram descritos pelos oficiais do Conselho de Índias na Instrução passada ao Licenciado D. Fernando Yravedra de la Paz, ouvidor encarregado de averiguar os crimes e as responsabilidades do Governador do Rio da Prata no tocante ao comércio ilícito. Pela descrição dos navios que então chegavam a Buenos Aires, seus capitães e nacionalidades, e suas rotas e carregamentos, muito será possível entender acerca dos modos específicos pelos quais se processou então o contrabando platino²⁰⁵.

A matéria era de extrema gravidade, pois à evasão das rendas devidas à Monarquia Espanhola, juntava-se, ademais, o perigo que esta navegação ilegal representava para a segurança do bastião castelhano no Rio da Prata em um tempo em que Espanha enfrentava tantos inimigos na Europa e o Mar Oceano era disputado pelas

²⁰³ Navios de Henrique Jacome e Francisco Carrança, que além do novo Governador, trouxeram consigo tropas para a guarnição do Forte de Buenos Aires. Aproveitaram a viagem para comerciar no porto platino, de onde voltaram carregados para a Espanha. Cf. "Real Cédula de 15 de Diciembre de 1661, sobre la visita que há de hacer el licenciado Yravedra de la Paz á los oficiales reales del Río de la Plata". Em *Archivo de la Nación Argentina. Época Colonial. Reales Cédulas y Provisiones (1517-1662)*. Tomo I. Buenos Aires: Talleres Gráficos de la Penitenciaría Nacional, 1911, p. 447-449.

²⁰⁴ Cf. Mario RODRÍGUEZ. *The Genesis of Economic Attitudes in the Rio De La Plata*, 1956, p. 180 e seguintes.

²⁰⁵ "Real Cédula de 15 de Diciembre de 1661, sobre la visita que há de hacer el licenciado Yravedra de la Paz á los oficiales reales del Río de la Plata", *cit.*, p. 447-449.

marinhas de tantas potências estrangeiras. Assim, além das averiguações fiscais, o Licenciado Yravedra não deveria deixar de averiguar “*que perjuicios se han seguido a la monarquia en el reconocimiento que los extrangeros abian hecho en el conocimiento y demarcación de aquel Puerto y forma de su Presidio*”²⁰⁶.

O primeiro elemento a ser ressaltado é a radical mudança que a política de D. Pedro de Baygorri a respeito dos comerciantes estrangeiros representa em relação àquela de seu antecessor, D. Jeronimo de Lariz. Ao chegar a Buenos Aires, o novo Governador encontrou um capitão de navio de nome Pedro Cañarte (segundo as sempre falhas transliterações dos nomes estrangeiros nos documentos espanhóis) que intentara entrar em Buenos Aires e efetuar comércio com seus habitantes ainda no tempo em que Lariz era governador. Seu navio, porém, naufragou na costa do estuário e seu capitão restou detido na cidade. D. Pedro de Baygorri, porém, tão logo assumiu o governo, não apenas o libertou, como lhe vendeu um navio, que, para piorar, também se encontrava apresado em Buenos Aires por ordem de D. Jeronimo de Lariz. Finalmente livre, Pedro Canarte foi autorizado a comerciar na cidade (com as mercadorias que trouxera e que provavelmente também tinham sido retidas e depois liberadas) e partir do Rio da Prata com seu novo navio completamente carregado²⁰⁷.

Não era apenas na eventualidade de serem presos que os contrabandistas se detinham longamente em Buenos Aires. Casos houve em que eles permaneciam na cidade e em suas imediações a fim de instalar por vários anos o centro de uma operação comercial em que as mercadorias trazidas demoravam muito tempo para ser trocadas por produtos locais, certamente em razão da dependência que este comércio transatlântico se encontrava em relação às rotas do interior das Índias de Castela, através das quais os comboios de carretas e mulas traziam os gêneros e a prata desde o Alto Peru.

Foi este o caso de um mercador holandês, *Phelipe el Cojo*, que, tão logo desembarcou na cidade, chegou a vender o navio que o levara até ali a um vizinho de Buenos Aires para se estabelecer, junto com seus companheiros, nas vizinhanças do povoado, em meios a suas estâncias e chácaras. Chegando até mesmo a passar um tempo na zona despovoada do outro lado do rio, o Coxo permaneceu mais de dois anos

²⁰⁶ Idem, p. 447.

²⁰⁷ Idem, p. 447-448.

na estuário platino, até vender todas as mercadorias que trouxera e trocá-las por diversos gêneros locais²⁰⁸.

A presença de comerciantes holandeses no comércio platino ao longo da década de 1650 é bastante assídua, especialmente se levado em conta que, desde o início desta década, eram holandeses os controladores do *asiento* do comércio de escravos com as Índias de Castela. Seja como for, muitas vezes esses mercadores flamengos, com o intuito de facilitar seu ingresso em um porto castelhano, se associavam em empresas comerciais conjuntas com comerciantes espanhóis, especialmente no caso da rota entre a Europa e Buenos Aires.

Foi este o caso de D. Juan de Soto Guzman, chegado ao Prata em 1656, e cujo honroso *dom*, posto diante de seu nome, atesta sua qualidade. E, não obstante, ao sair de Buenos Aires com grande quantidade de prata, o navio, carregado de mercadorias, que o levava era holandês, assim como toda sua tripulação, pois era “*el capitán del [do navio] Pedro Jerardo olandes hereje y el escrivano también olandes llamado Nicolas*”²⁰⁹.

Nem só de holandeses era composto o conjunto dos contrabandistas naqueles anos em que D. Pedro de Baygorri governava o Prata, havendo entre eles muitos portugueses também. Assim como não estava Buenos Aires em direta comunicação apenas com a Europa, mas principalmente com Angola, desde que ela fora reconquistada por Salvador Correia de Sá. Os escravos africanos, com efeito, foram durante esse tempo o principal artigo do comércio platino, o mais procurado, e o mais valioso.

Assim, navegando a rota de Angola, o informe se refere ao caso do português Juan Sanz Nieto, que da África Ocidental assomou ao Rio da Prata em um navio pilotado por João Rodrigues de Zerdenha, também lusitano. Trazendo um carregamento de africanos e outras mercadorias, transportou, além disso, muitos outros mercadores portugueses, seus associados, nomeadamente “*Manuel de Barrios, Manuel Perez, Gaspar Pereyra, Manuel Barbudo*”²¹⁰, dentre outros. A empresa foi bastante profícua, eis que a nave lusitana voltou a Luanda carregada de prata.

²⁰⁸ Idem, p. 448.

²⁰⁹ Idem, p. 448.

²¹⁰ Idem, p. 448.

A expedição precedente, em que um navio era armado por um grupo de comerciantes, demonstra que o tráfico de escravos a partir de Luanda já vinha sendo a causa da organização de sociedades mercantis, cujos membros dividiam entre si os custos e os proventos da operação. Nem dependia semelhante organização de apenas um navio, mas contava com vários a sua disposição.

Sendo rendosa a primeira viagem, os mesmos mercadores portugueses retornaram a Buenos Aires no ano seguinte. Não vinham no mesmo navio, mas naquele pertencente a D. Fernando de la Riva Agüero, outro cavalheiro espanhol a quem não repugnava se associar a filhos de nações inimigas da sua em empresas mercantis lucrativas. Ele, assim:

...entró en dicho Puerto viniendo de Angola en retorno de Juan Saenz Nieto con los mismos mercaderes y otros mas quantiosos todos Portugueses y algunos muy rebeldes como fueran Benito de Almeida, Manuel Pesta, Alverto Urtado, Domingos Viera y otros muchos y sacaran de Angola más de 1500 negros y este Navio salio cargado y mui ricos los Portugueses y entre ellos Juan de Castro, fue su Piloto, Juan Rodriguez de Zerdeña y publicamente se cobrava el derecho de Aberia para el Tirano²¹¹.

Esta descrição do informe do Ouvidor Yravedra é uma de suas partes mais interessantes, por revelar diversos aspectos das formas pelas quais era realizado o comércio de escravos entre Angola e o Rio da Prata. Se não era o mesmo o proprietário do navio que trouxe os mercadores portugueses de Luanda pela segunda vez a Buenos Aires, a embarcação era, porém, conduzida pelo mesmo piloto da viagem precedente. O fato é digno de atenção por revelar a existência de homens do mar especializados em determinada rota marítima, e que se dedicavam a várias viagens ao longo da mesma rota, não obstante diferirem seus empregadores. No caso da navegação ao estuário platino, semelhante especialização era especialmente importante devido à dificuldade de contornar os famosos bancos de areia que separam a embocadura do estuário do porto de Buenos Aires, e a cuja traiçoeira posição muitos navios sucumbiram, como o demonstra o caso de Pedro Cañarte, acima mencionado.

²¹¹ Idem, p. 448.

Mais surpreendente nesta expedição, porém, é a enorme quantidade de escravos por ela trazidos a Buenos Aires. Como se recordará, 1.500 africanos era a média anual inteira de escravos exportados de Angola para o Rio da Prata no início do século XVII. Tamanho montante em uma única viagem, por sua vez, certamente obrigava ao concurso de muitos mercadores, apenas de cuja união de recursos poderia ser suprida soma tão elevada como a necessária para uma empresa de tamanho porte. O grande número de mercadores que a acompanharam, “todos muito rebeldes ao Rei De Espanha”, justifica esta suposição.

Finalmente, o informe demonstra que o tráfico direto de escravos de Angola para Buenos Aires era então o principal meio de que se valia a Monarquia Portuguesa para tentar garantir o suprimento de prata de que o Reino de Portugal se via tão necessitado. O pagamento do direito de avaria nas alfândegas de D. João IV, o “tirano” a que o documento se refere, cobrado sobre cada escravo exportado de Luanda, revertia em rendimentos para a Coroa rebelde à Espanha.

Desses comerciantes lusitanos que fizeram esta grande viagem, nem todos voltaram imediatamente de Buenos Aires a Angola, alguns resolvendo estender suas aventuras comerciais a partir do porto platino para outros destinos do Atlântico. É este o caso de um dos mercadores acima mencionados, Domingos Vieira, que, após receber a parte que lhe cabia dos lucres da expedição, inverteu-a na compra de couros e sebos dos produtores locais. Associado a um espanhol estabelecido em Buenos Aires, de nome Gonçalo Lopes, ambos compraram o navio que pertencera ao holandês Felipe o Coxo, referido algumas linhas acima, o qual, por sua vez, tinha vendido a embarcação a moradores da cidade quando de sua longa estada de mais de dois anos em Buenos Aires. Provido de uma nova nave e de novas mercadorias, Domingos Vieira e Gonçalo Lopes tomaram o rumo do norte em direção ao Brasil, “*con pretexto de que era navio de aviso para España*”²¹².

É interessante observar que o carregamento desta viagem era o resultado do rendimento do tráfico de escravos, do qual se beneficiaram, por sua vez, os estancieiros de Buenos Aires, que foram os que venderam os couros e sebos a Domingos Vieira. Parte da popularidade do governador D. Pedro de Baygorri, como foi ressaltado, era

²¹² Idem, p. 448.

justamente conseguir conciliar os interesses muitas vezes divergentes dos pecuaristas e contrabandistas.

Ao contrário do que se dera em sua jornada de Angola ao Rio da Prata, a viagem de Domingos Vieira daquele Rio para o Brasil foi muito mais cheia de contratemplos. Quando os dois mercadores associados chegaram à Capitania do Espírito Santo, em meados de 1656, o Capitão-Mor, Francisco Luís de Oliveira, apreendeu o navio e reteve os dois comerciantes, em função da proibição legal das conquistas portuguesas admitirem ou tratarem com estrangeiros ou naves provindas de portos estrangeiros. Como se vê, a permissão de exercer este comércio se restringia ainda, nos domínios da Monarquia Portuguesa, aos portos da África Ocidental. Ao informar o Governador-Geral do Brasil, o Conde de Atouguia, acerca deste incidente, assim respondeu o Governador ao Capitão-Mor do Espírito Santo:

O correio entregou o aviso de VM. [Vossa Mercê] e a maleta em que vinha o prego que o Governador de Buenos Aires enviava a El Rei de Castela no navio que foi ter a essa Capitania. Sobre ele não tenho resoluta cousa alguma, porque fico esperando pela esmaca [sumaca] em que VM. me diz envia o Mestre dele com o inventário de sua carga. No que VM. obrou em sua presa, procedeu muito como convinha ao serviço de Sua Magestade; chegado que o mestre for, irão logo a VM. as ordens do que há de seguir²¹³.

Os dois mercadores, Domingos Vieira e Gonçalo Lopes, foram, assim, enviados do Espírito Santo à Bahia, onde foram interrogados pelo Conde de Atouguia. Não obstante ter elogiado o correto cumprimento das leis de Sua Majestade pelo Capitão-Mor do Espírito Santo, o Governador Geral parece ter mudado de ideia no tempo em que passou com os dois mercadores. Conseguiram eles fazer ver ao Conde quão conveniente era para a Coroa de Portugal o reestabelecimento do comércio entre o Brasil e o Rio da Prata. Disseram-lhe as rendas que ao seu soberano poderiam advir desta navegação, e provavelmente mencionaram o quanto seu colega naquela

²¹³ “Carta para o Capitão-mor da Capitania do Espírito Santo Francisco Luís de Oliveira sobre o navio de Buenos Aires”, de 16 de junho de 1656; nos *Documentos Históricos*, v. III (Correspondência dos Governadores Gerais Conde de Castelo Melhor, Conde de Atouguia e Francisco Barreto, 1648-1661). Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, s. d., p. 345.

governação, D. Pedro de Baygorri, era entusiástico e apoiava o comércio estrangeiro em sua jurisdição.

Ou, conforme relatou ao Rei o Conde de Atouguia:

*À Capitania do Espírito Santo chegou derrotado com um patacho seu Domingos Vieira Veigão, mercador Português, que havendo ido de Angola com licença do Governador a Buenos Aires se resolveu a passar dali ao Brasil com outro mercador Castelhana que nele vem interessado. A carga que traz é courama e sebo, (...) os Oficiais da Fazenda de Vossa Majestade fizeram logo sequestro em tudo e o Capitão-mor me remeteu uma devassa que se tirou de se achar um prego do Governador de Buenos Aires para El-Rei de Castela. Com ela veio o prego, e o Mestre do patacho a esta praça. O prego não trazia carta de importância, e as principais dele se encaminhavam a **pedir navios de Negros, de que aquele povo necessitava muito***²¹⁴. [destaque meu].

Prosseguindo seu relato, o Governador Geral do Brasil conta o que lhe dissera Domingos Vieira quando chegara à Bahia:

*O Mestre me representou que o ânimo com que se deliberara a esta jornada era introduzir o comércio que os moradores do Rio da Prata desejavam ter com os deste Estado; fundando-se nos exemplos de o haver já solicitado este Governo em tempo de Antônio Telles da Silva e Vossa majestade o estar permitindo aos navios Castelhanos nos mais portos de suas Conquistas. Pedindo-me lhe mandasse levantar o sequestro e concedesse licença para vender, empregar, e poder **voltar a aquele Rio, donde se ficava esperando a noticia deste sucesso para se frequentar este Estado de navios seus e grandes cabedais do Peru.** (...) porque se arriscava pouco no intento, e se considerava o conseguir-se [prata] com a muita ganância dos escravos*²¹⁵. [destaque meu].

²¹⁴ “Carta para Sua Majestade sobre o navio do Rio da Prata que veio à Capitania do Espírito Santo”, de 8 de setembro de 1656, nos *Documentos Históricos*, v. IV (Correspondência dos Governadores Gerais Conde de Castelo Melhor, Conde de Atouguia e Francisco Barreto, 1648-1672). Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, 1928, p. 286.

²¹⁵ Idem, p. 286-287.

O Conde de Atouguia reclamava para os portos do estado do Brasil, então, o privilégio que aos portos da África já existia, e, lembrando as tentativas de seus predecessores em tentar restabelecer o comércio platino a partir do Brasil, sentia-se inclinado a escutar as admoestações do mercador e deixá-lo comerciar e partir de volta a Buenos Aires. Tão grave decisão, porém, dada a ausência de normas reais específicas a respeito, impedia que ela fosse tomada sozinho. O Governador convocou, assim, todas as principais autoridades da Bahia, civis e eclesiásticas, para que desse sua opinião a respeito da matéria²¹⁶:

*Propuz aos Ministros da Fazenda e Coroa, à Relação, aos Prelados das Religiões, e à Câmara esta matéria. Votaram todos uniformemente que convinha abrir-se aquele comércio, e quase todos que se segurando-se (sic) a Vossa Majestade o valor do sequestro se levantasse, e concedesse licença a Domingos Vieira*²¹⁷.

A resolução então votada trai o grande interesse dos mercadores da praça da Bahia neste mesmo comércio que ora Domingos Vieira lhes vinha facilitar. Não somente tinha este mercador parentes na capital do Brasil, como a falta de meios circulantes em todo o Estado constituía para seus comerciantes uma carestia grave com sérias implicações financeiras. A oportunidade de restabelecer o fluxo de prata de Buenos Aires ao Brasil, há tantos anos interrompido, era valiosa demais para ser desperdiçada.

E a Câmara, que já antes que ele [Domingos Vieira] viesse me havia representado que a desse [a licença] a algumas pessoas que pretendiam ir a Buenos Aires, assim pela

²¹⁶ “Carta que se escreveu aos conventos desta cidade sobre o navio de Buenos Aires”, de 18 de julho de 1656, “Carta que se escreveu ao cabido, sobre o navio de Buenos Aires”, de 18 de julho de 1656, e “Carta que se escreveu à Câmara desta cidade sobre o negócio do Rio da Prata”, de 19 de julho de 1656, “Carta para Sua Majestade sobre o navio do Rio da Prata que veio à Capitania do Espírito Santo”, de 8 de setembro de 1656, nos *Documentos Históricos*, v. III (Correspondência dos Governadores Gerais Conde de Castelo Melhor, Conde de Atouguia e Francisco Barreto, 1648-1661). Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, s. d., p. 354-356.

²¹⁷ “Carta para Sua Majestade sobre o navio do Rio da Prata que veio à Capitania do Espírito Santo”, de 8 de setembro de 1656, nos *Documentos Históricos*, v. IV (Correspondência dos Governadores Gerais Conde de Castelo Melhor, Conde de Atouguia e Francisco Barreto, 1648-1672). Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, 1928, p. 287.

grande falta, que nesta praça se padecia de moeda, como pelos excessivos avanços que se estavam prometendo ao negócio, se aquele porto se abrisse m'ó pediu com maior instância: e havendo-se obrigado voluntariamente o povo a pagar de sua fazenda o valor do navio e drogas sequestradas no caso que Vossa Majestade não houvesse por bem aprovar se lhe levantasse o sequestro abonou a fiança que se lhe pediu por parte do Procurador da Coroa, e Fazenda de Vossa Majestade²¹⁸. [destaques meus].

Finalmente, em face a todos os argumentos, o Conde de Atouguia assim concluía as razões que o levaram a autorizar a partida dos mercadores e o comércio com um porto estrangeiro, contra cujo Senhor, aliás, o Rei de Portugal se encontrava em guerra;

O que tudo suposto, considerando eu as graves consequências de se abrir aquele porto ao comércio deste Estado, ou fechar com a presa deste patacho a última esperança de se lograr em tempo algum a felicidade que agora se lhe oferecia, pois não só ficavam perdendo as conveniências de se encher por aquela via o Brasil, e Portugal de prata; mas ainda cessando em notável detrimento de todos os Vassallos desta Coroa, a navegação que Vossa Majestade permite aos de Castela nos mais portos de suas Conquistas. A miséria presente a que este Estado se vê reduzido por falta de moeda que é mais intolerável na opressão ordinária do sustento da Infantaria destas, os grandes direitos que podem acrescer à Fazenda de Vossa Majestade. (...) E que quando não foram tão públicas todas estas razões bastava ser o comércio de Portugueses ali tão inviolavelmente proibido pelas Leis daquela Coroa para se entender que é útil à de Vossa Majestade solicitá-lo: (...) esperanças do negócio, por ser o que entendi que era por todos os respeitos o mais acertado, e o que só convém à conservação deste Estado e aos aumentos desta Monarquia, que não há dúvida ficará opulentíssima com a moeda, e prata, que por aquele Rio se divertirá de Índias ao Brasil e dele passará incessavelmente a esse Reino²¹⁹... [destaques meus].

²¹⁸ Idem, p. 287.

²¹⁹ Idem, p. 287-289.

Depois de partir da Bahia com o navio carregado de produtos do Brasil aos 24 de agosto de 1656²²⁰, a *Real Cédula de 15 de Diciembre de 1661* dá conta que Domingos Vieira e Gonçalo Lopes conseguiram retornar a Buenos Aires, onde os gêneros brasileiros encontraram grande aceitação. Afirmando, em uma mentira tão óbvia que não podia passar despercebida a quem os via retornarem tão bem providos, que o inimigo os perseguira no mar, obrigando-os a lançar a correspondência de Sua Majestade de Espanha ao mar, eles auferiram um grande lucro em prata desta viagem²²¹. Após transmitir aos habitantes de Buenos Aires a mensagem do Conde de Atouguia que os portos do Brasil estavam abertos a quem quisesse ir lá comerciar, ambos mercadores partiram dali de volta a Angola.

O grande périplo de Domingos Vieira demonstra a real interdependência e complementariedade econômica que existia entre o Rio da Prata, o Brasil e a África. Todos estes locais se aproveitavam do mútuo comércio, e mesmo necessitavam dele para complementar suas respectivas atividades. Os planos da Monarquia Portuguesa, traçados há mais de uma década, portanto, eram fundados em bases reais e objetivas. Porém, não seria ainda agora que eles haveriam de se concretizar.

O fato de Domingos Vieira ter voltado a Angola, e a quase ausência de outros registros respeitantes ao Brasil, revela bem que, durante a década de 1650, o comércio direto entre Buenos Aires e Luanda era muito mais efetivo e rendoso que aquele entre o Brasil e o Rio da Prata. Seria mesmo da Alfândega de Angola que o Rei de Portugal auferiria, nesta época, boa parte dos rendimentos em metal que seu Reino demandava. Pois, fossem holandeses, espanhóis ou portugueses os mercadores que traficassem africanos a partir de Luanda, em qualquer caso o pagamento dos direitos de saída, cobrados sobre esta transação, resultaria igualmente em proveito do Rei de Portugal. Ao conseguir recuperar Angola no final da década de 1640, a Monarquia Portuguesa começara a afastar o espectro de seu desaparecimento, graças ao seu Império no Atlântico Sul.

²²⁰ “Carta para o Capitão-mor da Capitania do Espírito Santo acerca de Domingos Vieira Veigão”, de 25 de agosto de 1656, nos *Documentos Históricos*, v. III (Correspondência dos Governadores Gerais Conde de Castelo Melhor, Conde de Atouguia e Francisco Barreto, 1648-1661). Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, s. d., p. 360.

²²¹ “Real Cédula de 15 de Diciembre de 1661, sobre la visita que há de hacer el licenciado Yravedra de la Paz á los oficiales reales del Río de la Plata”, *cit.*, p. 447-449.

A seguinte tabela revela, aproximadamente, o volume que o comércio ilícito atingia em Buenos Aires na segunda metade do século XVII, com ênfase no auge das arribadas no tempo do Governador Baygorri, e seu posterior decréscimo.

TABELA XI

ARRIBADAS

Quinquênio	Holandeses	Portugueses	Espanhóis	Franceses	Ingleses	Total
1648-52	2	2	-	-	-	4
1653-57	12	3	3	-	1	19
1658-62	30	5	3	4	2	44
1663-67	7	1	1	-	-	9
1668-72	2	6	-	-	4	12
1673-77	5	4	2	1	-	12
1678-82	3	4	4	-	1	12
Total	61	25	13	5	8	112

Fonte: Z. MOUTOUKIAS. *Contrabando y Control Colonial en el Siglo XVII*, p. 128.

O Brasil, entretanto, ou pelo menos a Bahia, continuaria a enfrentar a carestia de moeda de que tanto se queixaram seus moradores. Ainda no final da década de 1650, o Governador do Brasil de então, Francisco Barreto, escrevia ao seu soberano, aos 12 de fevereiro de 1659, sobre um súdito espanhol, Thomás Brum, que de Lisboa viera a Salvador da Bahia e pedia-lhe fosse servido lhe conceder uma licença para dali passar ao Rio da Prata, abrindo finalmente o comércio entre o Brasil e Buenos Aires.

Não obstante os apelos dos moradores da capital do Brasil, porém, Francisco Barreto considerou que não deveria dar a licença, por faltar, ainda, disposições reais específicas a respeito da matéria:

...e posto que esta licença é mui pedida do povo pela grande conveniência, que tem em dar saída à sua ruim escravaria, vendendo-a por muito altos preços, em que se

*compram no porto de Buenos Aires, sendo o procedido deles prata, e courama, que costumam dar em pagamento, com que recebe grande utilidade este Estado: não concedi a tal licença sem que Vossa Majestade mande o que for mais serviço seu*²²².

No final da década, contudo, novas conjunturas na política internacional das potências europeias viriam a alterar profundamente a situação do comércio no Atlântico Sul, e produziriam novos e inesperados desdobramentos para o comércio platino português em geral, e para a inserção do Brasil nesta navegação, em particular.

²²² “Carta para Sua Majestade acerca de João Thomás Brum Hispanhol”, de 12 de fevereiro de 1659, nos *Documentos Históricos*, v. IV (Correspondência dos Governadores Gerais Conde de Castelo Melhor, Conde de Atouguia e Francisco Barreto, 1648-1672). Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, 1928, p. 362-363.

CAPÍTULO III

O IMPÉRIO E O RIO DA PRATA ENTRE A AUDIÊNCIA DE BUENOS AIRES E A FUNDAÇÃO DA COLÔNIA DO SACRAMENTO

Enfim, senhor, Portugal não se pode conservar sem muito dinheiro, e para o haver, não há meio mais eficaz, que o do comércio, e para o comércio não há outros homens de igual cabedal e indústria aos de nação. (...) Por falta de comércio se reduziu a grandeza e opulência de Portugal ao miserável estado em que vossa majestade o achou, e a restauração do comércio é o caminho mais pronto de a restituir ao antigo.

Padre Antônio Vieira a D. João IV, 1643.

3.1. A Importância do Comércio e do Império para Portugal

Durante todas as décadas que se seguiram à Restauração, o Reino de Portugal consistentemente empregará todos os seus esforços no patrocínio do comércio a partir das conquistas de seu Império no Atlântico Sul, integrando suas rotas marítimas com aquela do Rio da Prata. Somente pelo tráfico mercantil seria possível garantir as rendas necessárias para assegurar a Restauração de Portugal.

Após a reconquista de Angola, a década de 1650 provara a efetividade da consecução desse objetivo. A década seguinte, porém, será marcada por medidas da Monarquia Espanhola tendentes a coibir o comércio ilícito do Rio da Prata com a África e outros locais, especialmente após a instalação da Audiência de Buenos Aires, o que provocou, destarte, por parte da Coroa de Portugal, um reajuste de sua política imperial tendentes a garantir a permanência daquele comércio.

O tráfico de escravos empreendido diretamente entre Angola e o Rio da Prata foi o meio mais efetivo e rendoso pelo qual a Monarquia Portuguesa pôde prover-se de metais e capital circulante ao longo da década de 1650. Fê-lo preferencialmente pela cobrança dos direitos de saída cobrados sobre os escravos embarcados em Luanda, e, para tanto, ela consentiu não somente que seus súditos se engajassem em um comércio com os de uma potência inimiga, contra a qual ela continuava a se bater em guerra por todo esse tempo, como permitiu que estrangeiros, e especialmente os holandeses, entrassem e comercializassem em um porto de suas conquistas, usualmente cerrado a eles por força do exclusivo monopolista sobre o qual se fundava seu Império.

De outra parte, também o Reino de Castela se viu obrigado a tolerar um comércio que, realizado através do porto de Buenos Aires, cujo fechamento a esta mesma navegação fora tantas vezes reiterado por cédulas e ordens régias desde os finais do século XVI, garantia em última instância o controle da Monarquia Espanhola sobre a porta mais vulnerável de suas ricas minas do Alto Peru. Se os Governadores do Rio da Prata não permitissem este comércio, fatalmente o território, pobre e sem recursos próprios, seria despovoado, as guarnições que o defendiam não poderiam ser pagas, e a bacia platina estaria aberta nesses mesmos anos em que ela não ignorava as ambições que ataçavam seus inimigos a querer ocupar as margens do Rio da Prata ou o próprio porto de Buenos Aires. A Espanha via-se, nesta questão, como que sequestrada entre dois males, a evasão de metais, por um lado, ou a perda de seu controle sobre a porta das minas de onde afluíam aqueles mesmos metais. Foi obrigada a escolher entre o menor de dois males, e, nesse aspecto, a evasão de seus recursos para seus inimigos se lhe afigurava quase como um resgate.

É uma situação decorrente da conjuntura política do período, em que os exércitos da Europa se batiam nos campos do continente ao mesmo tempo em que suas naves disputavam a hegemonia sobre o Oceano. Mudado o quadro da política

internacional, alterou-se também, por consequência, a atitude até então assumida por Castela face às conjunturas e aos abusos que ela, até então, vinha permitindo a contragosto.

Foi no ano de 1659 que a Monarquia Espanhola finalmente celebrou, na Ilha dos Faisões, fronteira entre os dois países, as pazes com o Cristianíssimo Rei de França. Valendo-se de um momentâneo respiro em suas contínuas guerras europeias, Castela voltou seus olhos à fonte de seu poder, às Índias Ocidentais e suas minas, e, lembrada de sua antiga pujança, pretendeu restaurar os princípios do monopólio que tanto lhe tinham servido e enriquecido no último século e ainda antes.

Nesta restauração das bases legais de seu Império, a renovada tentativa de coibir a evasão abusiva de metais pelo porto do Rio da Prata, que, em última instância, vinha a enriquecer seus próprios inimigos, ocupa lugar destacado entre as ordens e disposições da Monarquia no início da década de 1660. Pertencem a elas a responsabilização dos seus oficiais que tinham consentido com os abusos, e, entre eles, destacava-se o Governador D. Pedro de Baygorri, e a culminância desta responsabilização, que foi a criação da Audiência de Buenos Aires em 1663.

Com efeito, a Tabela XII demonstra o espetacular decréscimo do número de arribadas ilegais que se observa na primeira metade da década de 1660.

TABELA XII

ARRIBADAS DE 1659 A 1665

Ano	Holandeses	Portugueses	Espanhóis	Franceses	Ingleses	Total
1659	12	2	-	-	-	14
1660	5	1	-	-	-	6
1661	5	1	-	-	-	6
1662	4	-	1	1	2	8
1663	3	1	1	-	-	5
1664	2	-	-	-	-	2
1665	1	-	-	-	-	1

Fonte: Z. MOUTOUKIAS. *Contrabando y Control Colonial en el Siglo XVII*, p. 140.

A Monarquia Portuguesa, por seu lado, também sofria as consequências das mudanças que então se verificavam na conjuntura internacional da Europa. Tendo alcançado os objetivos traçados cerca de quinze anos antes, de restaurar Angola e recuperar Pernambuco dos invasores holandeses, após a morte de D. João IV assumira a Regência do Reino sua esposa, a rainha D. Luísa de Gusmão, face à menoridade de seu herdeiro, o Rei D. Afonso VI. Suas vitórias nas duas margens do Atlântico não escapariam impunes, e uma nova guerra contra as Províncias Unidas poderiam ter levado Portugal ao desastre.

Neste tempo e nesta nação tão amante de sinais divinos, o início da primeira guerra anglo-holandesa foi saudado como obra providencial que revelava, acima de toda dúvida, o especial favor de Deus para com o Reino de Portugal. Destes sucessos resultaram, para a Monarquia Lusitana, o estabelecimento da aliança com a Inglaterra, consagrado pelo casamento de D. Catarina de Bragança, filha de D. João IV, com o Rei Carlos II de Inglaterra, e as celebrações das Pazes da Holanda em 1661. Ambos representavam, porém, enorme prejuízo, que só o perigo que ameaçava a própria existência do Reino, ainda em guerra contra a Espanha, poderia fazer parecer aceitáveis. Fora a entrega de praças há muito tempo conquistadas no Marrocos e na Índia aos ingleses, a Coroa de Portugal assumia grandes obrigações pecuniárias, na forma do dote de sua Infanta, ora Rainha de Inglaterra, e da indenização devida aos flamengos pelas perdas impostas no Atlântico.

O resultado imediato das obrigações assumidas foi a elevação dos tributos em todo o Império²²³. Sua cobrança nas diversas capitanias do Estado do Brasil, contudo, e não obstante ser feita mormente através do pagamento de gêneros de sua produção, esbarrava no impasse da grande carestia de meios circulantes e de metais na conquista americana. “O dinheiro é o nervo da paz e da guerra”, como rezava um lugar-comum da época, repetido pelo Padre Antônio Vieira, e sem capitais a própria produção brasileira ver-se-ia afetada, e, com ela, os rendimentos da Coroa em um momento em que o Reino se defrontava com gigantesco acréscimo de seus débitos.

²²³ Cf. A. A. CARRARA. *Receitas e despesas da Real Fazenda no Brasil: século XVII*. Juiz de Fora: Editora UFJF, 2009, p. 50 e seguintes.

Restava aos governantes da Monarquia Lusitana, portanto, empreender a terceira parte de seu projeto para o Atlântico Sul, e interligar o Brasil à navegação já reestabelecida na década anterior entre o Rio da Prata e a África Ocidental. Somente se os estabelecimentos brasileiros integrassem também o comércio platino e africano poderia ele ter assegurados os meios de sua prosperidade, que lhe permitisse arcar com sua parte dos rendimentos almejados pela Coroa portuguesa. Observar-se-á, doravante, renovados esforços dos oficiais assentados no Brasil no sentido de promover a reabertura do comércio com Buenos Aires. Não somente por causa da prata, mas também pelos couros e outros derivados das *ganaderías*, cuja produção se incrementava nesta época no porto platino e que era objeto de crescente demanda no Brasil.

Como Portugal poderia pretender alcançar um bom resultado para estas aspirações no exato momento em que a Espanha recrudescia seu monopólio e buscava coibir de uma vez por todas o comércio ilícito cujos abusos ela fora obrigada a suportar desde 1648 é a matéria do atual capítulo.

Após a paz acordada na Ilha dos Faisões entre os espanhóis e os franceses, Castela pôde voltar-se, pela primeira vez desde as revoltas catalãs e os embates com franceses e ingleses, exclusivamente para a ofensiva contra a Coroa rebelde de Portugal. Suas incursões contra o filho do tirano de Bragança ao longo da década que alvorecia, porém, seriam as últimas.

À força de especulações monetárias, pôde a Monarquia Espanhola aprestar um exército para uma nova campanha portuguesa. Reunido às pressas, falto de equipamentos e oficiais inexperientes, as armas castelhanas penetraram Portugal sob o comando de Don Juan José de Áustria, bastardo de Filipe IV. Do lado português, porém, os defensores puderam contar com certo auxílio da Inglaterra e da França, sempre interessadas em enfraquecer o outrora formidável poderio espanhol. Engrossadas as armas lusitanas com tropas estrangeiras, comandadas pelo Marechal Schomberg, foram os castelhanos batidos em 1663, na Batalha de Ameixial²²⁴.

As últimas derrotas espanholas em meados da década de 1660 significaram o fim de suas pretensões de recuperar a Coroa de Portugal. Incapazes de maiores esforços, a regência que governava a Monarquia Espanhola na menoridade de Carlos II acabou

²²⁴ ELLIOT, *La España Imperial*, p. 389.

por reconhecer a independência portuguesa, após quase vinte e oito anos de esforços esparsos e inúteis.

Na mesma época em que o Rei D. Afonso VI era deposto do governo da Monarquia Portuguesa e seu irmão, o Príncipe D. Pedro de Bragança assumia a regência do Reino, os efeitos de uma grave crise econômica na Europa já se faziam sentir em Portugal. Estendendo-se mais ou menos entre 1670 e 1690, a crise determinaria uma série de medidas do Príncipe Regente no intuito de promover a recuperação econômica do Império lusitano e incrementar, assim, as rendas e a prosperidade da Monarquia.

Os planos para a fundação de um estabelecimento na margem setentrional do estuário do Rio da Prata, que culminariam na ereção da Nova Colônia do Sacramento em 1680, são parte deste conjunto de medidas que integram as chamadas reformas bragantinas do Príncipe D. Pedro nas três últimas décadas do século XVII. São, em última instância, um episódio inseparável da crise econômica cujos efeitos alcançavam o Reino de Portugal no momento mesmo das alterações de seu governo.

A fim de compreender os sucessos que levaram à expedição que fundou um posto avançado português imediatamente à frente do porto de Buenos Aires, é preciso compreender a natureza da crise na década de 1670, e a relação que as diversas reformas intentadas então em Portugal possuem entre si.

3.2. As Reformas do Príncipe Regente de Portugal

O primeiro aspecto da recessão experimentada então é a queda contínua dos preços do açúcar brasileiro e o conseqüente decréscimo dos rendimentos da monarquia. Em verdade, a produção açucareira portuguesa vinha se defrontando com um decréscimo consistente dos preços desde a década de 1650. A queda, porém, seria mais pronunciada até o início da década de 1670, quando começaria a arrefecer, embora prosseguisse em queda²²⁵.

²²⁵ R. C. SIMONSEN, *História Econômica do Brasil: 1500-1820*. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2005, p. 286; e C. A. HANSON, *Economia e Sociedade no Portugal Barroco: 1668-1703*. Lisboa: Publicações Dom Quixote, 1986, p. 238.

O dramático declínio não só faria diminuir drasticamente as rendas da Alfândega de Lisboa, culminando na crise fiscal do final do governo de D. Afonso VI, como provocaria gradualmente o empobrecimento do Estado do Brasil, cuja penúria é o objeto de diversas descrições da época.

O plano de reformas do Príncipe Regente atingiriam tanto o Reino quanto o Império de ultramar a partir do início da década de 1670. Assim, cercado por um grupo de *estrangeirados*, o Conde de Ericeira o mais proeminente entre eles, todos atentos às políticas mercantilistas praticadas nos outros reinos da Europa, em particular o de França, intentar-se-ia lançar no Reino os fundamentos de uma reforma fiscal e de um fomento industrial.

No entanto, as principais medidas seriam tendentes à revitalização das conquistas além do Oceano, de modo que o Império fosse uma vez mais o sustentáculo da Monarquia Lusitana. E embora fossem realizadas diligências no sentido de restaurar algo da antiga prosperidade do Estado da Índia e as conquistas adjacentes na China e na África Oriental, o parco resultado destas tentativas concentraram os esforços de D. Pedro de Bragança no melhor aproveitamento e fomento das rendas de seus domínios no Atlântico austral²²⁶.

A recessão da indústria do açúcar levaria Portugal a novas tentativas agrícolas, no sentido de promover o cultivo e a exploração de gêneros alternativos ao produto dos canaviais. Em consequência do pouco êxito que resultaram das iniciativas de fomento do comércio indiano, a Coroa buscava ativamente transplantar a cultura de diversos produtos agrícolas orientais, tais como o gengibre, a canela ou a noz-moscada, para o Brasil, ou, mais precisamente, para o Estado do Maranhão.

Contudo, a cultura que granjearia maiores resultados e ocuparia nas décadas seguintes parcela cada vez maior entre as receitas da Monarquia seria a do tabaco. Sujeita a um monopólio régio sob o regime de contratos, a produção de tabaco passaria

²²⁶ A variedade dos planos de reforma promovida pelo Príncipe Regente de Portugal foi tratada com diferentes ênfases por diversos historiadores. FERRAND DE ALMEIDA destaca, entre as medidas então tomadas, o fomento da indústria no Reino, a busca de metais preciosos no interior do Brasil e as tentativas de reabrir definitivamente o comércio lusitano com o Rio da Prata. C. A. HANSON, *ob. cit.*, p. 243-244, por sua vez, faz destacar cinco medidas principais, quais sejam, a promoção de expedições de busca de metais no Brasil, o cultivo de plantas orientais nas Capitanias do Pará e do Maranhão, a fundação da Nova Colônia do Sacramento, o restabelecimento do comércio de escravos com as Índias de Castela e, por último, o controle e incremento do cultivo de tabaco na América Portuguesa.

a partir de 1674 ao controle de uma Junta da Administração do Tabaco, criada então sob a presidência do Duque de Cadaval, e responsável pela negociação dos contratos decorrentes do monopólio com agentes particulares. Tão relevante se tornaria esta produção ao longo da década de 1670, que, não obstante a concorrência dos produtores das Antilhas e da América do Norte, o tabaco responderia, em 1681, a um rendimento de mais de 290 contos de réis para a Coroa de Portugal²²⁷.

A par das medidas concernentes à agricultura no Brasil estão naturalmente aquelas respeitantes ao comércio escravocrata nas costas da África. Apesar da recuperação de Angola no final da década de 1640 e as tentativas empreendidas desde então para fomentar o tráfico de africanos para o Brasil e as Índias de Castela, com os resultados que foram anteriormente analisados neste trabalho, o Reino africano esteve ao longo de todo este tempo atribulado pelas guerras intermináveis que contra os portugueses moviam diversas tribos angolanas, levantadas contra o jugo que se procurava fazer estender a partir da cidade de Luanda²²⁸.

O Príncipe Regente tentaria dar fim a esta série de guerras e agitações, que vinham se arrastando há três décadas, quiçá provocadas em grande parte pelas alianças e rivalidades promovidas pelos holandeses quando ocuparam Angola na década imediata à Restauração de Portugal. Assim, em 1676, D. Pedro escrevia expressamente ao Governador de Angola, Aires de Saldanha de Meneses e Sousa, para que evitasse por todos os meios a irrupção de novos conflitos, com exceção da hipótese incontornável da guerra justa, justamente porque as guerras contra as tribos prejudicavam sobremaneira o comércio e as rendas daquela conquista africana. Apenas por volta de 1684 parecia que os portugueses tinham finalmente conseguido pacificar o país e arrefecer a hostilidade dos povos inimigos, sem, contudo, incrementar substancialmente o tráfico de escravos. Outros fatores que não as tribos levantadas contra eles contribuía para as dificuldades que acossavam então os portugueses no Reino de Angola.

Não era, portanto, a hostilidade das tribos do interior do continente africano ou a ofensiva de outras potências da Europa as principais causas que conduziram o outrora próspero tráfico de escravos dos portugueses à crise com que se deparava na época do início da regência de D. Pedro de Bragança. A recessão da economia brasileira do

²²⁷ C. A. HANSON, *ob. cit.*, p. 254-256.

²²⁸ C. A. HANSON, *ob. cit.*, p. 252.

açúcar, acima referida, afetou o negócio negreiro do outro lado do Atlântico ao diminuir consideravelmente a demanda que até a primeira metade do século XVII vinha sustentando a opulência dos traficantes de Angola e da Guiné²²⁹.

A este efeito somou-se a concorrência então crescente oposta aos portugueses sucessivamente por holandeses, ingleses e franceses, que ao longo do século estabeleceram as bases de seu próprio tráfico, solapando a hegemonia que as quinas de Portugal detiveram até então nas costas ocidentais africanas, fato agravado desde 1640 pela perda sofrida pelos mercadores portugueses do *asiento* espanhol de comércio de escravos com as Índias Ocidentais, controlado nas décadas seguintes mormente por seus congêneres flamengos.

Ante a instabilidade com as quais os governadores de Angola se viam envolvidos, acossados pelos ataques de tribos inimigas, o entreposto de escravos que restava a Portugal era o porto de Cacheu, nas costas da Guiné, último enclave lusitano na região após a perda do Castelo de São Jorge da Mina para os holandeses em 1637. Ali, em verdade, concentrar-se-iam os planos da Monarquia para impulsionar o comércio de africanos na década de 1670 e aumentar por esta frente os seus rendimentos²³⁰.

Centro desde a Restauração de 1640 de um intenso comércio ilícito com estrangeiros, particularmente castelhanos que aí vinham demandar os braços necessários aos trabalhos das minas e lavouras de suas Índias, a Monarquia Portuguesa sempre buscara favorecer este tráfico entre a África e o Rio da Prata, desde que movido pelos metais provindos do Peru e cuja necessidade nunca deixara de ser extrema para Portugal. Embora contando com relativo êxito ao longo da segunda metade do século XVII, nem sempre, porém, foram as transações efetivamente realizadas em ouro ou prata, mas por trocas de mercadorias advindas da produção muito mais prosaica das criações e lavouras do Rio da Prata e Tucumán, o que afetava as rendas que a Coroa de Portugal tencionava tirar de seus entrepostos de Angola e da Guiné.

Com vistas a fomentar a receita, portanto, foi que o Príncipe Regente resolveu centralizar na fortaleza de Cacheu um monopólio mercantil sobre o tráfico de escravos, manifestado em maio de 1676 pela criação de uma nova companhia comercial. Precedida por uma tentativa de pouco sucesso na década de 1650, a Companhia de

²²⁹ C. A. HANSON, *ob. cit.*, p. 252.

²³⁰ C. A. HANSON, *ob. cit.*, p. 253.

Cacheu, Rios e Comércio da Guiné deveria dar novo impulso ao comércio de escravos africanos no Atlântico Sul, restaurando o antigo dinamismo do tráfico negreiro não apenas em relação às plantações do Brasil, mas também em relação ao promissor mercado da América Espanhola, cuja entrada se faria, como sempre, pelo porto de Buenos Aires.

Como é possível observar, as reformas bragantinas da década de 1670 obedecem, elas também, à conexão atlântica, há décadas defendida e perseguida pela Monarquia Portuguesa, entre o Brasil, a África e o Rio da Prata. As restantes medidas patrocinadas por D. Pedro de Bragança neste período, relacionadas às anteriores, o demonstram do modo mais claro.

Os projetos restantes no quadro nas reformas bragantinas da década de 1670 envolvem especialmente a costa meridional do Brasil e da América do Sul, quais sejam, o patrocínio a um renovado esforço de perquirição do território em busca de metais preciosos, e o encaminhamento da questão da reabertura do comércio português no Rio da Prata no sentido de fazê-la culminar na fundação de um estabelecimento português no próprio estuário platino, em frente ao porto de Buenos Aires.

Os dois projetos compartilham o mesmo objetivo de fomentar o acesso de Portugal aos metais preciosos que a Monarquia urgentemente necessitava para revitalizar suas finanças e impulsionar seu comércio. No entanto, ambos estão de tal modo conectados, não apenas em razão dos fins perseguidos, mas também pela identidade entre os agentes envolvidos e as empresas intentadas, que serão doravante tratados em conjunto a partir do início da regência de D. Pedro de Bragança.

Apesar da preferência que se dará nesta seção à questão do suprimento de ouro e prata à Monarquia Portuguesa desde a Ascensão do Príncipe Regente até a fundação da Colônia do Sacramento, é preciso não perder de vista que estas medidas específicas sempre devem ser compreendidas no quadro completo das reformas de D. Pedro em torno do Atlântico Sul, entendidas como um conjunto relativamente racional que compreendia a produção agrícola brasileira, o tráfico de escravos africanos, e o comércio ou mineração de ouro e prata na bacia hidrográfica platina como elementos inter-relacionados no sentido de fortalecer o poder político e econômico da Monarquia Portuguesa.

Tendo abordado a situação do Brasil e da África na década de 1670 nos parágrafos precedentes, é possível passar, então, ao terceiro elemento dos planos de D. Pedro no Atlântico Sul e relacioná-lo aos dois anteriores, narrando os sucessos e as empresas impulsionadas pela Coroa no sentido de suprir a Monarquia Lusitana de suas necessidades sempre prementes de ouro e prata.

Imediatamente após assumir o leme da Monarquia em 1668, já se faz notar o renovado interesse que o Príncipe Regente impulsionaria no sentido de franquear novamente a Portugal as oportunidades de trocas mercantis com as Índias de Castela a partir de Buenos Aires. Com efeito, se as fontes do tempo do reinado de D. Afonso VI são modestas no que tange a esta empresa, elas se tornam paulatinamente mais numerosas após sua deposição do governo nos últimos anos da década de 1660.

3.3. Os Governadores do Brasil e a Reconstrução do Comércio Platino

Assim, alguns anos antes da celebração da paz entre os Reinos de Portugal e Castela, o Conde de Óbidos, Governador Geral do Estado do Brasil, respondia em uma carta de 7 de abril de 1664²³¹ a uma consulta enviada pelo governador do Rio de Janeiro, Pedro de Melo, que, por falta de disposição a respeito em seu Regimento, nem lembrança certa de qualquer ordem de D. Afonso VI acerca do assunto, inquiria qual conduta deveria assumir com navios que atracassem naquele porto oriundos do Rio da Prata.

A resposta do Conde de Óbidos deixa claro que o comércio das capitanias do Brasil com Buenos Aires encontrava-se, então, em franca estagnação. Não só padeciam todas elas de grave “penúria de moedas”, como uma nau enviada ao estuário do Prata pouco tempo antes não fora admitida no porto daquele rio. Apesar disso, o Governador Geral não perdia as “esperanças dessa felicidade” que seria a arribada de navios mercantes provindos de Buenos Aires, e, fiel às diretrizes da Coroa e de seus antecessores acerca deste assunto, ordenou ao governador do Rio de Janeiro que admitisse no porto sob sua jurisdição a entrada de navios do Rio da Prata.

²³¹ “Carta para o Governador Pedro de Mello acerca de Navios do Rio da Prata, e Regimento”, de 7/4/1664, in *Documentos Históricos*, v. VI (1928), p. 23-24.

Considerou, à maneira do pensamento mercantilista da época, que os homens que dali viessem, transgredindo as leis do Rei de Castela, contribuiriam decisivamente para a opulência dos estabelecimentos do Rei de Portugal, e que era mister restaurar a “boa correspondência com os vizinhos daquele porto”, coisa não de todo impossível, uma vez que, sabendo eles do grande lucro que no Brasil poderiam auferir com sua prata, poderiam ser movidos pelo interesse próprio neste comércio, interesse que não raro faziam ser olvidados todos os preceitos e normas emanadas de seu soberano.

Ao que parece, o relativo otimismo do Conde de Óbidos foi frustrado, e poucos foram os navios, se é que houve algum, que o Governador Pedro de Melo teve a felicidade de admitir então no Rio de Janeiro.

Esta correspondência, porém, indica alguns elementos importantes para que se conheça a situação do comércio platino português no final do reinado de D. Afonso VI e o contraste que se dará sob este aspecto com a regência de seu irmão D. Pedro. Em primeiro lugar, nota-se aqui claramente os efeitos da recessão dos preços do açúcar brasileiro, manifestos na situação de escassez monetária que então já era de conhecimento geral.

Em segundo lugar, foram deveras efetivas as reformas promovidas pela Monarquia Espanhola no início da década de 1660, que culminou na criação da Audiência de Buenos Aires com o objetivo explícito de coibir o comércio ilícito que marcara tão eloquentemente a década anterior. Então ainda em pleno funcionamento, a Audiência no Rio da Prata parece ter logrado seu intento de evitar, ao menos em boa parte, o contrabando e a evasão de prata pelo porto de Buenos Aires, como fica patente na menção à nau que deixara de ser admitida ali pouco tempo antes da correspondência entre o Conde de Óbidos e Pedro de Melo.

Finalmente, e mais importante, em uma época de crise da produção açucareira, observa-se o entendimento por parte de um representante importante da Coroa portuguesa da existência de complementariedade econômica entre o Brasil e o Rio da Prata, de modo tal que o comércio entre ambos seria vantajoso para as duas partes no que tange à troca entre a prata peruana e os produtos brasileiros.

Seria este entendimento, fundado na complementariedade econômica, o princípio principal que informaria a política da Monarquia Portuguesa para o Rio da

Prata na primeira década de governo do Príncipe Regente. Parece haver, de fato, um recrudescimento das empresas portuguesas no sentido de franquear de modo definitivo o comércio com o Rio da Prata, em paralelo às tentativas inicialmente frustradas de encontrar uma fonte de metais preciosos no interior do próprio território sob jurisdição portuguesa na América. Esforços renovados que, em conjunção com as demais reformas então intentadas com maior ou menor êxito, culminariam em 1680 com a fundação da Nova Colônia do Sacramento no Rio da Prata.

Dois são os elementos que contribuem para este recrudescimento e seu desfecho. Em primeiro lugar, a contínua debilidade de Espanha no cenário internacional e em sua própria economia, enfraquecimento tornado patente pelas derrotas militares da década de 1660 que levaram à aceitação da independência de Portugal em 1668 e pela contínua e insanável recessão econômica que experimentava a Monarquia Espanhola sob o governo do Rei enfeitiçado. Em segundo lugar, os efeitos da crise internacional, cuja pior fase se estendeu entre as décadas de 1670 e 1690, provocaram por si sós, em face dos drásticos decréscimos nas receitas da Coroa que ela carreteou, a necessidade de aumentar a aposta da Monarquia Portuguesa em sua ambição de acessar a prata espanhola e explorar as próprias e então apenas prometidas jazidas e minas de ouro e prata.

Neste sentido, se a continuidade do comércio platino, portanto, é um objetivo permanente da Monarquia Lusitana, perseguido de uma maneira ou outra por várias décadas, desde o próprio começo da Guerra da Restauração, quando, naturalmente, a Coroa só podia se preocupar com o que lhe fosse essencial, a Colônia do Sacramento, mandada fundar em 1680, é um episódio específico, ditado pelas circunstâncias próprias do último quartel do século XVII, marcado pela fraqueza de Castela e pelos efeitos da recessão internacional. Vejamos, pois, como se deram estes sucessos, que marcam o final desta narrativa.

É útil notar, contudo, que tais sucessos não seguem um plano lógico e racional, como se indicassem a aplicação rigorosa de um plano bem fundamentado, mas, antes, indicam os desencontros, avanços e recuos em torno de uma matéria sensível que, se insinuam as incongruências da administração e as contradições entre os interesses de muitos agentes privados e diversos oficiais da Coroa, não deixam também de revelar, ao

longo da década, uma tendência que, por mais flutuante que seja, acaba por indicar a direção que tomariam os negócios concernentes ao comércio platino pelos portugueses.

Estas considerações, paralelas ao contínuo interesse da Monarquia pelo metal desenterrado pelos castelhanos na parte que lhes coube do Novo Mundo, naturalmente sofreriam renovado impulso pelas esperanças desencadeadas pela celebração das pazes entre Espanha e Portugal no ano de 1668. O novo Governador Geral do Brasil, Alexandre de Sousa Freire, nomeado no ano anterior em sucessão ao Conde de Óbidos, seguramente compartilhou do otimismo que a nova situação internacional poderia acarretar para os interesses portugueses no Rio da Prata.

Informado do tão aguardado fim das guerras da Restauração de Portugal, o Governador se apressou em enviar a Buenos Aires, nos fins de 1668, as auspiciosas novas das pazes celebradas entre seus suseranos na Europa. Por uma portaria datada de 5 de outubro deste ano, infelizmente corrompida pelo tempo, é possível saber que um patacho estava sendo aprestado na Bahia expressamente para este fim, tendo sido encarregado como mestre desta embarcação e portador das notícias sobre o fim dos conflitos um certo Francisco cujo nome completo foi apagado do documento original pela voracidade das traças²³².

Sob o manto de uma missão diplomática, porém, o mestre do patacho partiria encarregado de outra, e missão comercial, pois sob seu navio iam também, enviados pelo Governador, escravos destinados a serem vendidos em Buenos Aires, e cujos direitos deveriam ser pagos na Alfândega de Salvador. Destes africanos o mestre Francisco deveria dar fiança ao provedor da aduana soteropolitana, e, caso não conseguisse vendê-los em Buenos Aires, ordenava-se-lhe que os trouxesse de volta ao Brasil. Os elementos desta dupla jornada, de fins tanto diplomáticos quanto comerciais, revelam que os auspícios da paz com a Monarquia Espanhola não poderiam ser separados das esperanças portuguesas de complementá-la com a reabertura definitiva da rota comercial platina. Toda a década que logo se iniciaria seria efetivamente marcada por tais esperanças, compartilhadas tanto pelas autoridades da Monarquia quanto pelos particulares estabelecidos nos portos do Brasil, pois todos eles, em acordo comum ou

²³² Portaria de 5 de outubro de 1668. *Documentos Históricos, Volume VII, 1660-1670*. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, 1929, p. 375.

concorrendo entre si, dedicariam os próximos anos a perseguir o restabelecimento do tráfico que tantas promessas trazia de lucros e de metais.

Esta primeira tentativa após o final das hostilidades entre as Monarquias peninsulares, porém, não encontrou bom termo. O patacho do mestre Francisco, com suas cartas diplomáticas e seu carregamento de escravos, ainda se encontrava retido em Salvador em novembro de 1668, ocasião em que o governador-geral dava disposições para sua partida, em uma portaria muito truncada, mas que revela a urgência da missão, uma vez que ordenava sua partida imediata, devendo a embarcação, sem mais demora, “cortar as amarras, e seguir sua viagem²³³”.

Os fados, contudo, lhe eram realmente adversos, pois, após a longa navegação entre a Bahia e o Rio da Prata, o patacho, finalmente diante de Buenos Aires, naufragou entre os temidos bancos de areia que se escondem sob a superfície das águas do estuário do grande rio. A primeira expedição comercial brasileira às Índias de Castela após as pazes de 1668, patrocinada pelo próprio Governador-Geral e, seguramente, por negociantes de Salvador, donos de sua carga humana, fracassara melancolicamente.

Em verdade, Alexandre de Sousa Freire e seus sócios tentariam recuperar o prejuízo. O naufrágio certamente ocorrera próximo do porto platino, de modo que no ano seguinte o governador enviaria uma segunda expedição ao Rio da Prata para reaver aquilo que fora perdido na primeira. Nomeado por uma portaria do último dia do ano de 1669, o Capitão Manuel de Mendanha era enviado em um segundo patacho a Buenos Aires a fim de resgatar o que sobrara da incursão precedente, “porquanto convém ao serviço de Sua Alteza e ao benefício geral deste povo, mandar um patacho ao Rio da Prata a buscar a gente do mar, e escravos que ali naufragou o ano passado²³⁴”.

Da justificativa aqui citada para esta jornada, depreende-se não se tratar ela apenas de um esforço particular do Governador-Geral do Brasil e de seus sócios baianos para mitigar prejuízos e recuperar seus investimentos e propriedades, mas, claramente, um serviço que interessava não só ao bem comum dos portugueses do Brasil, mas ao próprio serviço da Monarquia Portuguesa.

²³³ Portaria de 8 de novembro de 1668. *Idem*, p. 375-376.

²³⁴ Portaria de 31 de dezembro de 1669. *Idem*, p. 449.

Longe de ser apenas uma empresa comercial ocasional intentada por alguns comerciantes dispostos a arcar com o risco da aventura, tratavam-se, ambas as expedições, de tentativas oficiais para estabelecer as trocas comerciais regulares entre o Brasil e o Rio da Prata, na linha das políticas longamente perseguidas pela Coroa, de quem o Governador-Geral, aqui, assume claramente o papel de representante.

As linhas finais do documento ora analisado confirmam esta assertiva, pois o capitão do patacho enviado para o resgate daquele que partira no ano anterior, Manuel de Mendanha, levava consigo um regimento, dado pelo próprio Governador, que dele esperava que agiria com a inteligência necessária para os fins de sua missão, não só de resgate do sinistro, mas da “introdução que se pretende naquele porto²³⁵”.

Não eram apenas o Governador-Geral e seus sócios, porém, que, enlevados pelo fim das inimizades entre seus suseranos, intentavam nesta mesma época a empresa comercial entre os portos do Brasil e o Rio da Prata. Mas, por razões apenas aparentemente contraditórias, bem diversas eram as atitudes de Alexandre de Sousa Freire para com esses comerciantes que não lhe eram associados.

O ano de 1669 apresenta ao menos dois casos de empresas comerciais que, motivadas pelo exemplo do carregamento de escravos enviado no fim do ano anterior, intentaram, independentemente do governo, experimentar a navegação ao Rio da Prata com carregamentos de fazendas, açúcar e outros gêneros.

Em agosto de 1669 uma sumaca²³⁶, atracada no porto de Salvador, preparava-se para partir a Buenos Aires, com escala no Rio de Janeiro. Armada por comerciantes da Bahia associados, possivelmente, a congêneres cariocas, a embarcação procurara evadir-se do controle do Governador Geral declarando o Rio de Janeiro como seu porto de destino final. Não obstante, avisado Alexandre de Sousa Freire por algum delator que seu real objetivo era, “por ordem de pessoas que o enviaram para este intento, partindo

²³⁵ Idem, *ibidem*, p. 450.

²³⁶ A sumaca era então um tipo de embarcação relativamente recente nas costas do Brasil. Destinada à navegação de cabotagem, fora uma inovação trazida pelos holandeses na época de sua ocupação de Pernambuco, que lá introduziram a *smack*, progressivamente aportuguesada, na mediada em que se difundia pela costa, em esmaca e, finalmente, sumaca. Dominante no comércio de cabotagem entre as capitanias brasileiras, e capaz, como comprovado aqui, de chegar até o Rio da Prata, a sumaca continuava em uso até pelo menos o século XIX, não somente no Brasil, mas também nas costas da Holanda, Ilhas Britânicas, e Irlanda.

ocultamente para Reino estranho [a Província do Rio da Prata] sem licença minha²³⁷”, o Governador Geral imediatamente tomou medidas que impedissem a partida da embarcação suspeita.

Após ordenar ao Provedor da Fazenda que realizasse “o inventário de todas as fazendas carregadas, com clareza das marcas, que nela se acharem²³⁸”, a tripulação e os donos da mercadoria apreendida deveriam sofrer devassa e as punições previstas pelo Regimento da Fazenda. O que se nota neste caso não é tanto a gravidade de partir e comerciar em “reino estranho”, prática adotada pelos próprios Governadores e diversos mercadores a eles associados, mas o fazê-lo sem a necessária licença do Governador-Geral, e, principalmente, sem pagar os direitos correspondentes na Alfândega da Bahia, o que constituía o interesse mais imediato para os rendimentos da Coroa e como estavam obrigados a fazer, como visto no caso dos escravos de 1668, relatado nos parágrafos anteriores.

Não foi este o único caso de um navio comercial que demandava, àquela época, o porto de Buenos Aires em segredo, sem a imprescindível licença governamental e sem o pagamento dos direitos alfandegários sobre as mercadorias carregadas. Como se verá, a abertura do comércio platino não interessava à Monarquia se não se traduzisse no percebimento imediatista das rendas que esta rota deveria contribuir para incrementar. Sem o necessário reforço para o tesouro, antes deveria valer a geral proibição da época de comerciar em possessões estrangeiras.

Assim, passados alguns meses deste incidente, Alexandre de Sousa Freire escrevia, aos 9 de dezembro de 1669, ao Capitão-Mor da Capitania do Espírito Santo, Antônio Mendes de Figueiredo, dando-lhe instruções acerca de um outro navio que deixara a Bahia em direção às costas do sul do Brasil.

Denunciava o Governador que a sumaca, de propriedade de certo Rafael dos Santos e cujo mestre era Domingos Caldeira Rangel, embora com o pretexto de viajar apenas até a Capitania de São Vicente, tinha a secreta intenção, em verdade, de adquirir e carregar caixas de açúcar no Espírito Santo para dali viajar secretamente ao Rio da Prata, a fim de comercializar o produto brasileiro no porto de Buenos Aires.

²³⁷ Portaria de 31 de agosto de 1669, *idem*, p. 421.

²³⁸ *Idem, ibidem*, p. 422.

Diante da acusação, que o Governador recebera em segredo, ordenava ele ao Capitão-Mor que evitasse “semelhante velhacaria”, realizando as averiguações necessárias e impedindo a consecução desta propalada viagem ao Rio da Prata, se confirmadas as acusações levantadas contra os objetivos reais da sumaca de Rafael dos Santos.

Esta disposição, emanada da mais alta autoridade da Monarquia Portuguesa no Brasil, parece indicar uma flagrante contradição com o argumento de que esta mesma Monarquia patrocinava nesta época os maiores esforços para estabelecer o comércio regular entre seus vassallos na América e aqueles do Rei De Espanha nas Índias de Castela. O Governador Alexandre de Sousa Freire parece aplicar aqui, rigorosamente, a proibição tipicamente monopolista que pesava contra aqueles que desejavam comercializar com súditos de nações estrangeiras.

Outras fontes do período demonstram, porém, que o caso da sumaca aguardada pelo Capitão do Espírito Santo não se prende em absoluto a uma eventual proibição aos portugueses de comerciar com as Índias de Castela.

No ano seguinte a este episódio, com efeito, o mesmo Alexandre de Sousa Freire informou ao Governador do Rio de Janeiro, João da Silva e Sousa, por carta de 9 de julho de 1670²³⁹, sobre um caso judicial envolvendo o Capitão Antônio Teixeira de Vasconcelos, que o próprio Governador Geral enviara ao Rio da Prata alguns meses antes. No mesmo período, portanto, em que ordenava a investigação do navio acusado de planejar secretamente uma investida comercial em Buenos Aires.

O caso revela alguns aspectos do funcionamento do comércio entre o Brasil e o Rio da Prata. Salienta, em primeiro lugar, a importância do Rio de Janeiro como porto intermediário entre Buenos Aires e o norte do Brasil, e, mais importante, o que será confirmado por vários outros testemunhos, a posição central da capital fluminense e mais importante cidade na costa austral do Estado do Brasil neste tráfico platino. O capitão enviado pelo Governador Geral era, além de comandante, proprietário do navio. Tanto não bastava, porém, para que a carreira platina fosse levada a bom término, dependendo ela do concurso de vários outros agentes para a empresa.

²³⁹ “Carta que se escreveu a João da Silva de Sousa Governador do Rio de Janeiro”, de 9/7/1670, in *Documentos Históricos*, v. VI (1928), p. 147.

Uma viagem comercial a Buenos Aires, patrocinada ou não pelo Governador, implicava necessariamente uma sociedade. Neste caso em particular, a carta descreve que Antônio Teixeira de Vasconcelos demandara o Rio da Prata juntamente com um mercador, e que, chegados ambos ao porto platino, desentendeu-se com o capitão e proprietário do navio acerca dos fretes devidos pela viagem. A divergência resultou em um processo movido pelo negociante contra o agente do Governador, exigindo aquele a prisão do capitão do navio em uma demanda que envolveu, através de cartas precatórias, as justiças da Bahia e do Rio de Janeiro.

Um despacho de 9 de outubro de 1670²⁴⁰, porém, fornece novos elementos que clarificam o episódio. Os acusadores do capitão do navio eram dois negociantes de Salvador da Bahia, e não um apenas, nomeadamente Manuel de Sousa Madeira e Antônio da Maia Carrafa. Ambos participaram da viagem ao Rio da Prata, e quaisquer que tenham sido os desentendimentos acerca da repartição do custo do frete entre os participantes da jornada, o processo movido por eles não se baseou neste caso de processo civil, mas, antes, na acusação, muito mais séria, posto que de competência do Ouvidor do Crime, de que o Capitão Antônio Teixeira de Vasconcelos “falara mal de Sua Alteza na cidade de Buenos Aires”.

A vagueza de tal denúncia sugere que ela servia apenas para escamotear a real contenda em torno da muito mais prosaica questão da responsabilidade de cada um em torno do frete, mas possibilitou o pedido de prisão do capitão tão logo aportou no Rio de Janeiro o navio que trazia os três contedores de volta do Rio da Prata. Um precatório enviado do Rio para a justiça competente na Bahia levou efetivamente à prisão do agente do Governador Geral, em julho de 1670.

A fim de realizar sua defesa, Antônio Teixeira de Vasconcelos, por sua vez, nomeou seu procurador no Rio de Janeiro a outro agente, o Capitão Manuel Caldeira Soares. No final, a acusação contra ele não prosperou. Seja por intervenção do Governador do Brasil, o que parece provável, seja porque entrementes a contenda em torno do fretamento fora resolvida, em outubro do mesmo ano os dois denunciantes retiraram, sem mais, suas acusações, afirmando mesmo que “não sabiam que tivesse cometido culpa alguma contra Sua Alteza”.

²⁴⁰ “Portaria que se passou ao Escrivão do Crime Manuel Teixeira de Carvalho para notificar a Manuel de Sousa Madeira e Antonio da Maia Carrafa”, de 9/10/1670, in *Documentos Históricos*, v. VIII (1929), p. 9-10.

O que importa ressaltar desta contenda, além do fato de que uma injúria contra o Príncipe Regente era delito muito mais grave que praticar o comércio com o Rio da Prata, é a complexidade e multiplicidade de interesses que, no início da década de 1670, marcavam o comércio dos portugueses no Rio da Prata. Não se reduzia ele apenas ao envio esporádico de navios carregados de produtos locais a tentar a sorte entre os castelhanos de Buenos Aires, mas parecia estar fundado em bases sólidas, que nem de longe se limitavam aos proprietários dos navios e aos negociantes particulares que efetivamente realizavam a viagem, mas antes os envolvia em uma rede mais ampla de sócios e investidores que incluíam desde mercadores estabelecidos nos portos integrantes desta rota comercial, como parece ser o caso do procurador do Rio de Janeiro, até a autoridade mais importante do Estado do Brasil. Além disso, tanto não era proibido este comércio, pois podia ser objeto de demandas judiciais, como era feito sob regras mercantis complexas, como divisão dos lucros, participação societária de diferentes indivíduos em uma mesma empresa e, como revelado neste caso específico, distribuição dos custos do frete.

Apesar das disputas incidentais que acarretou, a viagem do Capitão Antônio Teixeira de Vasconcelos deve ter sido exitosa e rendido dividendos suficientes tanto ao Governador Geral quanto à Alfândega de Sua Majestade para que Alexandre de Sousa Freire resolvesse continuar a apostar no comércio do Rio da Prata no mesmo instante em que as acusações contra seu enviado eram retiradas pelos próprios denunciante, mais interessados, quiçá, em continuar a participar destas empresas que insistir em questões menores sobre a divisão de seus custos.

Poucos meses eram passados da viagem do Capitão Antônio Teixeira de Vasconcelos, e concluídos os incidentes que dela resultaram, resolveu o Governador Geral enviar uma nova expedição ao Rio da Prata no final deste mesmo ano²⁴¹. Planejada para partir em outubro de 1670, Alexandre de Sousa Freire enviava a nova embarcação explicitamente “por ordem minha ao Rio da Prata, a procurar pelos meios possíveis a introdução do comércio daquela Província com este Estado”.

O comandante desta missão comercial era José Colares de Carvalho, capitão do Forte de Nossa Senhora de Monserrate, um dos principais baluartes defensivos de

²⁴¹ “Portaria que se passou ao Capitão Joseph Collares de Carvalho para ir a Buenos Aires”, de 12/10/1670 in *Documentos Históricos*, v. VIII (1929), p. 10.

Salvador da Bahia. Como o capitão era oficial da tropa de linha, o Governador emitiu uma ordem ao Provedor-mor da Fazenda para que continuasse ele a receber seu soldo durante o período que se ausentasse em sua viagem a Buenos Aires. A paga do militar continuaria a lhe ser devida, precisamente, em razão do “serviço que nela [na expedição] se vai fazer a Sua Alteza”.

Separadas por um espaço de poucos meses, as duas viagens da Bahia ao Rio da Prata ocorridas ao longo de 1670 revelam não só o interesse particular do Governador Geral em uma empresa comercial lucrativa, mas indica o caráter oficial de que a segunda viagem se reveste em contraste com o que parece ser o caso da primeira missão. Não só ocupava o comandante da expedição de outubro um posto militar importante na guarnição da capital do Estado do Brasil, como mais altos eram seus objetivos: não apenas a realização de uma empresa comercial potencialmente lucrativa, mas a efetiva restauração da rota comercial entre o Brasil e o Rio da Prata, auferindo, com isso, um verdadeiro e proveitoso serviço à Monarquia. Tanto que ao levá-lo a cabo, o Capitão José Colares de Carvalho deveria continuar a perceber seus soldos, como competia a um oficial a serviço do Príncipe Regente de Portugal.

Resulta claro, portanto, que a reabertura do comércio com o Rio da Prata era verdadeiramente uma meta do governo de Alexandre de Sousa Freire, evidenciada ao longo do tempo de seu governo e coerentemente perseguida através do envio de expedições por ele patrocinadas e com o concurso de particulares de diversas capitanias do Brasil. Sua ordem, alguns anos antes, de apreender um navio que intentava efetuar este mesmo comércio, não é, como parece à primeira vista, um desvio desta política nem uma tergiversação, mas, antes, a confirmação de que a rota comercial do Prata não era então apenas de interesse de alguns mercadores ou de um Governador disposto a incrementar seus rendimentos, mas um real objetivo acalentado pela Coroa de Portugal.

Uma confirmação, com efeito, pois o fundamento da apreensão relatada não era em absoluto a realização de uma expedição de comércio a um porto sob a soberania de um monarca estrangeiro, mas sua tentativa de escamotear as regulações e regras fiscais que envolviam este mesmo comércio, e que essencialmente deveriam fazer esta rota comercial, sustentada por particulares e autoridades, resultar em proveito à Coroa de Portugal. Quer isso dizer que o comércio ilícito com estrangeiros não deixava de estar, por mais ilícito que pudesse parecer, sob a égide das normas administrativas e

tributárias da Monarquia Portuguesa, pois só poderia servir aos objetivos desta Monarquia enquanto estivesse enquadrado pelos ditames das normas mercantilistas que caracterizam o início da regência de D. Pedro de Bragança.

Qualquer navio que partisse dos portos do Brasil para o de Buenos Aires, portanto, só poderia fazê-lo se obtivesse previamente a expressa licença do Governador Geral autorizando a empresa. Seus proventos, ademais, deveriam obrigatoriamente ser declarados nas alfândegas do Brasil e reverter em direitos devidos a Sua Alteza. Sem a percepção de rendas tributárias, destarte, o comércio platino não teria por que ser incentivado pela Coroa portuguesa, seria, antes, danoso aos seus interesses a ponto de justificar sua proibição, como ocorrido no caso da sumaca apreendida na Capitania do Espírito Santo em 1669. Não há, portanto, contradição entre as práticas do Governador Alexandre de Sousa Freire em enviar alguns navios para comercializar em Buenos Aires e apreender ou coibir outros que porventura tivessem o mesmo intento.

Nem parecem ser de pouca monta os lucros auferidos então através das tentativas de comercializar com os habitantes do porto platino, sempre ávidos de mercadorias a cujo acesso o monopólio sevilhano há quase um século lhes restringia, proporcionais à contínua insistência de mercadores privados do Brasil em se furtar aos controles e tributos que a Coroa de Portugal insistia em fazer valer sobre os participantes deste tráfico. Ano a ano, ambos fenômenos se intensificam, como se pode observar a partir das fontes que dão conta da situação no seguinte ano de 1671.

Por elas se pode perceber que o que se intensificou mesmo foi a navegação clandestina a partir dos portos do Brasil, dada a contínua prática de “mestres, e pessoas que foram em algumas embarcações sem licença minha, nem despachar na Alfândega, deste porto [do Rio de Janeiro] ao de Buenos Aires²⁴²”. Não só prosseguia a evasão aos direitos devidos à Fazenda Real por aqueles que desejassem traficar com o Rio da Prata, como o elevado concurso de navios de mercadores particulares provindos do Brasil no porto de Buenos Aires prejudicavam, pela concorrência que ofereciam e pelos preços provavelmente mais baixos que suas mercadorias livres da tributação devida conseguiam alcançar, aqueles navios enviados pelos governadores do Brasil.

²⁴² *Documentos Históricos*. Vol. VI. Rio de Janeiro, 1928 (Correspondência dos Governadores Gerais, 1663-1677), p. 186.

Em cartas escritas aos 9 de abril de 1671 ao Governador do Rio de Janeiro e aos Capitães do Espírito Santo e de São Vicente²⁴³, Alexandre de Sousa Freire denunciava estas embarcações partidas sem autorização ao Rio da Prata, cuja elevada quantidade fizera com que um navio enviado pelo Governador Geral e outro armado pelo do Rio de Janeiro voltassem de Buenos Aires sem conseguir vender suas mercadorias. Tão relevantes se mostram, assim, as transações comerciais entre os portos brasileiros, especialmente daqueles da costa meridional, com o porto platino, que a oferta de mercadorias a partir do Brasil superava, no início da década de 1670, a capacidade de Buenos Aires de absorvê-la.

Saliente-se, ademais, que esta oferta não era representada apenas por embarcações partidas com ou sem licença do Brasil, mas sofriam elas mesmas a concorrência de vassalos de outras potências marítimas da Europa, em particular da Holanda, cuja presença no Rio da Prata na segunda metade do século XVII era intensa e superava, por vezes, aquela dos portugueses²⁴⁴. O que importa levar em consideração destes episódios é que o porto de Buenos Aires não era, nesta época, um assentamento isolado apenas esporadicamente visitado por navios estrangeiros, mas mantinha sua quase secular vocação de centro de comércio ilícito e porto do Alto Peru, sem mostras de arrefecimento de suas transações marítimas com o mundo exterior.

Contribuía para a crescente intensidade destas transações ilegais no Rio da Prata a precária situação política da Monarquia Espanhola como um todo, nestes anos da minoridade do “enfeitiçado” Rei Carlos II de Áustria e regência da Rainha sua mãe. Há anos via-se a Espanha dividida entre facções no seio de sua aristocracia, disputas de poder entre cortesãos, sublevações em suas províncias, golpes de Estado, reformas abortadas e espetaculares ascensões ao mando.

A grande figura da oposição era, nestes anos, um bastardo real, Don Juan José de Áustria, baseado em Aragão, mas centro de expressiva facção da nobreza que se opunha ao governo da Rainha Regente e de seus favoritos. Entre estes, governava então a Monarquia um aventureiro, Fernando de Valenzuela, modesto rebento de um capitão do exército, e alçado ao poder pelo decidido apoio do povo de Madrid, a quem ele

²⁴³ *Idem*, p. 186-187.

²⁴⁴ Cf. Z. MOUTOUKIAS, *ob. cit.*, p. 146.

satisfazia os apetites com uma cornucópia incessante de pão e touradas²⁴⁵. Enquanto os grandes disputavam assim o poder em torno do débil e pequeno monarca, e o governo da Monarquia e seu Império quedavam abandonados, é natural que outras potências se aproveitassem do vácuo e preparassem suas incursões contra o espólio espanhol. A intensificação do tráfico ilícito em Buenos Aires no início da década de 1670 é um reflexo da precariedade da situação reinante na Europa, e o fim da Audiência de Buenos Aires, que uma década antes integrara um conjunto de reformas que tanto prometiam, é disso uma ilustração deveras simbólica.

A debilidade de Castela, porém, continuaria a se agravar nos anos posteriores, enquanto a Monarquia Lusitana se prepararia para desferir sua ofensiva final em direção ao Rio da Prata, decidido o seu Príncipe Regente a se apoderar de uma vez por todas da fonte da prata espanhola e cumprir, destarte, com aqueles planos longamente acalentados por Portugal. O primeiro passo desta nova investida seria a nomeação de um novo Governador Geral do Brasil, Afonso Furtado de Castro do Rio de Mendonça, que desembarcaria em Salvador para substituir Alexandre de Sousa Freire, que tanto fizera nos anos anteriores para estabelecer o comércio platino em benefício da Coroa portuguesa.

Na mesma época em que o Príncipe D. Pedro se ocupava em garantir finalmente a desejada prata para seus Estados, fosse pelos incentivos à busca e mineração em seus próprios domínios, ou fosse pelo comércio com as Índias de Castela e o estabelecimento das quinas lusitanas junto ao Rio da Prata, a Espanha, em meio à trágica situação interna, viu-se novamente enredada em uma guerra com os franceses, desastre que certamente não foi apaziguado com a irrupção, em 1674, de uma revolta na Sicília, o que obrigou os espanhóis a desviar suas armas da frente francesa para o sul da Itália²⁴⁶. Conquanto fossem a Sicília e a Catalunha os principais teatros das operações de guerra, esta se refletiria no Novo Mundo e não deixaria de passar despercebida como excelente oportunidade para as aspirações do Príncipe Regente de Portugal.

Em 20 de fevereiro de 1672, uma carta²⁴⁷ escrita pelo Governador Geral do Brasil ao do Rio de Janeiro, João da Silva de Sousa, faz vislumbrar como as hostilidades

²⁴⁵ J. H. ELLIOTT, *ob. cit.*, p. 396.

²⁴⁶ J. H. ELLIOTT, *ob. cit.*, p. 397.

²⁴⁷ “Carta que se escreveu ao Governador do Rio de Janeiro João da Silva de Sousa sobre as jurisdições”, em *Documentos Históricos*, vol. VI, *cit.*, p. 223-225.

franco-espanholas repercutiam do outro lado do Oceano. Nesta missiva, Afonso Furtado de Castro repreende, entre ironias e admoestações, seu subordinado no governo fluminense o não tê-lo informado da chegada ao Rio de Janeiro, poucos dias antes, de uma embarcação provinda do Rio da Prata com três emissários do Vice-Rei do Peru com destino à Europa. Pretendiam estes homens informar a Coroa de Castela que os franceses tinham atacado o Panamá, o que explica porque preferiram eles embarcar para a Península em Buenos Aires, uma vez que a rota do istmo deveria estar fechada ou ao menos era suficientemente arriscada para que enviados do Vice-Rei tentassem passar por ela.

O Governador Geral censura o do Rio o não ter sido avisado destes acontecimentos, tanto em razão da precedência que um superior deveria esperar de um seu subordinado, como pela ignorância em que ele era deixado, a ponto de não ter podido tomar as necessárias precauções ante a potencial ameaça representada por navios franceses frequentando os mares americanos. Mas o fato é que a escala no Rio de Janeiro de um navio vindo de Buenos Aires, trazendo emissários do Peru, demonstra as boas relações e a comunicabilidade que já existia então entre o Brasil e o Rio da Prata. Verdade é que as pazes entre Espanha e Portugal tinham sido assinadas poucos anos antes, mas é inegável que a presença de oficiais das Índias de Castela no Rio de Janeiro supõe as boas relações que só um intercâmbio comercial frequente poderia proporcionar. Suposição confirmada quando sabemos, pela mesma carta, que João da Silva de Sousa deu acolhida aos enviados castelhanos e até mesmo despachou um navio para levá-los a Lisboa, de onde passariam à Espanha.

Cartas escritas pelo Governador Geral na mesma época dão conta, com efeito, dos resultados concretos obtidos das tentativas de estabelecer o comércio platino em bases vantajosas para a Coroa de Portugal. Poucos meses após assumir o Governo Geral, Afonso Furtado já pode, assim, dispor acerca do dinheiro do cunho advindo da entrada de prata originária de Buenos Aires, cuja tributação nos portos brasileiros resultava no incremento das rendas de Portugal e aumento da moeda circulante, tal qual intensamente objetivado pelo governo do Príncipe Regente.

Segundo a carta escrita pelo Governador ao Provedor da Fazenda do Rio de Janeiro, o já conhecido Pedro de Sousa Pereira, antigo administrador das minas de Paranaguá, e assinada aos 29 de Abril de 1672, o valor resultante do “dinheiro do cunho

que entrou do Rio da Prata²⁴⁸” no porto fluminense chegava a quatrocentos e seis mil réis, postos sob a responsabilidade do Provedor-Mor da Fazenda Real do Estado do Brasil. A cunhagem de moedas, a entrada de prata e o lucro auferido para a Coroa do comércio com o porto de Buenos Aires não representavam uma renda rara ou intermitente, mas uma arrecadação que então já se tornara constante, objeto de relatórios anuais dos Provedores das Capitanias ao Governador Geral. No ano seguinte, com efeito, este respondia, aos 13 de setembro de 1673, a uma carta do mesmo Provedor da Fazenda do Rio de Janeiro, de 20 de maio, em que acusava ter recebido a informação, análoga à do ano anterior, “acerca do dinheiro que resultou do cunho da moeda que veio do Rio da Prata²⁴⁹”.

É impossível deixar de notar, a partir destas últimas informações, o progresso que o comércio platino vinha adquirindo para os interesses da Monarquia Portuguesa. Se poucos anos antes os navios autorizados pelos governadores do Brasil, e submetidos a tributação, sofriam a concorrência de particulares que igualmente demandavam o porto de Buenos Aires, mas sem pagar impostos, a partir do governo de Afonso Furtado de Castro já se nota a cunhagem de moedas de prata peruana e o consequente aporte à Real Fazenda que decorria dessa prática. O êxito crescente que se observava então, fosse modesto ou não, logicamente faria com que o governo de D. Pedro intensificasse suas investidas no setor platino ao longo dos anos seguintes da década de 1670.

Contudo, as medidas respeitantes ao comércio com o Rio da Prata não podem ser compreendidas a parte dos esforços concomitantes, empreendidos pelo mesmo Governador Geral, para impulsionar as expedições de busca de metais preciosos no interior do território da Coroa de Portugal e descobrir, com isso, minas próprias cuja produção, esperava-se, viesse a complementar as entradas de prata que advinham das transações com Buenos Aires. São medidas análogas não só em razão de seu objetivo comum, qual seja, o aumento do acesso a metais e meios monetários circulantes, mas também devido à proximidade geográfica de ambas atividades e identidade entre seus principais participantes.

²⁴⁸ “Carta para o Provedor da Fazenda do Rio de Janeiro Pedro de Sousa Pereira em resposta da sua carta”, em *Documentos Históricos*, vol. VI, *cit.*, p. 225-226.

²⁴⁹ “Carta que se escreveu ao Provedor da Fazenda do Rio de Janeiro sobre o dinheiro que resultou do cunho”, em *Documentos Históricos*, vol. VI, *cit.*, p. 265.

As minas de ouro e prata da Capitania de São Vicente tinham despertado, desde finais do século XVI, as ambições tanto dos moradores do Brasil quanto da Coroa de Portugal. Sempre intermitentes e auferindo resultados em geral pouco proveitosos, a busca e a exploração de metais nas capitanias brasileiras fora, não obstante, um objetivo constante da Monarquia Portuguesa ao longo de todo o século XVII, particularmente a partir da década de 1640 com a organização das minas de Paranaguá. Agora, no período das reformas de D. Pedro de Bragança, contudo, a Monarquia haveria de dar novo e definitivo impulso a esta secular tendência, e seu principal agente para a consecução de tão vital e imorredoura aspiração seria justamente o novo Governador Geral, Afonso Furtado de Castro do Rio de Mendonça, nomeado em 1670 com autoridade especial no tocante à exploração de minas na possessão americana de Portugal²⁵⁰, e que já apareceu aqui como empenhado no comércio entre o Brasil e o Rio da Prata.

Como complemento a este comércio, seu governo, que perdurará entre 1671 e 1675, marcará a consagração da nova política da Coroa em envidar renovados esforços para a descoberta dos metais, a ponto de o recrudescimento das explorações em sua época à testa do governo do Brasil ser tão significativo a ponto de empalidecer, por comparação, as tentativas de descobrimentos levadas a cabo em qualquer período anterior²⁵¹. Tão logo assumiu o governo, destarte, Afonso Furtado começa a enviar ao Reino algumas amostras do potencial mineral do domínio americano, as maiores das quais provém em 1672 das minas de Paranaguá, nomeadamente 1,85 kg de ouro correspondente ao real quinto dos metais devidos à Coroa²⁵².

Conquanto modestas, as pequenas amostras serviram para suscitar o entusiasmo do Príncipe Regente. Na esperança de que elas eram apenas vestígios das muito maiores riquezas que ainda permaneciam ocultas sob as matas e serras dos sertões do Brasil, a Monarquia Lusitana, sem fazer caso das prementes aflições financeiras que sempre a afligiam, decidiu organizar e financiar no ano seguinte uma grande expedição de prospecção de metais. Destinada primeiramente à averiguação das supostas minas que se dizia existir nas serras de Itabaiana, no interior da Bahia, foi nomeado para comandar esta expedição, aos 28 de junho de 1673, D. Rodrigo de Castel-Branco, um espanhol

²⁵⁰ C. A. HANSON, *ob. cit.*, p. 244, que acrescenta que o novo Governador de Pernambuco, Fernão de Sousa Coutinho, nomeado no mesmo ano de 1670, também foi encorajado a envidar esforços no descobrimento de minas.

²⁵¹ IDEM, *ibidem*.

²⁵² IDEM, *ibidem*, p. 244-245.

que passara alguns anos nas minas de Potosí e que se tornara, desde então, valido do Príncipe D. Pedro²⁵³.

Chegado à Bahia no final de 1673, D. Rodrigo partiu para Itabaiana, onde sua expedição ficou por dois anos, sem, contudo, alcançar os desejados resultados. Sem deixar-se frustrar pelo malogro de seu primeiro objetivo, a Coroa ordenou a D. Rodrigo, em 1675, que partisse da Bahia em direção ao segundo local mais auspicioso que então se conhecia para a descoberta de ouro e de prata, na baía de Paranaguá, ao sul da Capitania de São Vicente²⁵⁴. Este novo destino, como se verá, será o palco inicial de acontecimentos de muito maiores consequências.

O enviado espanhol, à testa de sua expedição, chegará a Paranaguá apenas em finais de 1677. Entre o tempo dispendido por ele atrás das minas de Itabaiana e sua chegada ao sul do Brasil, porém, muitos outros eventos vinham se sucedendo, os primeiros dos quais tinham a ver com a situação que D. Rodrigo encontraria em seu novo destino.

3.4. Os Limites Meridionais do Brasil

Ao constante incremento das tentativas de reabertura e continuidade do comércio entre o Brasil e o Rio da Prata juntava-se, assim, a busca e a exploração de minas e a progressiva ocupação do litoral ao sul da Capitania de São Vicente ao longo de toda a segunda metade do século XVII. Da conjunção dos dois processos, o comércio e a ocupação, nascerá, naturalmente, a aspiração de garantir o domínio deste território de fronteira com as Índias de Castela até as margens do Rio da Prata, assegurando, com isso, tanto os limites naturais do Estado do Brasil, quanto seu tráfico com o porto de Buenos Aires, cujo fluxo de prata peruana vinha a preencher a falta de minas próprias nas terras da Coroa de Portugal.

²⁵³ IDEM, *ibidem*, p. 245, onde consta que o montante dispendido no financiamento desta expedição, entre gastos com pessoal, transporte e equipamentos alcançou o valor considerável de 1:795\$600 réis, que deveria ser complementado com mais 3:200\$000 réis auferidos do tesouro municipal de Salvador da Bahia e dos direitos sobre a pesca da baleia percebidos pela Câmara da mesma cidade.

²⁵⁴ IDEM, *ibidem*, p. 245.

Semelhante pretensão, portanto, em consonância com a complementariedade que marca cada aspecto específico do conjunto de reformas do Príncipe Regente, data da mesma época do início do governo de Afonso Furtado e a retomada das expedições mineiras. O primeiro a anunciá-la é o Duque de Cadaval, membro proeminente do Conselho de Estado, ao defender, no início de 1672, a conveniência da fundação de um colonato português às margens da bacia platina. Dois fenômenos ditavam, naquele momento, a necessidade de proceder logo à consumação das aspirações territoriais da Monarquia Lusitana. Aproveitar-se, em primeiro lugar, da debilidade política espanhola, tão pronunciada no início da década de 1670, e, em segundo lugar, se contrapor ao avanço das missões jesuítas da Província do Paraguai, cujo direcionamento em sentido oriental, demandando o litoral ao sul de Paranaguá, poderia arrestar as pretensões da Coroa de Portugal ao mesmo território²⁵⁵.

Motivado, quiçá, pela percepção de uma oportunidade que não mais poderia se repetir, Portugal tentará pela primeira vez a ocupação da margem setentrional do Rio da Prata no imediato ano de 1673, ao planejar o estabelecimento de uma fortaleza em Maldonado, próximo de onde se ergue, hoje, a cidade de Montevidéu.

Conhecedores desses planos, porém, foram os castelhanos céleres em preparar as defesas do Rio da Prata contra qualquer investida que os portugueses intentassem contra seus domínios nas duas margens do estuário. A situação não era, ainda, ideal para a consecução da aspiração do Príncipe Regente, que teve de ser mais longamente preparada de forma a garantir a legitimidade da pretensão territorial da Monarquia Portuguesa à margem setentrional do grande estuário.

Pertence a esta gradual maturação a elevação da cidade do Rio de Janeiro a bispado, em 1676, através de uma bula papal conseguida pelos diplomatas lusitanos acreditados junto à Santa Sé, e que demarcava os limites da nova diocese como extensíveis a todo o território ao sul do Estado do Brasil até as margens do Rio da Prata. Como reforço a este primeiro título de legitimidade, D. Pedro concedeu, na mesma época, uma capitania cujos limites ao sul eram, justamente, as margens do norte do

²⁵⁵ C. A. HANSON, *ob. cit.*, p. 246: “Nova Colônia do Sacramento, fundada em 1680, não só dava acesso às minas de ouro do Peru como aumentava a reivindicação de Portugal a uma área, da qual nem os Portugueses nem os Espanhóis possuíam títulos definidos. Além disso, o estuário do Rio de la Plata era considerado há muito, pelos Portugueses, como limite geográfico ‘natural’ do sul do Brasil. Existia grande preocupação em Lisboa de que os Espanhóis, através da expansão da atividade missionária dos jesuítas nesta região, em breve adquirissem uma mais forte influência na fronteira do sul”.

estuário do Prata, entidade então cedida aos netos de Salvador Correia de Sá e Benevides²⁵⁶.

As incursões comerciais e territoriais de Portugal em direção à margem setentrional do Rio da Prata, consistentemente realizadas ao longo das quatro décadas anteriores, e com inúmeros precedentes desde a primeira metade do século XVI, encontrará finalmente uma consumação nos anos finais da década de 1670. E seu primeiro elemento é o Regimento passado pelo governo do Príncipe Regente ao novo Governador Geral do Brasil, Roque da Costa Barreto.

Estas detalhadas instruções caracterizam o mais completo dispositivo de governo até então emanado da Monarquia Portuguesa em relação ao Brasil. Refletem um esforço de sistematização de práticas há muito tempo empreendidas conjuntamente com diretrizes novas a serem perseguidas pelos oficiais da Monarquia no Estado do Brasil. Em resumo, é o produto de um esforço administrativo racionalizante, até então nunca alcançado, e inseparável do conjunto de reformas então empreendidas pelo Príncipe D. Pedro, com o objetivo de dar forma coerente e articulada a todos os elementos pertinentes à administração do domínio americano, de forma a garantir maior eficácia aos elementos e já existentes e criar outros novos que contribuíssem sistematicamente para a consecução dos fins visados pelas reformas promovidas pela Regência.

Entre suas disposições, aquelas concernentes ao comércio a partir dos portos brasileiros ocupa posição relevante, sendo objeto dos Capítulos 48, 49 e 50 do Regimento de Roque da Costa Barreto. Reafirmando, destarte, as tradicionais proibições de comércio de estrangeiros no Brasil ou sequer sua admissão nos portos desse Estado, o Capítulo 50, contudo, é inteiramente dedicado a uma única e importante exceção:

...mas aos Navios que vierem das Índias occidentais, Rio da Prata, e Buenos Aires e com prata, e ouro, e não outras fazendas de Hespanha, lhes mandará dar entrada, e poderão comerciar nos Portos desse Estado, levando outros gêneros delle, e pagando os direitos costumados, e por assim convir a meu serviço, e ao bem dos meus Vassalos, e quando se não abra este commercio por parte de Hespanha, porá o Governador

²⁵⁶ S. B. de HOLANDA. "A Colônia do Sacramento e a Expansão no Extremo Sul". In: História Geral da Civilização Brasileira, tomo I, volume 1, capítulo V. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2011, p. 354-357.

*cuidado, e diligência para ver se por via dos meus Vassallos se póde abrir pelos meios mais convenientes que possa ser, o que lhe terei a particular serviço*²⁵⁷.

Semelhante norma contém aspectos tanto de continuidade quanto de inovação que merecem ser mencionados. Trata-se, em primeiro lugar, de uma exceção bastante específica, à disposição geral, comum a todas as potências coloniais da época, de absoluta vedação ao comércio e admissão de pessoal ou navios estrangeiros nos portos coloniais, a não ser que fossem portadores de licenças específicas e particulares. Regulações semelhantes eram consideradas de suma importância para a organização dos domínios ultramarinos, e destas proibições dependiam, em última instância, a renda das Fazendas e a prosperidade das Monarquias que ciosamente resguardavam seus Impérios.

Tão entranhadas eram essas medidas proibitivas, que seus princípios eram constantemente reiterados em sucessivas disposições legislativas, ano após ano e década após década. Um comentador do regimento de 1677, ao abordar os seus Capítulos referentes ao comércio, tenta evocar todos os precedentes jurídicos sobre os quais aqueles Capítulos se baseiam:

*A mais antiga que encontro, é o Alvará de 9 de Fevereiro de 1591 (...), que determinava que nenhum Navio Estrangeiro podesse ir ás Conquistas do Brasil, e da Costa da África sem licença assignada por El Rei, sob pena de perdimento do mesmo Navio, e de todas as Fazendas, que nelle se achassem, e de serem presos os transgressores, e haverem as conteúdas na Ord. Liv. V tt. 2 defendendo igualmente, que nenhum dos Vassallos do Reino, e Conquistas, podessem fretar Náus Extrangeiras, nem levar nos Navios Nacionaes qualquer pessoa de outra Nação sem ter para isso a dita licença debaixo das penas que nelle se impõe*²⁵⁸...

²⁵⁷ “Regimento de 23/1/1677 dado ao Governador Roque da Costa Barreto”, em *Documentos Históricos*, vol. VI, cit., p. 422.

²⁵⁸ Observação ao “Regimento de 23/1/1677 dado ao Governador Roque da Costa Barreto”, em *Documentos Históricos*, vol. VI, cit., p. 423.

As proibições se repetem inalteráveis ao longo dos anos seguintes, a não ser pela intenção de coibir os desvios que contra elas se praticavam, e aumentar a severidade das penas que lhes eram prescritas:

...e porque se começou a abusar das licenças que El Rei concedia em virtude deste Alvará, para se evitar tão grandes danos, se ordenou pela Lei de 18 de Março de 1605 (...), que nenhum Navio de quaesquer Nações Extranheiras podesse ir á India, Brasil, Guiné, e Ilhas, excepto ás dos Açores, e Madeira: que nos Nacionaes não podessem embarcar Extranheiros, e os que se achassem nas Conquistas, seriam obrigados a voltar para o Reino em tempo certo, e determinado, ficando perdido o Navio Extranheiro, e a sua carga²⁵⁹ ...

E assim por diante, sucedem-se ordens no mesmo sentido que as primeiras, análogas, ademais, àquelas vigentes nos domínios castelhanos na mesma época. Se excetuada a proibição ao fretamento de navios estrangeiros, que somente a necessidade circunstancial imporia à navegação portuguesa desde os tempos da Restauração, a única exceção às insistentemente reafirmadas proibições de comércio e admissão de estrangeiros nas conquistas é a admissão de navios provenientes das Índias de Castela que trouxessem e realizassem suas operações mercantis em prata em barras ou cunhadas em moeda.

Forçoso admitir, porém, que nem esta exceção tão clara e específica é em si mesma uma ruptura com as práticas anteriores da Monarquia Portuguesa, se forem relembradas as reiteradas licenças admitidas pelos Reis de Portugal, desde a década de 1640, que expressamente autorizavam a mesma coisa que o Capítulo 50 do Regimento de Roque da Costa Barreto, qual seja, a admissão de gente e navios espanhóis nos portos portugueses, especialmente da África, contanto que eles comercializassem em prata e não se esquecessem de pagar os reais direitos nas aduanas de Suas Altezas. O Reino de Portugal sempre precisou de prata, e ainda mais após a Restauração, e autorizações extraordinárias aos mercadores das Índias de Castela eram uma forma comum e recorrente de tentar remediar a premente carestia de metais da Monarquia Lusitana.

²⁵⁹ IDEM, *ibidem*.

A novidade do Regimento de 1677, contudo, deve ser ressaltada também, pois não representa ele, apenas, uma consolidação de práticas já longamente estabelecidas, mas, como argumentado acima, a organização destas práticas com fundamento em novas diretrizes e objetivos resultantes das reformas do Príncipe Regente D. Pedro de Bragança. Em primeiro lugar, as ordens passadas ao novo Governador Geral estabelecem expressamente a autorização para admissão de todos os “Navios que vierem das Índias occidentais, Rio da Prata, e Buenos Aires”, autorização esta que só existia antes para o caso da África, e especialmente para o porto de escravos de Luanda. Tendo demonstrado sua praticidade e rentabilidade nos anos anteriores imediatos, a rota entre o Brasil e o Rio da Prata resta assim oficialmente estabelecida pela chancela oficial, e ainda tida como de “particular serviço” ao Príncipe Regente. Está definitivamente afastada, portanto, qualquer dúvida que ainda pudesse haver a respeito da licitude desta prática, como ainda havia, por exemplo, em meados da década de 1650, no caso que envolveu o Conde de Atouguia, governador do Brasil naqueles tempos, e o navio comandado por Domingos Vieira e apreendido no Espírito Santo e posteriormente liberado na Bahia.

Implícita, porém, está a maior inovação deste dispositivo, e que constitui mesmo a principal razão de sua escritura. O Capítulo 50 do Regimento, com efeito, não autoriza apenas uma prática antiga, mas aponta para medidas futuras. Entre tais previsões, figura, em primeiro lugar, a expectativa, acalentada pela Coroa portuguesa, da próxima abertura do comércio com os espanhóis. Considerando, embora, no início do artigo 50 do Regimento, que a paz celebrada entre as Cortes de Portugal e Castela “não declara o recíproco comércio que há de haver entre ambas as nações²⁶⁰”, o final do mesmo dispositivo deixa antever, pela condicional “quando se não abra este comércio por parte de Espanha²⁶¹”, que a Monarquia Portuguesa esperava que as relações comerciais com as Índias de Castela seriam em breve tempo estabelecidas e confirmadas.

Em complemento a tal aspiração, o artigo prossegue suas disposições, acrescentando que, enquanto não se desse a referida abertura, deveria o Governador do Brasil se empenhar em abrir, por parte dos portugueses, este mesmo comércio,

²⁶⁰ “Regimento de 23/1/1677 dado ao Governador Roque da Costa Barreto”, em *Documentos Históricos*, vol. VI, *cit.*, p. 422.

²⁶¹ IDEM, *ibidem*.

diligência que a Coroa não se esquece de recomendar como de muito particular serviço ao Príncipe Regente.

A expressa exceção concedida às embarcações espanholas, que estariam autorizadas a entrar e traficar nos portos do Brasil desde que o fizessem em prata, revela, deste modo, o fim perseguido por D. Pedro: forçar concretamente a abertura do comércio entre os súditos portugueses e os castelhanos dos portos das Índias Ocidentais, e particularmente do Rio da Prata e de Buenos Aires mais que de qualquer outro lugar.

Se ao Governador Geral era ordenado que empenhasse todos seus esforços e diligências para alcançar este objetivo, doutra parte o Príncipe Regente esperava que os espanhóis acabassem por aceitar a pretendida reabertura com a imposição de um *fait accompli*. Este se daria pela própria regularidade da navegação entre o Brasil e o Rio da Prata, ao passo que, para garantir esta navegação e sua continuidade e volume, o meio mais eficaz só poderia ser a fundação de um estabelecimento português no limite austral de seus pretendidos domínios americanos, bem na margem setentrional do Rio da Prata, e mesmo diante do porto de Buenos Aires.

No entanto, parece que o sentido da autorização não fora, a princípio, inteiramente compreendido pelo Governador Roque da Costa Barreto ou alguns de seus subordinados, governadores e oficiais das demais capitânias do Estado do Brasil. Aos 14 de dezembro de 1678, com efeito, João do Rego Barros, Provedor da Fazenda de Pernambuco, escrevera ao Príncipe Regente acerca de algumas naus espanholas e holandesas que, oriundas do Rio da Prata, tinham chegado àquela capitania. A despeito das ordens do Regimento de 1677, as embarcações estrangeiras não foram admitidas no Recife, nem lhes foi dada licença para comerciar, em razão da ausência de disposições do governo português a este respeito naquela Capitania.

Em resposta ao sucedido, que tanto contrariava as intenções da Coroa de Portugal, o Príncipe Regente escreveu a Roque da Costa Barreto aos 22 de junho de 1679, a fim de reiterar “a forma com que se pode admitir os navios castelhanos que das Índias Ocidentais, Rio da Prata e Buenos Aires vierem a esse porto [do Brasil]²⁶²”. A carta é acompanhada de cópias de várias normas complementares ao Capítulo 50 do Regimento de 1677, todas as quais deveriam ser registradas nos livros do governo geral

²⁶² “Carta de Sua Alteza sobre as naus castelhanas e outras holandesas”, 22/6/1679, em *Documentos Históricos*. Vol. LXVII. Rio de Janeiro, 1945 (Cartas Régias, 1667-1681), p. 284.

do Estado do Brasil e transmitidas, ademais, ao Provedor-Mor da Fazenda, ao Governador de Pernambuco e ao Provedor da Fazenda desta mesma Capitania.

Dentre as ordens complementares que se reenviaram então, figura, em primeiro lugar, o Capítulo 23 do Regimento passado a D. Manuel Lobo, quando este fora nomeado, nesta época, Governador do Rio de Janeiro. O texto deste artigo repete, em sua maior parte, palavra por palavra, as ordens e regulamentos contidos no Capítulo 50 do Regimento de 1677, mas traz, contudo, algumas especificações não constantes nas ordens do Governador Geral.

Assim, ao mesmo tempo em que confirma a exceção prevista anteriormente aos navios castelhanos que viessem do Prata e comercializassem em metal no Brasil, o Regimento de D. Manuel Lobo acrescenta quais os artigos suscetíveis de serem comercializados a partir do Brasil, e, mais particularmente, do porto do Rio de Janeiro, fazendo alusão a diversas determinações régias dos anos anteriores e indicando, com isso, quais as rotas comerciais que a Monarquia Portuguesa pretendia privilegiar e integrar ao comércio clandestino no Rio da Prata:

*Mas aos navios que vierem das Índias Ocidentais, Rio da Prata e Buenos Aires, com prata, ouro, ou outras fazendas (como não sejam fazendas da Europa e Índia Oriental), lhes mandareis dar entrada e poderão comerciar levando em troco os escravos e gêneros dessa Capitania [do Rio de Janeiro] e pagando os direitos costumados e os mais que se declaram nas ordens que se passaram em dezanove de Agosto de seiscentos e cinquenta e um, trinta de Junho de seiscentos e cinquenta e três, vinte e oito de Janeiro de seiscentos cinquenta e quatro, nove de Março do mesmo ano, vinte e oito de Setembro de seiscentos cinquenta e seis e nove de Novembro de seiscentos e sessenta, por assim convir ao meu serviço. E quando se não abra este comércio por parte dos castelhanos poreis **todo o cuidado e diligência para ver se por via de portugueses desse Governo se pode abrir o do Rio da Prata e Buenos Aires pelos meios mais convenientes que possa ser, o que vós tereis a particular serviço**²⁶³ [destaques meus].*

²⁶³ “Cópia do Capítulo 23 do Regimento que Sua Alteza manda dar a Dom Manuel Lobo, Governador do Rio de Janeiro” em *Documentos Históricos*. Vol. LXVII. Rio de Janeiro, 1945 (Cartas Régias, 1667-1681), p. 285.

Que o capítulo 50 do Regimento de 1677 já contava com a futura instalação de uma nova colônia lusitana na embocadura do Rio da Prata, e tenha sido redigido em razão dos preparativos nos quais se empenhava então o governo do Príncipe Regente de fundar este estabelecimento, prova-o este Regimento, passado à mesma época do anterior, a D. Manuel Lobo, novo Governador do Rio de Janeiro, que além das ordens análogas à do Governador Geral, levaria também instruções para o definitivo estabelecimento das quinas portuguesas nas margens do estuário platino.

As cartas régias mencionadas neste Capítulo 23 do Regimento, cujas cópias são agora reenviadas ao Governador Geral do Brasil para serem distribuídas por todo o Estado, já foram comentadas anteriormente, e referem-se, todas elas, ao tráfico de escravos por elas autorizado entre os portos portugueses da África ocidental e os navios castelhanos que a eles viessem dos portos da América Espanhola. A Coroa de Portugal, portanto, pretende dar continuidade ao tráfico reiniciado na década de 1650 entre Luanda e Buenos Aires, integrando-o, ademais, à rota do Brasil. Uma aspiração acalentada há quatro décadas parecia, assim, finalmente chegar à sua realização.

Aspiração que, desde o início da década de 1640, envolvera sempre a articulação comercial, no Atlântico Sul, entre o Brasil, o Rio da Prata e a África ocidental, com o fito de gerar proventos ao Reino de Portugal pela complementariedade deste comércio com a Europa e a arrecadação de direitos cobrados nas alfândegas do Império e do Reino. Reaberto, partir da Restauração de Angola em 1648, o tráfico escravagista entre Buenos Aires e Luanda, a partir das décadas seguintes restava integrar, progressivamente, os portos brasileiros a este comércio, objetivo que pudera ser conseguido a partir da Restauração de Pernambuco em 1554 e fora consolidado entre finais da década de 1660 e principalmente ao longo desta década de 1670.

O Capítulo 23 do Regimento de Dom Manuel confirma esta articulação: prevê expressamente que a prata vinda de Buenos Aires deveria ser trocada por “escravos e gêneros dessa capitania”. Além da intermediação brasileira do tráfico de africanos que se denota desta disposição, a que se daria preferência ao comércio direto entre Angola e o Rio da Prata, acrescentam-se doravante os gêneros próprios da capitania do Rio de Janeiro em particular e do Brasil em geral. Pois o porto fluminense, há anos o eixo comercial preferencial no comércio entre o Brasil e Buenos Aires, é complementado,

também, pelas rotas comerciais entre os portos brasileiros ao norte e ao sul, de que ele se tornara o centro e principal redistribuidor para o Rio da Prata.

Além dos escravos de Angola, portanto, o Rio de Janeiro deveria ser, para o porto de Buenos Aires, o mercado principal de gêneros próprios do Brasil. Entre eles, três devem ser mencionados preferencialmente. Em primeiro lugar, o açúcar e seus derivados, como a aguardente. Produzido na própria capitania do Rio de Janeiro ou redistribuído a partir dos produtores do norte do Brasil, seu comércio quase exclusivo fora garantido para os portugueses desde a expulsão dos flamengos do Recife, e deveria naturalmente buscar novos mercados nas Índias de Castela desde que a concorrência e a queda de seus preços no mercado europeu dirimiram sensivelmente a rentabilidade de seu comércio unicamente com a Europa. A busca de novos mercados se tornava, assim, um meio de suprir a queda dos lucros no comércio europeu de açúcar na segunda metade do século XVII.

Do norte do Brasil proviria, também, o tabaco, um dos objetos principais das reformas brigantinas do período, gênero cuja promoção o Príncipe Regente tanto se empenhava em garantir, e cuja distribuição nos domínios espanhóis certamente lhe pareceria atrativa. E, por último, um produto oriundo do sul, qual seja, a farinha de mandioca então comercializada a partir da Capitania de São Vicente e exportado pelos paulistas majoritariamente para o Rio de Janeiro, de onde ela poderia ser redistribuída para um local tão carente de meios para a produção agrícola como era o termo da cidade de Buenos Aires em fins do século XVII.

Do Rio da Prata, por sua vez, não era apenas um produto cujo acesso os portugueses pretendiam garantir a partir desta articulação. Pois, além do metal, de Buenos Aires lhes vinha o comércio de couros e sebos, por cuja produção os habitantes daquele porto compensavam a ausência de frutos da terra²⁶⁴.

A menção ao comércio de farinha e à exploração de gado nos obriga a voltar nossa atenção à Capitania de São Vicente. Se a Restauração de Angola e de Pernambuco fora um requisito essencial para a articulação do Atlântico Sul e a

²⁶⁴ C. A. HANSON, *ob. cit.*, p. 246: “Mesmo que o influxo de prata que se esperava do comércio ilícito de escravos e de artigos europeus com Buenos Aires e os colonatos espanhóis que se encontravam ao longo do rio, não provassem ser substanciais, poder-se-ia obter receitas consideráveis, ganhando acesso a milhares de cabeças de gado selvagem, que vagueavam nas planícies do Uruguai e a oriente da Argentina. A aquisição de peles abundantes e baratas oferecia, assim, mais um estímulo à expansão portuguesa”.

integração do comércio platino na navegação portuguesa no mar Oceano, a pacificação dos paulistas e sua concorrência aos objetivos da Monarquia também era um requisito não menos importante para a consecução dos planos de Portugal para o Rio da Prata.

É nesta conjuntura que se dá a chegada de D. Rodrigo de Castel-Branco a Paranaguá nos últimos meses de 1677. Ao contrário de Itabaiana, não vinha ele incumbido apenas da pesquisa das minas que diziam existir dentro da demarcação portuguesa da América do Sul, mas, em complemento a estas buscas, fora-lhe ordenado que avaliasse as condições militares desta zona de fronteira entre os portugueses do Brasil e os espanhóis do Rio da Prata. Um dos lugares-tenentes de D. Rodrigo, Jorge Soares de Macedo, foi encarregado da avaliação militar que fora imposta ao seu chefe.

O segundo objetivo assinalado ao enviado do Príncipe Regente denota as mudanças na orientação da política platina da Monarquia nos últimos poucos anos. Como corolário aos Regimentos de Roque da Costa Barreto e D. Manuel Lobo, à ereção da Diocese do Rio de Janeiro e a concessão de capitanias ao sul da de São Vicente, a previsão de organização e defesa militar busca assegurar as pretensões territoriais da Monarquia Portuguesa até a margem do Rio da Prata. São já os preparativos iniciais para o estabelecimento definitivo das quinas no estuário platino e as bases para assegurar definitivamente o domínio almejado. Em suma, a expedição de prospecção de minas que se iniciara quatro anos antes se converte paulatinamente em uma operação militar.

A investida territorial seria mesmo impulsionada como alternativa à exploração de metais, mesmo porque, não obstante a admirável constância das sempre renovadas esperanças da Coroa portuguesa em encontrar substancial quantidade de prata e de ouro nas capitanias do Estado do Brasil, tais desejos, com exceção de alguns escassos achados que só serviam para lhe atizar a cobiça, chocavam-se indefectivelmente com novos malogros, e isso desde os tempos de Martim Afonso e Tomé de Souza.

As agências de D. Rodrigo de Castel-Branco junto às minas de aluvião de Paranaguá não constituíram exceção a esta regra. Apesar da repartição destas minas em julho de 1679, o que revela ainda certo otimismo a respeito de seus rendimentos por parte do recém-chegado espanhol, ao cabo do tempo que ele despendeu ali, a prata de Paranaguá, que capturara a imaginação de tantos desde o início do século, continuava a se provar uma decepção nas décadas finais de seiscentos. Verdade é que os mineiros de

São Vicente, receosos da cobrança dos quintos que às descobertas de metais forçosamente se seguiriam, poderiam sonegar ao enviado do Príncipe Regente as informações pelas quais seu soberano tanto ansiava. Mas o fato é que os resultados almejados pela Coroa não foram alcançados ao longo de quase uma década de buscas incansáveis por diversas partes do Brasil.

Além da exploração e organização das minas de Paranaguá, D. Rodrigo não cessaria, nessa mesma época, de patrocinar expedições pelos sertões de São Paulo. Estas mesmas empresas, contudo, mais lhe atraíam a má vontade dos moradores da Capitania, que se viam obrigados a contribuir financeiramente para os esforços do castelhano, e assistiam ao insucesso das expedições enviadas. Em agosto de 1682, D. Rodrigo seria assassinado em uma emboscada organizada pelos paulistas no sertão, no meio de uma exploração que, justamente essa, finalmente justificaria a longa espera da nação portuguesa para encontrar seu próprio Eldorado.

Isso, porém, transcende o escopo desta pesquisa, de modo que urge retornar as vistas para o que se fazia em relação ao Rio da Prata enquanto D. Rodrigo se embrenhava entre selvas e delírios rumo ao seu destino final.

Ao malogro da busca de minas, primeiro objetivo da expedição de D. Rodrigo de Castel-Branco, contrapõe-se o bom andamento do segundo objetivo. Desde os avanços em sua consecução até o apoio que recebeu dos mesmos vicentinos que o negaram ao espanhol, as diligências de seu lugar-tenente, Jorge Soares de Macedo, para assegurar militarmente aquele território, constituem um vivo contraste diante dos infortúnios do antigo mineiro de Potosí.

Desde os tempos de sua revolta contra Salvador Correia de Sá, das guerras civis entre seus habitantes e os conflitos contra a Companhia de Jesus, a outrora turbulenta *Rochelle* brasileira se tornara, desde a década de 1650, mais integrada ao governo geral do Brasil. Muitos são os indícios que apontam nesse sentido, como a participação de paulistas nas guerras contra os holandeses e, posteriormente, contra os indígenas no norte do Brasil, dirigidos pelo Governador Geral, e o retorno dos jesuítas a São Paulo em 1656, mas é graças, principalmente, à organização de suas minas e as expedições de busca por metais, organizadas a partir da Capitania de São Vicente, bem como seu comércio de farinha com as outras capitanias do Brasil, que este território começa a ser articulado com o restante das capitanias brasileiras.

É esta integração que possibilita o resolutivo apoio dado a Jorge Soares de Macedo pelos paulistas à sua expedição ao Rio da Prata, apoio que, pouco menos de quatro décadas antes, eles negavam a Salvador Correia de Sá. Sua prévia expansão, que progressivamente ia ocupando o litoral meridional, onde ao seu comércio com as tribos de índios já ia se juntando seu interesse pela exploração das manadas de gado selvagem da região, faz do concurso dos naturais da Capitania de São Vicente à investida ao limite extremo desta costa um corolário naturalmente afim aos seus interesses e movimentos anteriores.

Isso se deu, em primeiro lugar, porque, conquanto efêmeras, tanto as minas quanto as expedições permitiram uma influência mais incisiva de oficiais da Coroa portuguesa entre os paulistas. No final da década de 1670 muitos são já os frutos deste longo processo de submissão, e, entre eles, não será o menos importante o decisivo apoio que os paulistas prestarão aos planos de D. Pedro de Bragança de finalmente tentar a almejada fundação de um estabelecimento próprio no Rio da Prata.

Efêmeras e ilusórias, pois, como diria uma consulta do Conselho Ultramarino pouco mais de dez anos depois dos acontecimentos que ora se analisam, “quando se perdeu a esperança de encontrar minas na nossa colônia, pareceu aconselhável abrir caminho através de Nova Colônia, a fim de lucrar com as de Castela²⁶⁵”.

A ordem final para o estabelecimento português no Rio da Prata veio aos 18 de novembro de 1678. A primeira tentativa de cumpri-la, pela expedição de Jorge Soares de Macedo naquele mesmo ano, fracassou em razão de um naufrágio à entrada do grande e prometido rio. Desde Martim Afonso de Sousa os naufrágios eram comuns ali, fossem os navios que se arriscavam entre seus bancos de areia ou a inclemência de seu clima meras naves mercantes, em busca de prata, ou armadas de conquistadores, à sombra das armas e bandeiras dos impérios. Mas o momento era chegado, e a oportunidade poderia não se repetir para que as quinas do lusitano reino fossem fincadas em definitivo nas margens há tanto tempo ambicionadas do grande e promissor Rio de Santa María. Dois anos depois, uma nova expedição, sob o comando do governador do

²⁶⁵ C. A. HANSON, *ob. cit.*, p. 247: “Se bem que, provavelmente, o maior estímulo para a fundação da Colônia do Sacramento fosse o objetivo do escoamento de prata do império espanhol, demonstrou-se que os produtos da pecuária foram a mais importante recompensa deste empreendimento. Não restam dúvidas que o lucro financeiro do colonato fez com que a aventura de Colônia valesse bem a pena para o Governo de D. Pedro II”.

Rio de Janeiro, D. Manuel Lobo, tentou novamente a façanha. Foi bem sucedida, desta vez, e a Nova Colônia do Sacramento foi fundada no dia 20 de janeiro de 1680²⁶⁶.

²⁶⁶ J. ROMERO MAGALHÃES. *Labirintos Brasileiros*. São Paulo: Alameda, 2011, p. 68.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Por aquí también anduvo la guerra. Escribo también porque la sentencia puede aplicarse a casi todos los lugares del orbe. Que el hombre mate al hombre es uno de los hábitos más antiguos de nuestra singular especie como la generación o los sueños. Aquí, desde el outro lado del mar, se proyectó la vasta sombra de Aljubarrota y de esos reyes que ahora son polvo. Aquí se batieron los castellanos y los portugueses, que asumirían después otros nombres. Sé que, durante la guerra del Brasil, uno de mis mayores sitió esta plaza. Aquí sentimos de manera inequívoca la presencia del tempo, tan rara en estas latitudes. En las murallas y en las casas está el pasado, sabor que se agradece en América. No se requieren fechas ni nombres propios; basta lo que inmediatamente sentimos, como si se tratara de una música.

Jorge Luis Borges, “Colonia del Sacramento”, *Atlas*.

A primeira questão a ser abordada nesta conclusão é avaliar se os dados auferidos na pesquisa autorizam a afirmação de que o Reino de Portugal deve sua sobrevivência na segunda metade do século XVII ao seu Império no Atlântico Sul e, mais particularmente, se a continuidade do comércio ilícito pelos portugueses no Rio da Prata constitui um elemento importante dentro da dinâmica das rotas marítimas e atividades econômicas então desenvolvidas pelos lusitanos nesta parte do mundo.

Com o escopo de demonstrá-lo, os resultados da pesquisa em torno à Buenos Aires seiscentista foram complementados com a investigação de fontes portuguesas respeitantes tanto ao Reino de Portugal quanto ao seu Império no Atlântico Sul.

No Reino, a pesquisa demonstrou o interesse constante da Monarquia Portuguesa em conquistar o acesso ao Rio da Prata ou ao menos abrir seu comércio com as conquistas portuguesas, relacionando todo o Atlântico Sul em uma unidade em que as três partes do Brasil, da África e do Prata se inter-relacionam mutuamente.

Os resultados alcançados a respeito do Império demonstram a progressiva implementação do projeto da Coroa e a concorrência tanto de seus agentes quanto de comerciantes privados para a consecução e relativo sucesso deste projeto. No caso da África, por exemplo, foram colhidos dados acerca da abertura dos portos africanos aos comerciantes castelhanos oriundas das Índias Ocidentais, não obstante a guerra que se travou entre as duas Monarquias por boa parte do período estudado (1640-1668).

Documentos respeitantes ao Brasil também demonstram certa continuidade da permissão de comércio com o Rio da Prata na época. A investigação tendente a estudar esta relação resultou em indícios que apontam o interesse de comerciantes brasileiros em praticar o comércio com Buenos Aires, o que resultou, na segunda metade do século XVII, época de queda dos preços do açúcar no mercado europeu, em maior diversificação econômica da América Portuguesa.

A diversificação de bens e a alternativa a rotas comerciais tradicionais, relacionadas com a mais detalhada compreensão da economia seiscentista na costa meridional do Brasil (a exemplo de resultados acerca do comércio de cabotagem de gêneros do planalto paulista e a presença de considerável montante de moeda corrente nos inventários do período) são conclusões que podem ser traçadas dos resultados alcançados.

A Restauração de Portugal de 1640, assim, desencadeou sucessos políticos e econômicos que culminaram, com efeito, na fundação da Colônia do Sacramento em 1680.

Não eram os portugueses, porém, os únicos a disputar aos espanhóis o acesso à prata potosina através do porto de Buenos Aires, pois suas ambições neste sentido ocorrem, diferentemente do início do século XVII, em um contexto de competição pela hegemonia no Atlântico Sul. A concorrência entre as potências marítimas na área na segunda metade do século XVII determina os desdobramentos ocorridos no Prata. Entre os fatores desta disputa podem ser citados, por exemplo, o estabelecimento do sistema de frotas a partir de 1645 e a consequente criação da Companhia Geral de Comércio do Brasil em 1649.

Quanto aos aspectos gerais do comércio platino, é relevante destacar a importância do crédito para as finanças de Portugal e sua Restauração, mais até, quiçá,

que o acesso direto à prata pelo comércio. Ambos estão estritamente relacionados, porém. Junto ao problema financeiro e empréstimos contraídos, é elemento igualmente essencial para compreender o domínio do comércio platino, e o sucesso comercial como um todo, a imprescindibilidade do controle dos fretes e dos transportes, mais que a posse territorial. Razão do sucesso português e fracasso portenho, pois Buenos Aires não tinha capacidade de armar navios, ao contrário do Brasil e dos holandeses.

A organização contrabandista estabelecida em Buenos Aires, por sua vez, gira em torno do fornecimento de escravos mais que qualquer outro produto. O *asiento* é a chave para entender como a organização funcionava. Há mais navios de escravos neste comércio que qualquer outro tipo, e a ligação direta entre Buenos Aires e Angola desempenha um papel importante.

Mais que exclusividade étnica, há grande plurinacionalidade neste comércio, de modo que as diferenças entre portugueses no Prata dizem mais respeito à atividade que a etnia, seja cristã-nova, portuguesa, espanhola ou holandesa.

A prata contrabandeada gira em torno do Situado e seu controle pelos comerciantes de Buenos Aires. Estas remessas anuais de Potosí só existiram, ademais, pela própria necessidade crescente de defesa do porto, suscitada pela disputa do Atlântico Sul mencionada mais acima.

Fundada, finalmente, a Nova Colônia do Sacramento em janeiro de 1680, a despeito dos protestos de suas intenções pacíficas e voltadas exclusivamente a um comércio que não poderia deixar de ser proveitoso para ambas as partes, em razão da complementariedade das produções do Brasil e do Rio da Prata, a reação dos espanhóis de Buenos Aires e do interior da Província, sob o comando do Governador D. José de Garro, foi rápida e violenta. Uma coligação de tropas, até então inédita nos anais daquela região das Índias, enviadas de diversas cidades das Províncias do Rio da Prata e de Tucumán, atacou e destruiu a Nova Colônia portuguesa, capturando seu comandante, D. Manuel Lobo, façanha a que não faltou nem mesmo o concurso da Companhia de Jesus, que para esta empresa enviou um exército de índios de suas missões do Paraguai.

A resistência castelhana diante de uma tão flagrante violação de seus direitos territoriais por parte de uma potência estrangeira, não obstante os benefícios econômicos que dela poderiam resultar para pelo menos uma parte de seus habitantes, já

ocorrera pelo menos em uma vez, embora em menor escala. Trata-se da invasão inglesa à Jamaica em meados da década de 1650. Apesar dos ingleses, a exemplo dos portugueses e dos holandeses no Rio da Prata, há muito se dedicarem a um rendoso contrabando com os estabelecimentos espanhóis do Caribe, também ali os súditos do Rei de Espanha resistiram continuamente ante a investida inglesa, entre os anos de 1655 e 1660, quando seus esforços se revelaram baldados e a Jamaica foi rendida à Inglaterra em meio às tratativas de paz daquela época.

No caso da Colônia do Sacramento, apesar da vitória inicial contra o invasor e a destruição de seu empreendimento por forças exclusivamente locais, seu esforço, como no caso da Jamaica, também seria sacrificado em nome dos jogos de guerra e paz da diplomacia dos soberanos. Diante dos protestos e das ameaças do Príncipe Regente de Portugal, que chegou a mobilizar seus exércitos no Reino, a Corte de Carlos II foi obrigada a capitular, desesperada em evitar um novo conflito no momento de sua maior fraqueza, concordando, no ano seguinte de 1681, em restituir a Colônia aos portugueses e censurar a “reação excessiva” do Governador do Rio da Prata, pelo menos até que uma resolução definitiva acerca dos limites entre as duas Monarquias, baseados sobre o Tratado de Tordesilhas, pudesse ser alcançada pelos cartógrafos dos Reinos de Castela e de Portugal.

A esta vitória diplomática de D. Pedro de Bragança concorreu, ademais, não só o tinir de suas armas, que tem todas as colorações de um blefe, mas o apoio das chancelarias da Santa Sé e da Inglaterra, cujos diplomatas pressionaram Madrid a acatar o acordo com Portugal com temor de que uma guerra entre os dois reinos peninsulares favorecessem as ambições de Luís XIV de França.

Quatro décadas de esforços, entre avanços e recuos, culminavam, assim, na consumação dos planos de Portugal de penetrar no Rio da Prata. Para tanto, o pequeno estabelecimento nos confins do Novo Mundo compreendia, indiretamente, as intermináveis disputas entre as maiores potências da Europa. Nascida em meio às conflagrações dos impérios, a Nova Colônia do Sacramento jamais escaparia do signo das lutas sob o qual fora fundada. Com regularidade quase análoga à mecânica dos ciclos vitais da Natureza ou das revoluções dos corpos celestes, durante todo o século seguinte a Colônia seria constantemente cercada, invadida, rendida, destruída, evacuada e recuperada, conforme se alterassem as conjunturas políticas da Europa, até a perda

definitiva de seu domínio pela Monarquia Portuguesa no Tratado de Santo Ildefonso de 1777.

A este quadro, porém, que faz lembrar uma vitória de Pirro a capitulação arrancada de Carlos II pelo Príncipe Regente em 1681, deve ser contraposto o fato de que, enquanto foi sua, a Colônia do Sacramento provou-se rendosa para Portugal. O comércio da prata do Alto Peru, objetivo último e fundamental da aventura, foi reestabelecido após quarenta anos de tentativas e esforços. O metal circulava em Portugal, no Brasil e na África, cumprindo-se por este modo o objetivo visado pela Monarquia. Mesmo antes do estabelecimento da Nova Colônia, o comércio platino pôde ser mantido, entre oscilações, ao longo da maior parte do tempo após a Restauração, de modo que a consecução gradual da integração dos três pontos geográficos estratégicos do Atlântico Sul rendeu os proventos necessários para o Reino, tanto que é possível declarar que, na segunda metade do século XVII, foi o Império que salvou Portugal.

Ao comércio com os detentores de metais em Buenos Aires logo se acrescentou a exploração agrícola das terras em torno da Colônia do Sacramento, e, ainda mais importante, a caça ao gado *cimarrón*, cujas manadas selvagens vagavam pelos campos do vale do rio Uruguai, cujos derivados em couros e peles, carnes e sebos, converter-se-iam rapidamente na principal fonte de receitas do enclave platino português e a base principal da riqueza de seus ocupantes.

Quando D. Manuel Lobo chegou ali, fincando as quinas lusitanas no estuário do Rio da Prata pela primeira vez em um século e meio (pois fora Martim Afonso de Sousa quem por vez primeira erguera um padrão português no Rio da Prata em 1531), declarou ele aos moradores de Buenos Aires que a intenção de sua empresa era pacífica e meramente comercial. Ele ecoava, assim, a crença da Monarquia Portuguesa que os castelhanos daquelas partes, juntamente com os nacionais portugueses e seus descendentes, que ali viviam em grande número e se conglomravam em negócios e matrimônios com os espanhóis a ponto de serem “*todos uno*”, o receberia de braços abertos, tão necessitados que eram de escravos e outros gêneros quanto o eram de prata os portugueses.

Sua missão vinha reestabelecer um comércio mutuamente benéfico. E, no entanto, foram repelidos com uma rapidez e uma violência que jamais poderiam supor possível, tão generalizada que todas as cidades daquelas governações enviaram seus

homens para combatê-los, e os jesuítas e seus índios armados em comunhão com eles, todos olvidados das perenes disputas e rivalidades que usualmente marcavam o relacionamento entre as cidades entre si e os moradores de todas contra a Companhia de Jesus. A consideração das razões que informaram a destruição da Colônia do Sacramento e a prisão de D. Manuel Lobo revelam, porém, as alterações que se verificaram entre os anos de 1640 e 1680 e a conjuntura do contrabando de Buenos Aires no início do século XVII.

Ao apostar nos interesses complementares de seus súditos e os do Rei De Espanha no reestabelecimento do comércio platino, D. Pedro de Bragança foi correto nos cálculos que fizera. O que foi, então, que dera errado? A situação do Rio da Prata, tanto política quanto econômica, era diversa neste final do século daquilo que ela tinha sido em seu início. E para compreendê-lo é preciso desviar a atenção por um momento do comércio de prata para focar naquilo que constituiu, afinal, a maior riqueza da Colônia do Sacramento: a pecuária, que desde a fundação de Buenos Aires fora praticamente a única atividade econômica relevante a que os proprietários da cidade de *Santa Maria de la Trinidad* tinham a seu dispor.

Durante a história, os pecuaristas de gado, que de caçadores dos animais soltos pelos pampas se convertiam gradualmente em estancieros, não formavam um grupo homogêneo com os contrabandistas, centrados nas atividades portuárias. Antes, havia entre eles, desde finais do século XVI, uma aguerrida rivalidade que, não raro, interpunham seus interesses em sentidos opostos. O controle do preço do couro para exportação é a principal causa da oposição entre os proprietários platinos e os comerciantes estrangeiros. Daí uma certa aliança entre os comerciantes e os produtores de Tucumán. A interdependência entre o Rio da Prata e o Brasil nesta época, por sua vez, só pode ser explicada pela necessidade de capital monetário. A economia do açúcar não funciona sem circulação monetária, e as reclamações constantes de falta dele são prova disso. Se o comércio português no Rio da Prata interessava a toda a Monarquia Portuguesa e era imprescindível ao funcionamento do seu Império, o mesmo não ocorria nas Índias de Castela, onde os principais interessados neste comércio constituíam uma minoria no interior de sua sociedade.

FONTES E BIBLIOGRAFIA

A – Fontes

Manuscritas

Archivo General de la Nación Argentina

Acuerdos de Real Hacienda (1636-1661)

Acuerdos de Real Hacienda (1677-1710)

Alcabalas (s.d.)

Diezmos. Clase II (1636-1731)

Diezmos. Clase IV (1618-1749)

Diezmos. Clase IX (1639-1797)

Diezmos. Clase X (1629-1787)

Diezmos. Clase XI (1627-1788)

Hacienda, Real. Composición de pulperías (1663-1685)

Ordenanzas de las Reales Audiencias de Charcas, Lima y Buenos Aires (1563-1784)

Razón de los esclavos que entraron en este puerto (1617)

Reales Cédulas (1583-1723)

Registro de Navíos (1608-1702)

Tribunal de Cuentas. Instrucciones. Reglamentos. Libro III (1651-1788)

Venta de oficios (1603-1721)

Venta de oficios (1664-1776)

**Arquivo Histórico Ultramarino – Projeto Resgate “Barão do Rio Branco” –
FAPESP**

Documentos Avulsos da Capitania de São Paulo (1644-1830)

Documentos Avulsos da Capitania de São Paulo (1618-1823) – Coleção Mendes Gouveia

Impressas

Acuerdos del Extinguido Cabildo de Buenos Aires. Buenos Aires, Archivo General de la Nación.

Antecedentes de Política Económica en el Río de la Plata. Madrid, 1915.

BISCAY, Acarette du. *Relación de un viaje al Río de la Plata y de allí por tierra al Perú*. Buenos Aires : Claridad, 2014.

CABRAL, Sebastião da Veiga. “Descrição Corográfica e Coleção Histórica do Continente da Nova Colônia da Cidade do Sacramento”, in *Revista del Instituto Histórico y Geográfico del Uruguay*. Montevideu: Imprensa Nacional, t. XXIV, 1965.

Campaña del Brasil. Antecedentes Coloniales. Tomo I (1535-1749). Buenos Aires, Archivo General de la Nación, 1931.

Correspondencia de la Ciudad de Buenos Aires com los Reyes de España. Tomo 3 (1660-1700). Madri, Biblioteca del Congreso Argentino.

Documentos Coloniales, relativos a San Miguel de Tucumán y a la Gobernación de Tucumán. Siglo XVII, 1611-1650. Serie I, vol. III. Tucumán, Archivo Histórico de Tucumán, 1938.

Documentos Coloniales, relativos a San Miguel de Tucumán y a la Gobernación de Tucumán. Siglo XVII, 1651-1684. Serie I, vol. IV. Tucumán, Archivo Histórico de Tucumán, 1941.

Documentos Históricos. Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro.

Documentos Historicos Franciscanos de la Republica Argentina. Una Selecccion, Siglos 17-20, em *Nuevo Mundo*, n. 3/4. Buenos Aires, 2002/2003.

Inventários e Testamentos. Arquivo do Estado de São Paulo.

Los Bandos de Buen Gobierno del Río de la Plata, Tucumán y Cuyo (época hispánica).
Buenos Aires, Instituto de Investigaciones de Historia del Derecho, 2004.

LEME, Pedro Taques de Almeida Paes. *Nobiliarchia Paulistana histórica e genealógica.* São Paulo: Livraria Martins Editora, s.d.

LOZANO, Pedro. *Historia de la Conquista de las Provincias del Paraguay, Río de la Plata y Tucumán.* Buenos Aires: Academia Nacional de la Historia, 2010.

Manuscritos da Casa de Cadaval.

MENESES, Dom Luís de; 3º Conde da Ericeira. *História de Portugal Restaurado.*
Lisboa: Livraria Civilização Editora, 1945.

QUEVEDO, Francisco de. *Los Sueños.* Madrid: EDIMAT LIBROS, s.d.

Papeles del Archivo. Buenos Aires, Archivo General de la Nación, 1942.

Papeles Eclesiasticos del Tucuman. Documentos Originales del Archivo de Indias.
Madrid, v. II, 1926.

Reales Cédulas y Provisiones, 1517-1662. Tomo I. Buenos Aires, Archivo de la Nación Argentina, 1911.

Registro Estadístico (del Estado) de Buenos Aires. Buenos Aires, 1859-1862.

Registro Geral da Câmara Municipal de São Paulo. Vol. VII (suplemento). Publicação oficial do Archivo Municipal de São Paulo. São Paulo: Typographia Piratininga, 1919.

Revista del Archivo General de Buenos Aires. Tomos I-IV. Buenos Aires, 1869-1872.

Revista del Archivo General de la Nación. N. 4. Buenos Aires, 1974.

ROCHA PITTA, Sebastião da. *História da América Portuguesa.* São Paulo: W. M. Jackson Inc., 1965.

VIEIRA, Antônio. *Escritos Históricos e Políticos.* São Paulo: Martins Fontes, 2002.

B – Bibliografia

- ABREU, Capistrano de. *Caminhos Antigos e Povoamento do Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EDUSP, 1988.
- ACOSTA, Maria Emelina Martín. *El Dinero Americano y la Política del Imperio*. Madrid: MAPFRE, 1992.
- ALMEIDA, Luís Ferrand de. *A diplomacia portuguesa e os limites meridionais do Brasil (1493-1700)*. Coimbra: Faculdade de Letras, 1957.
- ALMEIDA, Luís Ferrand de. “Casais e Lavradores na Colônia do Sacramento (1680-1705)”. In *Revista Portuguesa de História*, t. XXX, Coimbra: UC, 1995.
- ALMEIDA, Luís Ferrand de. “Portugal, o Brasil e o comércio do Rio da Prata (1640-1680)”. In *Revista Portuguesa de História*, t. XXXIII, Coimbra: UC, 1999.
- ASSADOURIAN, Carlos Sempat. *El Trafico de Esclavos en Cordoba de Angola a Potosí, Siglos XVI-XVII*. Cordoba: Universidad Nacional de Cordoba, 1966.
- ASSADOURIAN, Carlos Sempat. *El sistema de la economía colonial. Mercado interno, regiones y espacio económico*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos, 1982.
- ASSADOURIAN, C. S.; BEATO, C.; CHIARAMONTE, J. C. *Argentina: de la Conquista a la Independencia*. Buenos Aires: Hyspamérica, 1986.
- AZAROLA GIL, Luis Enrique. *Los Maciel en la Historia del Plata, 1604-1814*. Buenos Aires: La Facultad, 1940.
- BESIO MORENO, Nicolás. *Buenos Aires, Puerto del Río de la Plata. Capital de la Argentina. Estudio crítico de su población, 1536-1936*. Buenos Aires: Talleres Gráficos Tuduri, 1939.
- BETHELL, Leslie (org.). *História da América Latina: América Latina Colonial, volume I*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo; Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2012.
- BETHENCOURT, Francisco; CURTO, Diogo Ramada (dir.). *A Expansão Marítima Portuguesa, 1400-1800*. Lisboa: Edições 70, 2010.
- BOGACIOVAS, Marcelo Meira Amaral. *Cristãos-novos em São Paulo (séculos XVI-XIX): assimilação e nobilitação*. São Paulo: ASBRAP, 2015.
- BOXER, C. R. *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola, 1602-1686*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1973.
- BURCKHARDT, Jacob. *A Cultura do Renascimento na Itália*. São Paulo: Companhia das Letras, 2009.

- BURZIO, Humberto F. “El ‘peso de plata’ hispano-americano”. In *Historia*, n. 12, abril-junho, 1958.
- CAETANO, Marcello. *O Conselho Ultramarino. Esboço de sua História*. Lisboa: Agência – Geral do Ultramar, 1967.
- CANABRAVA, Alice Piffer. *O Comércio Português no Rio da Prata (1580-1640)*. 2ed. Belo Horizonte: Editora Itatiaia Limitada, 1984.
- CARELLI, Luis. *Nuestra Señora de Luján, 1630-2012*. San Miguel del Monte: Alfa-Trader, 2012.
- CASALILLA, Bartolomé Yun (dir.). *Las Redes del Imperio. Élités sociales en la articulación de la Monarquía Hispánica, 1492-1714*. Madrid: Marcial Pons Historia, 2009.
- CAUZZI, Teresa Beatriz. *Historia de la Primera Audiencia de Buenos Aires (1661-1672)*. Rosario: Facultad de Derecho y Ciencias Sociales del Rosario, 1984.
- CESPEDES DEL CASTILLO, Guillermo. *La Avería en el Comercio de Indias*. Sevilla: Universidad de Sevilla.
- CEZAR, Guilhermino. *O Contrabando no Sul do Brasil*. Caxias do Sul/Porto Alegre: UCS/EST, 1978.
- COARACY, Vivaldo. *O Rio de Janeiro no Século XVII*. Rio de Janeiro: Documenta Histórica, 2009.
- COMADRÁN RUIZ, Jorge. *Evolución Demográfica Argentina Durante el Período Hispano (1535-1810)*. Buenos Aires: Editorial Universitaria de Buenos Aires, 1969.
- CONI, Emilio A. *Historia de las Vaquerías de Río de la Plata, 1555-1750*. Buenos Aires: Devenir, 1956.
- CORTESÃO, Armando. *A suma oriental de Tomé Pires e o Livro de Francisco Rodrigues*. Coimbra: Por ordem da Universidade, 1978.
- CORTESÃO, Jaime. *O Tratado de Madrid*. Brasília: Senado Federal, 2001.
- CORTESÃO, Jaime. *Raposo Tavares e a Formação Territorial do Brasil*. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo: FUNDAP, 2012.
- DIAS, Carlos Malheiro (dir.). *História da Colonização Portuguesa do Brasil*. Porto: Litografia Nacional, 1921-1924.
- ELLIOTT, J. H. *La España Imperial: 1469-1716*. Barcelona: Vicens Vives, 2005.
- FERLINI, V. L. A. (Org.); BICALHO, M. F. (Org.). *Modos de Governar: Idéias e Práticas políticas no Império Português, séculos XVI a XIX*. 2. ed. São Paulo: Alameda, 2007.
- FERLINI, Vera Lucia Amaral. *Açúcar e Colonização*. São Paulo: Alameda, 2010.

- FRANÇA, Eduardo D'Oliveira. *Portugal na Época da Restauração*. São Paulo: Hucitec, 1997.
- FREITAS, Gustavo de. "A Companhia Geral do Comércio do Brasil (1649-1720)". In: *Revista de História*, v. 2, n. 6. São Paulo, 1951.
- FRÍAS, Susana R. *Portugueses en Buenos Aires. Mito y Realidad (1600-1699)*. Buenos Aires: Academia Nacional de la Historia, 2011.
- FURTADO, Celso. *Formação Econômica do Brasil*. 27 ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional: Publifolha, 2000.
- GARCÍA, Juan Agustín. *La Ciudad Indiana*. Buenos Aires: Hyspamérica, 1986.
- GELMAN, Jorge D. *Cabildo y Elite Local – El Caso de Buenos Aires en el Siglo XVII*. Artigo mimeografado, 1984.
- GELMAN, Jorge D. El régimen monetário. In *Nueva Historia de la Nación Argentina*. Tomo 3: Período Español (1600-1810). Buenos Aires: Academia Nacional de la Historia.
- GUILHOU, Margarita Hualde de Perez. "El comercio rio-platense del siglo XVII. Notas para su historia". In *Historia*, n. 17, julho-setembro, 1959.
- HANSON, Carl A. *Economia e Sociedade no Portugal Barroco, 1668-1703*. Lisboa: Dom Quixote, 1986.
- HARING, C. H. *Comercio y navegación entre España y las Índias en la época de los Habsburgos*. México: Fondo de Cultura Económica, 1939.
- HESPANHA, António Manuel. *Caleidoscópio do Antigo Regime*. São Paulo; Alameda, 2012.
- HOLANDA, Sérgio Buarque de (dir.). *História Geral da Civilização Brasileira*. 19 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2011.
- HOLANDA, Sergio Buarque de. *Visão do Paraíso*. São Paulo: Brasiliense; Publifolha, 2000.
- IBARRA, Antonio; PAVÓN, Guillermina del Valle (coords.). *Redes sociales e instituciones comerciales en el imperio español, siglos XVII a XIX*. México: Instituto Mora: UNAM, Facultad de Economía, 2007.
- KLEIN, Herbert S. "Las finanzas reales". In *Nueva Historia de la Nación Argentina*. Tomo 3: Período Español (1600-1810). Buenos Aires: Academia Nacional de la Historia.
- LEVENE, Ricardo. *Investigaciones acerca de la Historia Económica del Virreinato del Plata*. Tomo I. Buenos Aires: Librería "El Ateneo" Editorial, 2ª ed., 1952.
- LOBOS, Héctor Ramón. *Historia de Córdoba*. Córdoba: Ediciones del Copista, 2009.
- MACHAIN, R. de Lafuente. *Los portugueses en Buenos Aires (siglo XVII)*. Buenos Aires: Librería Cervantes, 1931.

- MAFFEI, Lucy de Abreu; NOGUEIRA, Arlinda Rocha. “O Ouro na Capitania de São Vicente nos Séculos XVI e XVII”. In: *Anais do Museu Paulista*. Tomo XX. São Paulo: 1966.
- MAGALHÃES, Joaquim Romero. *Labirintos Brasileiros*. 1. ed. São Paulo: Alameda, 2011.
- MANGAS, Fernando Serrano. *Armadas y flotas de la plata (1620-1640)*. Madri: Banco de España, 1989.
- MANZANO, Juan Manzano. *La Incorporación de las Indias a la Corona de Castilla*. Madrid: Ediciones Cultura Hispánica, 1948.
- MARQUES, A. H. de Oliveira. *História de Portugal*. Lisboa: Editorial Presença, 1997.
- MARTÍNEZ VILLADA, Luis G. *Simon Duarte. Un mercader del siglo XVII*. Córdoba: Universidad de Córdoba, 1937.
- MAURO, Frédéric. *Le Portugal et l'Atlantique au XVIIe Siècle (1570-1670. Étude économique*. Paris : S. E. V. P. E. N, 1960.
- MEDINA, José Toribio. *El Tribunal del Santo Oficio de la Inquisición en las Provincias del Plata*. Buenos Aires: Editorial Huarpes, 1945.
- MILLETICH, Vilma. “El Río de la Plata en la economía colonial”. In Enrique Tandeter (dir.). *Nueva Historia Argentina*. Tomo II: La Sociedad Colonial. Buenos Aires : Editorial Sudamericana, 2000.
- MOLINA, Raúl A. “Juan de Vergara, señor de vidas y haciendas en el Buenos Aires del siglo XVII”. In *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*, v. XXIV-XXV, 1950-1951.
- MOLINA, Raúl A. “Homenaje a Antonio de León Pinelo”. In *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*, v. XXIV-XXV, 1950-1951.
- MOLINA. Raúl A. “El Primer Banquero de Buenos Aires. Jerarquía Alcanzada por su Descendencia”. Sep. *Revista de Historia Americana y Argentina*, t. II, 1958-1959.
- MOLINA, Raúl A. “Don Timoleón D’Osmat, Señor de Fontenay. Um Caballero de Malta, que para servir a Dios se hizo pirata”. In *Historia*, n. 14, outubro-dezembro, 1958.
- MOLINA, Raúl A. “Un motin a bordo en el puerto de Buenos Aires (1678)”. In *Historia*, n. 15, janeiro-março, 1959.
- MOLINA, Raúl A. “Una historia desconocida sobre los navíos de registro arribados a Buenos Aires en el siglo XVII”. In *Historia*, n. 16, abril-junho, 1959.
- MONIZ BANDEIRA, L. A. *O Expansionismo Brasileiro e a Formação dos Estados na Bacia do Prata. Da Colonização à Guerra da Tríplice Aliança*. Rio de Janeiro/Brasília: Revan/Editora da Universidade de Brasília, 1998.

- MONTEIRO, John Manuel. *Negros da Terra: índios e bandeirantes nas origens de São Paulo*. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.
- MÖRNER, Magnus. *Actividades políticas y económicas de los Jesuítas en el Río de la Plata*. Editorial Paidós, 1986.
- MOUTOUKIAS, Zacarías. *Contrabando y Control Colonial en el Siglo XVII: Buenos Aires, el Atlantico y el Espacio Peruano*. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina, 1988.
- MOUTOUKIAS, Zacarías. “Burocracia, Contrabando y Autotransformación de las Elites, Buenos Aires en el Siglo XVII”. In *Anuario IEHS*, n. 3, 1988, Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires.
- MOUTOUKIAS, Zacarías. “Contrabando y sector externo en Hispanoamérica colonial”. In Alicia Hernández Chávez, Ruggiero Romano, Marcello Carmagnani (coords.). *Para uma historia de América*. V. 2. México: Fondo de Cultura Económica, 1999.
- MOUTOUKIAS, Zacarías. “Gobierno y sociedad en el Tucumán y el Río de la Plata, 1550-1800”. In Enrique Tandeter (dir.). *Nueva Historia Argentina*. Tomo II: La Sociedad Colonial. Buenos Aires : Editorial Sudamericana, 2000.
- MOUTOUKIAS, Zacarías. “Comercio y producción”. In *Nueva Historia de la Nación Argentina*. Tomo 3: Período Español (1600-1810). Buenos Aires: Academia Nacional de la Historia.
- MUNILLA, Octavio Gil. *El Río de la Plata en la Política Internacional. Génesis del Virreinato*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1949.
- NOCETTI, Óscar; MIR, Lucio. *Geopolítica y relaciones económicas Hispano-Lusitanas. Cuenca rio-platense (1494-1777)*. Sevilla: Universidad Internacional de Andalucía, 2009.
- NORTON, Luís. “Os planos que Salvador Correia de Sá e Benevides apresentou em 1643 para abrir o comércio com Buenos Aires e reconquistar o Brasil e Angola (Documentos do Arquivo Histórico Colonial)”, sep. de *Brasília*, v. II, Coimbra: Coimbra Editora, 1943.
- PRADO JÚNIOR, Caio. *Formação do Brasil Contemporâneo*. s.e. São Paulo: Brasiliense: Publifolha, 2000.
- PUNTONI, Pedro. *O Estado do Brasil: Poder e Política na Bahia Colonial, 1548-1700*. São Paulo: Alameda, 2013.
- RAMOS, Norah. “Los primeros procuradores porteños”. In *Historia*, n. 15, janeiro-março, 1959.
- REPARAZ, Gonçalo de. *Os portugueses no vice-reinado do Peru (séculos XVI e XVII)*. Lisboa: Instituto de Alta Cultura, 1976.

- RIVEROS TULA, Aníbal. “Las milicias del Litoral en los choques fronterizos del siglo XVII”. In *Anuario del Instituto de Investigaciones Históricas*, v. 2, Rosario, 1957.
- RODRIGUES, José Honório. *História da História do Brasil*. 1ª Parte: Historiografia Colonial. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1979.
- RODRÍGUEZ, Mario. *The Genesis of Economic Attitudes in the Rio De La Plata*. The Duke University Press, 1956.
- RODRÍGUEZ, Mario. “Dom Pedro of Braganza and Colônia do Sacramento, 1680-1705”. In *The Hispanic American Historical Review*, v. XXXVIII, 2/1958.
- ROMANO, Ruggiero. *Coyunturas opuestas. La crisis del siglo XVII en Europa e Hispanoamérica*. México: Fondo de Cultura Económica, 1993.
- RUSSELL-WOOD, A.J.R. *A World on the Move. The Portuguese in Africa, Asia and America, 1414-1808*. Manchester: Carcanet Press Limited, 1992.
- SANTOS. Corcino Medeiros dos Santos. *A produção das minas do Alto Peru e a evasão de prata para o Brasil*. Brasília: Thesaurus Editora, 1998.
- SCELLE, G. *La Traite Negrière aux Indes de Castille – Contrats et Traités d’Assiento*. Paris : Librairie de la Société du Recueil J.-B. Sirey & du Journal du Palais, 1906.
- SCHWARTZ, Stuart B. “Prata, açúcar e escravos: de como o império restaurou Portugal” in *Tempo*, v. 24.
- SIMONSEN, Roberto C. *História Econômica do Brasil: 1500-1820*. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2005.
- STEIN, Stanley J. *Plata, comercio y guerra. España y América en la Formación de Europa Moderna*. Barcelona: Critica, 2002.
- TAUNAY, Afonso de Escagnolle. *História das Bandeiras Paulistas*. T. I. São Paulo: Edições Melhoramentos, 1975, 3ª ed.
- TORRE REVELLO, José. “Los Navios de Registro en el Rio de la Plata (1505-1700)”. In *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*, n. XXXIV, 1963.
- VARNHAGEN, Francisco Adolfo de. *História Geral do Brasil*. São Paulo: Companhia Melhoramentos, s/d (3ª edição).
- VILLALOBOS R., Sergio. *Comercio y contrabando en el Río de la Plata y Chile*. Buenos Aires: EUDEBA, 1986.
- ZABALA, Rómulo ; GANDÍA, Enrique de. *Historia de la Ciudad de Buenos Aires*. Buenos Aires: Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, 1936.

ANEXO

MOVIMENTO DE NAVIOS NO PORTO DE BUENOS AIRES

ANOS DE 1640 A 1681

(segundo rotas e nacionalidades)

1640

Entradas Lícitas

Rota da Europa

1639-1640: Navio que conduziu a Don Juan de Palacios, visitador à Audiência de Charcas.

FONTE: Real Provisión de 29 de Noviembre de 1640.

13/12/1640: Navio de Antonio Marquez Piollino, com cédula de expressa autorização para aportar em Buenos Aires. Trouxe o novo governador D. Ventura de Mujica.

FONTE: Acuerdos del Cabildo, 1640, p. 242.

1641*Rota do Brasil*

c. 4/1641: Dois navios ou lanchas enviados da Bahia e Rio de Janeiro pelo Marquês de Montalvão e Salvador Correia de Sá com notícias sobre a restauração de Portugal.

FONTE: Acuerdos del Cabildo, 1640, 321.

Rota da Europa

8/8/1641: Nesta data havia cinco navios no porto de Buenos Aires. Um deles partiria à Espanha com relatos ao Rei sobre a situação de Portugal e Brasil.

FONTE: Acuerdos del Cabildo, 1640, 321.

1642*Rota do Brasil*

3/1642: Dois navios do Brasil, um de portugueses e outro de “marcelles”.

FONTE: Real Provisión de 30 de Julio de 1643.

1645*Rota do Brasil*

22/11/1645 Embarcação com três homens fugidos do Brasil. Governador Cabrera impede diligências dos oficiais da fazenda (o tesoureiro se encontrava preso desde 8 de novembro). Notícias sobre a sublevação em Pernambuco e a expedição do Rio de Janeiro para a reconquista de Angola. Queixas dos tributos impostos pelo Duque de Bragança.

FONTE: Real Provisión de ... Febrero de 1646.

1648**Entradas Lícitas***Navios de Registro*

1/1648: “Nuestra Señora de Buen Suceso”. Capitão José de Castro. Transporte de 40 toneladas de armas e apetrechos para Buenos Aires. A embarcação, de 200 toneladas, foi queimada neste porto.

FONTE: Moutoukias, *Contrabando y Control Colonial en el Siglo XVII*, 89 e 95.

“Santísima Trinidad” (280 toneladas). Capitão Francisco Rodríguez de la Fuente. Transporte da missão da Companhia de Jesus. Exportação de couros (5.000) e sebo (849 arrobas).

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, 89 e 95.

Entradas Ilícitas

Rota da Europa

(Português)

“São Pedro”, navio português. Capitão Antônio Martins Freire. Carregamento de manufaturas de ferro. Arribada ilegal.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, 143.

(Holandês)

Navio holandês. Capitão Juan Avertos. Arribada ilegal.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 143.

(1648-1653)

1648-1653: Quatro navios, dois com permissão e dois de corso fingindo arribada (1648?). Outros três navios (1653?). A fragata “São Pedro” pode ter feito uma ou duas viagens, provavelmente duas.

FONTE: Real Cédula de 6 de Marzo de 1655 (visita de D. Cristóbal Becerra).

1649

Entradas Ilícitas

Rota da África e do Brasil

(Portugueses)

1/1649: Pinaça enviada por Salvador Correia de Sá e Benevides de Angola a Buenos Aires com o fim de reestabelecer o tráfico entre Luanda e o Rio da Prata, após sua restauração aos holandeses no ano anterior.

FONTE: Boxer, *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola*, 292.

8/1649: Três ou quatro navios enviados de Angola por Salvador Correia de Sá a Buenos Aires. Era um deles genovês, vindo a Luanda da Europa e ao qual foi concedida permissão para navegar ao Rio da Prata, com a condição de retornar a Angola. Outra embarcação foi aprisionada aos 18 de outubro pelos holandeses, próxima ao Rio de Janeiro, com apenas duzentos escravos dos quinhentos que partiram da África. Outro navio, finalmente, talvez seja o seguinte.

FONTE: Boxer, *ob. cit.*, 292.

7-8/1649: Fragata “São Pedro”, do Rio de Janeiro. Capitão Francisco Fernandes Barroso (ou Barroca?). Carregamento de 300 escravos. Cartas de moradores do Rio de Janeiro a portugueses de Buenos Aires acerca do reestabelecimento do comércio entre eles e o Brasil. Processo criminal instaurado pelo governador D. Jacinto de Lariz.

FONTE: Real Cédula de 7 de Enero de 1641. Moutoukias, *ob. cit.*, p. 143.

10/1649-1650: “Nossa Senhora do Rosário”, enviado pelos dominicanos irlandeses de Lisboa a Angola com o fim de levar escravos para o Brasil e o Rio da Prata.

FONTE: Boxer, *ob. cit.*, 291-292.

1650

Entrada Lícita

Navio de Registro

“Santa Beatriz y las Animas”. Capitão Francisco Rodríguez de la Fuente.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 95.

Entrada Ilícita

Rota da África

(Holandeses)

“Meermin”, cruzador holandês. Interceptou um navio negreiro português no rota entre a África e o Brasil e vendeu os escravos então capturados nas Índias de Castela (provavelmente em Buenos Aires).

FONTE: Boxer, *ob. cit.*, 294.

1651

Entradas Ilícitas

Rota da África e do Brasil

(Português)

Fragata “São Pedro”, aprisionada em 1649, foi despachada pelo Governador do Rio da Prata, D. Jerônimo de Lariz, com cartas a Salvador Correia de Sá, de volta à África com o encargo de trazer escravos a Buenos Aires. Capitão Francisco Barroca. Ao retornar ao Prata a embarcação foi confiscada pelo mesmo Governador e seu Capitão enforcado como traidor por ter negociado com o inimigo português.

FONTE: Boxer, *ob. cit.*, 292-293.

1652

Entradas Ilícitas

Rota da África

(Portugueses)

Fins de 1652: Dois navios despachados por Salvador Correia de Sá de Angola em decorrência das cartas do Governador D. Jerônimo de Lariz no ano anterior. O primeiro, sob comando do Capitão Francisco Madeira, transportando consigo um frade capuchinho como representante pessoal de Salvador de Sá, foi confiscado, junto com sua tripulação e carregamento de escravos, pelo Governador do Rio da Prata tão logo entrou no porto de Buenos Aires. Foram todos exilados para o Chile. O segundo navio recusou-se a entregar sua carga ao Governador e fugiu de Buenos Aires, tendo seu capitão, que descera primeiro em terra, sido executado.

FONTE: Boxer, *ob. cit.*, 293.

(Holandês)

Navio negreiro holandês. Capitão Gerardo Iacome Boce. Arribada ilegal.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 143.

1653

Entradas Ilícitas

(Holandeses)

“Hérçules”, navio holandês. Capitão Hercke Pietrsz. Arribada ilegal.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 143.

“Santo Cristo de Burgo”, navio corsário holandês. Arribada ilegal.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 143.

1654

Entradas Lícitas

Navio de Registro

“El Hércules o San Salvador” (400 toneladas). Capitão Enrrique Urrea. Transporte do Governador Baygorri. Exportação de couros (5.000) e sebo (1.001 arrobas).

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, 89 e 95.

Entradas Ilícitas

Rota da África

(Portugueses)

Dois navios portugueses, capturados pelo seguinte. Arribada ilegal.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 143.

(Holandês)

“Nuestra Señora de la Concepción”, navio negreiro e corsário holandês. Capitão Felipe Lenenfort. Arribada ilegal.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 143.

1655

Entradas Ilícitas

Rota da Europa

(Holandês)

“Hartoch Leopoldus”, navio holandês. Capitão Pieter Gerritsz. Arribada ilegal.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 143.

(Espanhol)

“N. S. de Rosario”, navio espanhol. Capitão Juan de Soto Guzmán. Arribada ilegal. Saída no ano seguinte, levando bastante prata.

FONTE: Real Cédula de 15 de Diciembre de 1661. Moutoukias, *ob. cit.*, p. 143.

Rota da África

(Português)

“N. S. da Conceição”, navio português. Capitão Juan Sáenz Nieto. Carregamento de 70 escravos. Arribada ilegal. Chegado de Angola com carregamento de africanos, mercadorias e os mercadores portugueses Manuel de “Varrios”, Manuel Perez, Gaspar Pereira, Manuel Barbudo, entre outros. Saiu carregado de prata. Piloto Juan Rodríguez de Zerdeña. Voltou a Angola.

FONTE: Real Cédula de 15 de Diciembre de 1661. Moutoukias, *ob. cit.*, p. 143.

(Holandês)

Navio negreiro holandês. Arribada ilegal.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 143.

1656

Entradas Lícitas

Rota da Europa

Navio holandês de *permisso* de Henrique Jacome. Chegou com o governador D. Pedro Baigorri (?). Capitão e piloto Arquipetri. Dom Pietro, escrivão do navio.

FONTE: Real Cédula de 15 de Diciembre de 1661.

Navio de Francisco Carrança, arrimado ao de permiso de Henrique Jacome. Alguns soldados a bordo repartidos por D. Pedro Baigorri quando de sua saída de Cádiz, destinados ao presídio de Buenos Aires. Saiu carregado do Rio da Prata.

FONTE: Real Cédula de 15 de Diciembre de 1661.

Entradas Ilícitas

Rota da Europa

(Holandeses)

(?) Navio de Pedro Cañarte, chegado a Buenos Aires no tempo do governador Lariz. Perdido o navio por dar na costa. Vendeu-lhe D. Pedro Baigorri um navio apresado por Lariz, no qual o dito Cañarte partiu com carregamento. Denúncia de fraudes e “colusiones”.

FONTE: Real Cédula de 15 de Diciembre de 1661.

Ysac de Brac “herege calvinista muito pernicioso”. Trouxe grande carregamento de mercadorias e saiu carregado de prata e “corambre”. Muito agasalhado por Baigorri para que voltasse. O êxito desta viagem causou grande sensação no norte da Europa, instigando holandeses, franceses e ingleses a o emular e buscar prata tão facilmente adquirida.

FONTE: Real Cédula de 15 de Diciembre de 1661.

1656: “Anunciación de Maria”, navio biscainho ou holandês carregado de mercadorias. Capitão Pieter Gerritsz (talvez o mesmo que Pedro Giles e Pedro Jerardo), “holandês herege”. Trouxe a Manuel Machado, vizinho de Buenos Aires que se achava nos Reinos, e alguns mercadores. Saiu carregado de prata e “corambre” em direção à Holanda. Escrivão, Nicolas, holandês.

FONTE: Real Cédula de 15 de Diciembre de 1661. Moutoukias, *ob. cit.*, p. 143.

Navio de Felipe o Coxo, holandês “predicante”. Vendido o navio a um vizinho de Buenos Aires. Felipe e seus companheiros permaneceram na cidade, “senhoreando-se das chácaras e campo e do Rio passando ao monte de madeira da outra banda”. Permaneceu mais de dois anos, vendendo as mercadorias com as quais chegara “y la arina y palo y tablas que havia llevado”.

FONTE: Real Cédula de 15 de Diciembre de 1661.

Rota da África

(Portugueses)

1656: D. Fernando de la Riva Agüero. Veio de Angola em retorno de Juan Sanz Nieto, com os mesmos mercadores e ainda outros muitos, todos portugueses,

alguns “muito rebeldes”, como Benito de Almeida, Manuel Pesta, Alberto Urtado, Domingos Vieira, etc. Carregamento de mais de 1.500 africanos de Angola. Navio saiu carregado “e muito ricos os portugueses”, entre eles João de Castro. Piloto Juan Rodríguez de Zerdeña. “Publicamente se cobrava o direito de avaria para o tirano”. Deve ter voltado a Angola, aparentemente este navio concentrava-se nesta rota. Em Buenos Aires deve ter ficado Domingos Vieira.

FONTE: Real Cédula de 15 de Diciembre de 1661.

Rota do Brasil

(Portugueses)

1656: Domingos Vieira “Beirão” e Gonçalo Lopes “Estremeño” compararam o navio que fora de Felipe o Coxo daqueles que o adquiriram deste. Saíram do porto carregados com pretexto de que era navio de aviso para a Espanha mas foram ao Brasil. Grandes acontecimentos no Espírito Santo e na Bahia. Ali o aprovisionaram e bem carregados voltaram a Buenos Aires com a desculpa de que tinham sido perseguidos pelo inimigo e foram obrigados a lançar os pliegos reais no mar. Saíram novamente com carregamento de prata.

FONTES: *Documentos Históricos*, v. III-IV. Real Cédula de 15 de Diciembre de 1661.

Saída Ilícita

1656: Saída do navio pequeno que fora de Felipe o Coxo e que partira e voltara do Brasil. Comprado por Andres de Rico e Pedro Vizcaino, que partiram carregados para Viscaya.

FONTE: Real Cédula de 15 de Diciembre de 1661.

1657

Entradas Lícitas

1657: Navio de permissão com jesuítas (e, talvez, D. José del Corral Calbo de la Banda, fiscal da Audiência de Charcas). Ordem de levar a Frei Antônio Pinheiro e a Frei Gaspar de Artiaga, expulsos de Buenos Aires, na viagem de volta.

FONTE: Real Cédula de 11 de Febrero de 1657.

Entradas Ilícitas

Rota da Europa e do Brasil

(Holandeses)

“Leopoldus”. Arribada ilegal.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 143.

“León de Oro”, navio holandês. Capitão Alberto Yansen. Carregamento de manufaturas de ferro, tecidos e açúcar. Arribada ilegal.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 143.

“La Paz”, navio inglês. Capitão Juan Bautista de Garay. Capturado pelo anterior. Arribada ilegal.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 143.

“N. S. de la Candelaria”, navio holandês. Capitão Ian Jansz Koors. Arribada ilegal.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 143.

“Santa Maria”, navio holandês. Capitão Juan Alvertos. Arribada ilegal.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 143.

(Espanhóis)

“San Juan Evangelista”, navio espanhol. Capitão Andrés Gutz de la Torre. Arribada ilegal.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 143.

Rota da África

(Holandeses)

“San Pedro”, navio negreiro holandês. Capitão Iacob Iansz Van Deer Berch. Imediato Diego Helt. Arribada ilegal.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 143.

“Groote Alexander”, navio negreiro holandês. Capitão Cornelius Muts. Arribada ilegal.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 143.

“La Concepción”, navio negreiro holandês. Capitão Lucas Janses. Arribada ilegal.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 143.

1658

Entrada Lícita

Navios de Registro

“Santa Agueda” (340 toneladas) e “El Naranjo” (200 toneladas). Capitão Ignacio Maleo. Transporte de 40 toneladas de armas e a missão a cargo da Padre Ojeda. Licença de comércio de até 6 mil pesos de 8 reales. Exportação de couros (4.500) e lã de vicunha.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, 89 e 95.

Entradas Ilícitas

Rota da Europa

(*Holandeses*)

Marcos de la Rumbide, vizcaino, “capa” (laranja?) dos holandeses hereges, partiu carregado, como os antecedentes. Apesar de cédula real contra os culpados, não a executou o governador Baygorri.

FONTE: Real Cédula de 15 de Diciembre de 1661.

6/1658: “Aller Heijlingen” (“Todos os Santos”). Capitão Hendrick Broockman ou “Brucaman, holandês herege”. Entrou em Buenos Aires tendo como capitão e “capa sua” a D. Andres Gutierrez de la Torre, montanhês, cavaleiro de Calatrava, que ficou em Buenos Aires e depois passou ao Peru. Brucaman saiu de Buenos Aires em 8 de junho de 1658 com Marcos de la Rumbide (acima). Incidente com corsários franceses.

FONTE: Real Cédula de 15 de Diciembre de 1661. Moutoukias, *ob. cit.*, p. 143.

“Walvish Vanger”, navio holandês. Capitão Lukber Volckert. Arribada ilegal. Incidente com corsários franceses.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 144.

“Santa Isabela”, navio holandês. Capitão Miguel de Siesso. Arribada ilegal. Incidente com corsários franceses.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 144.

1658: Diogo Gueldes, holandês. Trouxe por capitão a “Pelado” ou “Queimado”. Filipinas? Entrou com bastante mercadoria e saiu a 2 de julho de 1658 “muito interessado” e com grande soma de prata, “corambre” e passageiros.

FONTE: Real Cédula de 15 de Diciembre de 1661.

1658: Dois navios de Jançe, holandês. Um comandado pelo próprio e o outro por Juan Henriquez, holandês. Título de presa. Piloto de ambas embarcações: Pedro Jerardo, holandês, que o fora de D. Juan de Soto. Capitão suposto Juan Baptista Garay. Trouxeram grande quantidade de mercadorias e saíram carregados de prata e gêneros. Deixaram muita roupa e “tienda publica”, na qual ficou o holandês Sermen, que esteve comerciando até 15 de dezembro de 1658.

FONTE: Real Cédula de 15 de Diciembre de 1661.

(Franceses)

Três navios corsários franceses, ilegalmente arribados. Capitães Foran, Paul e outro desconhecido.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 144.

Accarette du Biscay.

(Espanhóis)

1658: Dois navios de Diego Venitez, natural de Málaga. Carregamento de fábrica, gente e roupa da Inglaterra. Um navio grande e outro pequeno que se declarou presa. O grande esteve sempre em “franquea, não quis entrar e se visitou depois de três meses com que se foram sem visita”. Capas de cada um dos navios: D. Diego e Antonio Marin. Saíram muito interessados e práticos do porto.

FONTE: Real Cédula de 15 de Diciembre de 1661.

Provavelmente o “San Miguel” e o “San Joseph”, navios espanhóis. Capitão Diego Ximenez de Godoy. Arribada ilegal. Comiso de 172 marcos de prata.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 144.

19/9/1658: Chegada de Miguel de Sieso. Não obstante o requerimento do fiscal do Chile, D. Manuel Muñoz, ao governador para que não o admitisse no porto, este o recebeu e agasalhou, e efetuou comércio.

FONTE: Real Cédula de 15 de Diciembre de 1661.

Rota da África

(Portugueses)

1658 (?): Bergantim de Juan Rodríguez de Zerdeña, português, carregado de 75 africanos escravos. Terceira viagem.

FONTE: Real Cédula de 15 de Diciembre de 1661. Moutoukias, *ob. cit.*, p. 144.

(Holandeses)

3/1658: Isac de Brac novamente, com dois navios. Doze vizcainos a bordo, sua capa Francisco Galazca, vizcaino. Um dos navios era de grande porte. Um foi despachado a Holanda, o outro ainda estava em Buenos Aires a 15 de dezembro de 1658 vendendo muitas mercadorias e africanos de Angola.

FONTE: Real Cédula de 15 de Diciembre de 1661.

1658: Navio “La Esperança”, capitão o holandês Habram Belmon. Carregamento de africanos, que disse ter apresado nas costas do Brasil de uma caravela portuguesa.

FONTE: Real Cédula de 15 de Diciembre de 1661.

“Alejandro Magno”, navio holandês. Capitão Cornelio Toller. Arribada ilegal. Carregamento de 160 escravos. Tecidos e manufaturas de ferro vendidos por 90.000 pesos.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 144.

(Espanhóis)

20/1/1658: Navio “La Concepción” de propriedade de Antonio Luis, sevilhano. Carregamento de africanos trazidos de Angola. Parece ter havido algum tipo de processo.

FONTE: Real Cédula de 15 de Diciembre de 1661.

1659

Entradas Ilícitas

Rota da Europa

(Holandeses)

30/3/1659: Navio “Santa Maria”, holandês. Capitães Francisco de Ubanjabre (ou Vanbabres), natural de Amberes, e Williem Koets. Arribada ilegal.

FONTE: Real Cédula de 15 de Diciembre de 1661. Moutoukias, *ob. cit.*, p. 144.

15/7/1659: Navio “Vergulde Valk” (“O Falcão Dourado”), capitães Alberto Yansen, natural de Amberes, e Hendriksz Beets, com diversas mercadorias.

FONTE: Real Cédula de 15 de Diciembre de 1661. Moutoukias, *ob. cit.*, p. 144.

30/9/1659: Navio “Estrela do Mar”, capitão Juan Albertos, natural de Dunquerque, com diversos gêneros que declarou ter apresado de portugueses. Carregamento de tecidos, manufaturas de ferro, cera, vinho e azeite.

FONTE: Real Cédula de 15 de Diciembre de 1661. Moutoukias, *ob. cit.*, p. 144.

“Pereimboom”, navio holandês. Capitão Ptaketel. Arribada ilegal.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 144.

“Welvish”, navio holandês. Capitão Hendricksz. Arribada ilegal.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 144.

“Propheet Samuel”, navio holandês. Capitão Clemente Fernández. Arribada ilegal.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 144.

“San Pedro”, navio holandês. Capitão Cornelius Adrianaz. Acompanhado de outro sob o comando do capitão Isaac de Brac. Arribadas ilegais.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 144.

“Iona”, navio holandês. Capitão Jan Pietersz Hoorn. Arribada ilegal.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 144.

“Hoop” (“Esperança”), navio holandês. Capitão Joan Ximenez. Arribada ilegal.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 144.

“St. Elizabeth”, navio holandês. Capitão Herman Doorgh. Arribada ilegal.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 144.

Rota da África

(Portugueses)

Navio negreiro português, capturado pelo anterior.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 144.

“N. S. da Conceição”, navio negreiro português. Capitães Antonio Luis e Polo Navas. Arribamento ilegal. Carregamento de 98 escravos.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 144.

(Holandeses)

“Hoop” (“Esperança”), navio negreiro holandês. Capitão Cornelius Jansz. Arribada ilegal.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 144.

Dois navios negreiros holandeses. O “Hoop” (“Esperança”) sob o comando do capitão Simonsz Pranger e outro sob o capitão Abraham Vam dem Berg. Arribada ilegal. Carregamento de 160 escravos.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 144.

1660

Entradas Lícitas

Navios de Registro

Navio “Nossa Senhora de Aranzazu”, 260 toneladas, de San Sebastián, Província de Guipuzcoa, donde zarpou em julho de 1659. Capitão Martín de Telleria. Proprietários Santiago de Telleria, Andrés de Goicoa. Ajuste com a Coroa, intermédio de D. Lope de los Ríos y Guzmán, ouvidor, etc. Transporte de cem soldados, armas e instrumentos, mormente de ferro e chumbo, da fábrica de Placencia. Comprou parte destas armas, pelo que não se pagaram direitos de saída da Espanha nem de entrada em Buenos Aires. Permaneceu em Buenos Aires entre janeiro de 1660 e novembro de 1661. Pagamento em Buenos Aires em prata e gêneros, entre os quais couros (5.500) e lã de vicunha (16 sacas).

FONTES: Real Cédula de 24 de Abril de 1659. Real Cédula de 22 de Octubre de 1662. Moutoukias, *ob. cit.*, 39, 88 e 95.

Entradas Ilícitas

Rota da África

(Portugueses)

1660: “São João Batista”, português. Desembarcou de 40 a 50 escravos nas costas da Ensenada, próximas à estância de Martín Barragán.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, 24-25.

“São João Batista”, navio negreiro português, capturado pelo seguinte. Capitão Gerard Aterman. Carregamento de 850 escravos.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 144.

(Holandeses)

“’t Wapen van Amsterdam” (As Armas de Amsterdam) ou “Goude Leuw” (O Leão Dourado), navio holandês. Capitão Abel Hendricksz. Arribada ilegal.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 144.

Rota da Europa e/ou do Brasil

(Holandeses)

1660: “Hoop” ou “La Esperanza”, holandês, ancorado em São Gabriel, comercializou e consumiu carnes e couros a partir da estância do Capitão Diego Gaette, em Magdalena. Capitão Cornelius Muts. Carregamento de tecidos, manufaturas, açúcar, vinho e azeite.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, 24 e 144-145.

“Santa Maria”, navio holandês. Capitão Cornelius Thjsz. Arribada ilegal.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 145.

“Santísimo Sacramento”, navio holandês. Capitão Miguel de Londres. Arribada ilegal. Carregamento de escravos e açúcar.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 145.

“Conceptie María” (N. S. da Conceição), navio holandês. Capitão Jan Aldeersz Graeff. Arribada ilegal. Carregamento de tecidos e manufaturas de ferro.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 145.

1661

Entradas Lícitas

Navios de Registro

1661: Navios de Ignacio de Maleo: “Santísima Trinidad”, “San Pedro”, “El Naranjo” e “La María”. Deveriam levar jesuítas e diversos gêneros, livres de taxas, e destinados às reduções do Paraguai. Não partiram os padres neste ano, porém, por doença de seu superior (ver ano de 1663).

FONTE: Real Cédula de 18 de Outubro de 1662.

Entradas Ilícitas

Rota da Europa

(provavelmente)

1661: Holandês, Capitão Alders Graeft. Refúgio e calafeteou em São Gabriel.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, 24.

“Santísima Trinidad”, navio holandês. Capitão Henrrique Brucman. Arribada ilegal.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 145.

Rota da África

(Portugueses)

Navio negreiro português, capturado pelo seguinte. Carregamento de 100 escravos.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 145.

(Holandeses)

“Sacrificio de Abraham”, navio corsário holandês. Capitão Outgert Walichson. Arribada ilegal.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 145.

“San Pedro”, navio corsário holandês. Capitão Cornelio Thomas. Arribada ilegal.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 145.

“La Paz”, navio holandês. Capitães Silos Cuees e Gilly Gazen. Arribada ilegal. Carregamento de 140 escravos.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 145.

“El Jideon”, navio negreiro holandês. Capitão Pedro Bawrrey Portman. Arribada ilegal.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 145.

1662

Entradas Lícitas

1662-1663: Navio que tenha trazido os jesuítas sob a chefia do Padre Francisco Diaz Taño. Provavelmente os de Ignacio de Maleo, ver o ano de 1663.

FONTE: Real Cédula de 18 de Octubre de 1662.

1662-1663: Navios que levariam cem bocas de fogo à guarnição de Buenos Aires, metade de mosquetes e metade de arcabuzes. Provavelmente os de Ignacio de Maleo, ver o ano de 1663.

FONTE: Real Cédula de 22 de Octubre de 1662.

Entradas Ilícitas

Rota da África

(Holandeses)

“San Juan Bautista”, navio negreiro holandês. Arribada ilegal com carregamento de 130 escravos.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 145.

Navio negreiro holandês. Capitão Vauter de Bries. Arribada ilegal com carregamento de 120 escravos.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 145.

(Ingleses)

“Larc”, navio negreiro inglês. Capitão Eduardo Dalver. Carregamento de 155 escravos. Arribada ilegal.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 145.

Rota da Europa

(Holandeses)

“San Geronimo”, navio holandês. Capitão Jan Hendricksz Beets. Arribada ilegal.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 145.

“Vergude Son”, navio holandês. Capitão Simon Jansz Ploegh. Arribada ilegal.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 145.

(Espanhóis)

“San Pedro y San Pablo”, navio espanhol. Capitão Gaspar Barsave ou Pacual Iriarte. Arribada ilegal.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 145.

(Franceses)

Navio francês. Arribada ilegal com carregamento de tecidos e manufaturas de ferro.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 145.

(Ingleses)

Navio inglês, arribada ilegal.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 145.

1663

Entradas Lícitas

Navios de Registro

Navios de Ignacio de Maleo: “Santísima Trinidad” (410 toneladas), “San Pedro” (345 toneladas), “El Naranjo” ou “San Joseph” (145 toneladas) e “La María” (320 toneladas). Deveriam levar jesuítas e diversos gêneros, livres de taxas, e destinados às reduções do Paraguai. Não partiram os padres neste ano, porém, por doença de seu superior. Transporte de 40 toneladas de armas para Buenos Aires, os ministros e o Presidente da Audiência, o Governador e 200 infantes para o Chile e duas missões da Companhia de Jesus. Permaneceram em Buenos Aires entre 1663 e 1664, voltaram as embarcações carregadas de couros e lã de vicunha.

FONTE: Real Cédula de 18 de Octubre de 1662. Moutoukias, *ob. cit.*, 88 e 95.

Entre os navios acima mencionados, a 8/1663, o navio “São Pedro”, vindo com licença e registro de S. M., mestre o Capitão D. Joseph de Apodaca, com caixão de “pliegos” de Sua Majestade (correspondência). Funcionários da Audiência.

FONTES: Real Cédula de 9 de Septiembre de 1661. Reais Cédulas de 26 de Marzo de 1662 (2x). Real Cédula de 28 de Abril de 1662. Real Cédula de 15 de Diciembre de 1662.

Entradas Ilícitas

Rota da África

(Portugueses)

“San Joseph”, navio negreiro português. Carregamento de 40 escravos.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 145.

(Holandeses)

“El Pavon”, navio negreiro holandês. Capitão Nicolas Fis.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 145.

“Ridder St. Jorgis”, navio negreiro holandês. Capitão Hendrick Carlof.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 145.

“El Naranjo”, navio negreiro holandês. Capitão Orlando Gaspar. Carregamento de 120 escravos. Refúgio na Ilha de São Gabriel, donde comercializou com Buenos Aires.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, 24 e 145.

Rota Desconhecida

Navio espanhol. Capitão Miguel Larralde. Arribada ilegal.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 145.

1664

Entradas Ilícitas

Rota do Brasil

Nau enviada do Brasil, não tendo encontrado acolhida em Buenos Aires.

FONTE: *Documentos Históricos*, VI, 23 (7/4/1664).

Rota da África

1664: Capitão Miguel Quaresma, ancorado em São Gabriel, onde refrescou sua carga de escravos e caçou gado cimarrón na Banda Oriental.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, 24.

Rota Desconhecida

“Casa de Paz”, navio holandês.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 145.

“Agnes”, navio holandês. Capitão Pieter Herquesz.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 145.

1665

Entradas Ilícitas

Rota Desconhecida

“San Francisco”, navio holandês. Capitão Federick Jansz Vael.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 145.

1667

Entradas Ilícitas

Rota da África

“El Caballero”, navio negreiro holandês. Carregamento de 900 escravos.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 145.

1668

Entradas Ilícitas

Rota do Brasil

Patacho, Mestre Francisco. Salvador a Buenos Aires. Carregamento de escravos. Naufragou no Rio da Prata.

FONTES: Portarias de 5 de outubro de 1668, 8 de novembro de 1668 e 31 de dezembro de 1669.

“San Lorenzo”, navio português. Capitão Manuel de Sosa. Arribada ilegal com carregamento de escravos, cera, móveis e açúcar.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 145.

Rota Desconhecida

(Portugueses)

“N. S. de la Concepción”, navio português. Capitão Antonio Mansso Cassado.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 145.

“N. S. de la Concepción”, navio português. Capitão Matias de Mendonça.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 145.

(Ingleses)

Quatro navios ingleses, ilegalmente arribados.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 145-146.

1669

Entradas Lícitas

Navios de Registro

Fins de 1669: “San Hermenegildo” e “San Miguel”, navios sob o comando do Capitão Miguel de Vergara. Transporte de tropa de 125 infantes. Licença de comércio de até 12 mil pesos de a 8, saiu carregado com 7.000 couros.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, 39, 89 e 95.

Entradas Ilícitas

Rota do Brasil

Sumaca, sem licença, carregamento de fazendas, devassa em Salvador da Bahia.

FONTE: *Documentos Históricos*, VII, 421 (31/8/1669).

Sumaca, dono Rafael dos Santos e mestre Domingos Caldeira Rangel. Viagem sem licença, com pretexto de deixar Salvador até as Capitanias do Sul. Carregamento de açúcar no Espírito Santo. Devassa.

FONTE: *Documentos Históricos*, VI, 140-141 (9/12/1669).

Patacho, Capitão Manuel de Mendanha. Salvador a Buenos Aires.

FONTE: Portaria de 31 de dezembro de 1669.

“Jesus, Maria e José”, navio português. Capitão João Thomas Brun. Carregamento de escravos, tecidos, açúcar e vinho.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 146.

Rota da África

“São Miguel”, navio negreiro português. Capitão Miguel Quaresma. Carregamento de 650 escravos.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 146.

Rota Desconhecida

Navio holandês. Capitão Julio Gover. Arribada ilegal.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 146.

1670

Entradas Ilícitas

Rota do Brasil

Capitão Antônio Teixeira de Vasconcelos, enviado pelo Governador da Bahia até o Rio da Prata. Desavença com sócios, possivelmente do Rio de Janeiro.

FONTE: *Documentos Históricos*, VI, 147 (9/7/1670); VIII, 9 (9/10/1670).

Capitão José Colares de Carvalho, partida de Salvador com ordem do Governador Geral de introduzir o comércio no Rio da Prata. Parece ter falhado pela concorrência de outros navios estantes em Buenos Aires.

FONTE: *Documentos Históricos*, VIII, 10 (12/10/1670).

Rota Desconhecida

Navio holandês de nome desconhecido.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 146.

1671

Entradas Lícitas

Navios de Registro

“Santo Thomas de Villanueva” (488 toneladas) e “San Antonio” (251 toneladas), navios sob o comando do Capitão Juan Thomas Miluti. Compra de 54 mil pesos de a 8 em armas para Buenos Aires. Licença de comércio de 23.900 pesos de a 8 e indulto de 12.000 pesos de a 8. Saiu carregado com 7.000 couros e 1.600 libras de lã de vicunha.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, 88 e 96.

Entradas Ilícitas*Rota da Europa, da África e do Brasil**(Portugueses)*

“Las Animas”, navio português. Capitão Miguel Jácome. Carregamento de escravos, açúcar, manufaturas de ferro, tecidos e sal.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 146.

Navio enviado pelo Governador Geral do Brasil e outro pelo Governador do Rio de Janeiro, ambos, porém, fracassados em seu intento de comercializar com Buenos Aires devido à grande afluência de outras embarcações provenientes das Capitanias do Rio de Janeiro, São Vicente e Espírito Santo.

FONTE: *Documentos Históricos*, VI, 186-187.

1672

Saída Lícita

Rota do Brasil

1-2/1672: Navio saído de Buenos Aires com três emissários do Vice-Rei do Peru destinados à Espanha a fim de relatar o ataque francês ao Panamá. Fez escala no Rio de Janeiro, onde foi acolhido pelo Governador local que despachou outro navio com os três emissários para Lisboa.

FONTE: *Documentos Históricos*, VI, 223-225.

1673

Entradas Ilícitas

Navio português. Capitão Antônio Manso.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 146.

1674

Entradas e Saídas Lícitas

Rota da Europa

(1674 a 1676) Navios de Registro, de cuja provisão de couros, organizada pelo Cabildo, participaram 351 famílias, entre eles:

“Nuestra Señora del Rosario y San Joseph” (400 toneladas), “La Soledad y Arbol Solo” (526 toneladas) e “Santa Maria de Lubeque” (300 toneladas), sob comando do Capitão Miguel Gómez del Rivero (falecido durante a viagem). Transporte de 330 infantes, do Governador de Tucumán e uma expedição jesuíta a cargo do Padre Altamirano. Licença de comércio de 28.178 pesos de a 8 e indulto de 20.000 pesos de a 8. Saíram com carregamento de 20.000 couros de Buenos Aires.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, 37, 39, 89 e 96.

Entradas Ilícitas*Rota da África*

“San Lorenzo”, navio negreiro espanhol. Capitão Pedro Montenegro. Arribado ilegalmente com carregamento de 47 escravos.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 146.

Rota Desconhecida

“Tratador”, navio holandês.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 146.

1675

Entradas Ilícitas

“San Xristobal”, navio holandês. Capitão Gerrardt van Setz.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 146.

“De Visscher”, navio holandês.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 146.

Navio espanhol, ilegalmente arribado, e salvo pelo anterior.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 146.

1676

Entradas Lícitas

Navios de Registro

5/1676: Navios de tonelagem total de 876 toneladas, sob o comando do Capitão Miguel de Vergara. Transporte de 200 infantes para o Chile, sustentados por sua conta. Licença de comércio de 23.425 pesos de a 8 e indulto de 20.000 pesos de a 8.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, 96.

Entradas Ilícitas

Rota da África e do Brasil

“São Gonçalo”, navio português. Capitão Francisco Falero. Carregamento de escravos e açúcar.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 146.

1677

Entradas Ilícitas

Rota da África e do Brasil

(Português)

Navio português. Capitão Guilherme Pedro. Carregamento de escravos e açúcar.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 146.

(Holandês)

“Santa Luben”, navio negreiro holandês. Capitão Daniel Cornelio. Carregamento de 145 escravos.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 146.

Rota Desconhecida

(Português)

Navio português. Capitão Francisco Lopes Ribeiro.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 146.

(Holandeses)

Navio holandês de nome desconhecido. Arribada ilegal.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 146.

Navio francês de nome desconhecido. Capturado pelo anterior.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 146.

1678

Entradas Ilícitas

Rota da África

“El Roble”, navio negreiro português.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 146.

Rota da Europa e do Brasil

“Las Armas de España”, navio holandês. Capitão Alberto Yansen. Carregamento de manufaturas, tecidos, vinho, aguardente e azeite.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 146.

“Carlos de Londres”, navio inglês. Capitão Juan Boubier. Capturado pelo anterior.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 146.

12/1678: Naus castelhanas e holandesas partidas de Buenos Aires e arribadas em Pernambuco, onde não foram admitidas nem autorizadas a comerciar.

FONTE: *Documentos Históricos*, LXVII, 284.

Expedição de Jorge Soares de Macedo.

1679

Rota da África

Navio negreiro português. Capitão Juan de Villanueva.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 146.

Navio negreiro português, nome desconhecido.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 146.

Rota Desconhecida

Navio espanhol. Capitão Pedro de Ocampo. Arribada ilegal.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 146.

Navio holandês, nome desconhecido.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 146.

1680

Rota da Europa

Navio de aviso espanhol. Capitão Juan Francisco Perrocena.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 146.

Rota da África

Navio negreiro espanhol. Capitão Joseph Gomez Jurado.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 146.

Rota do Brasil

1/1680: Expedição de Dom Manuel Lobo. Fundação da Nova Colônia do Sacramento defronte da Ilha de São Gabriel.

1681

Entradas Lícitas

Navios de Registro

2/1681: “Nuestra Señora del Rosario”, “San Miguel y las Animas”, “Nuestra Señora del Popolo y Santa Bárbara” (total de 1.137 toneladas). Capitão Juan Thomas Miluti. Transporte de tropa de 300 infantes, armas e apetrechos para Buenos Aires. Licença de comércio de 32.736 pesos de a 8 e indulto de 30 mil pesos de a 8. Saíram carregados com 24.200 couros, 2.600 libras de lã de vicunha e 100 quintais de sebo.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, 39, 89 e 96.

Entradas Ilícitas

(Português)

“El Roble” (O Carvalho), navio português.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 147.

(Holandês)

Navio holandês, nome desconhecido.

FONTE: Moutoukias, *ob. cit.*, p. 146.