



**ABASTECER PARA ADQUIRIR MERCÊ: RELAÇÃO MERCANTIL  
DE ABASTECIMENTO ENTRE A AMÉRICA ESPANHOLA E A AMÉRICA  
PORTUGUESA NO ATLÂNTICO SUL (1602 - 1649)**

**SUPPLY TO ACQUIRE MERCY: MARKET SUPPLY RELATIONSHIP BETWEEN  
SPANISH AMERICA AND PORTUGUESE AMERICA IN SOUTH ATLANTIC (1602  
- 1649)**

Queila Guedes Feliciano Barros\*

**Resumo:** O objetivo deste artigo é apresentar o processo de formação e ampliação de uma rede mercantil portuguesa de abastecimento no Atlântico Sul, durante a União Dinástica. A circulação dos mercadores desta rede entre o Estado do Brasil e o Rio da Prata comprova a existência de um sistema próprio de navegação atlântica, efetuado através dos navios soltos, criando uma cultura mercantil de abastecimento singular, analisada através da Micro História Italiana e da História Social. Foram utilizados como fontes, manuscritos avulsos do Arquivo Histórico Ultramarino referentes às Capitânicas do Rio de Janeiro, Pernambuco e Bahia, Registros de Navios e Atas do Cabildo do Arquivo Geral da Nação Argentina, Cartas e expedientes dos Cabildos seculares Asunción del Paraguay y Buenos Aires – referentes a Audiência de Charcas – do Arquivo Geral de Índias.

**Palavras-chave:** União Dinástica. Rede Mercantil Luso-hispânica. Abastecimento

**Abstract:** The purpose of this article is to present the process of formation and expansion of a Portuguese merchant supply network, in the South Atlantic, during the Union Dinástica. The circulation of merchants in this network between the State of Brazil and the Rio da Prata proves the existence of its own system of Atlantic navigation, carried out through loose ships, creating a merchant culture of singular supply, analyzed through Italian Micro History and History Social. The following sources were used for this research: separate manuscripts from the Overseas Historical Archive referring to the Captaincies of Rio de Janeiro, Pernambuco and Bahia, Ship Records and Minutes of the Cabildo of the General Archive of the Argentine Nation, Letters and files from the secular Cabildos Asunción del Paraguay y Buenos Aires - referring to Audiencia de Charcas - from the General Archive of Indies.

**Keywords:** Dynastic Union. Luso-Hispanic Merchant Network. Supply.

\* Graduada em História pela Universidade Federal de Campina Grande UFCG, mestre em História pela Universidade Federal da Paraíba UFPB, e cursa doutorado em História Social pela Universidade Federal do Ceará UFC, professora na UNIFIC de Iguatu CE.



No início do século XVII, o Antigo Sistema Colonial estava em formação e a administração colonial passou a ganhar maior complexidade<sup>1</sup> com o advento da União Dinástica<sup>2</sup>. Foi neste contexto que começou a se formar uma rede mercantil portuguesa, atuante nos principais portos do Estado do Brasil<sup>3</sup>, Buenos Aires e Angola, conectando os espaços recém-conquistados da América portuguesa a América espanhola.

Para compreender a atuação dessa rede mercantil e a importância da sua prática para a economia de abastecimento das regiões<sup>4</sup> por ela assistida, precisamos retomar o contexto da fundação do porto de Buenos Aires. Fundado em 1580, durante a União Dinástica, o porto teve na sua consolidação posição comercial privilegiada, devido ao seu largo acesso através do Rio da Prata para o Oceano Atlântico. Logo, o porto de Buenos Aires se tornou o principal centro abastecedor de gêneros alimentícios (farinha de trigo, sebo e carne seca) para o Estado do Brasil. Pois, uma das consequências da União Dinástica para o Brasil, foi o aumento da precariedade alimentar, isto devido, dentre outras causas, aos sucessivos ataques e incursões dos inimigos de Castela no ultramar (MELLO, 2010).

Desta forma, iremos apresentar neste artigo, fragmentos do processo de formação e manutenção da rede mercantil portuguesa, que através da circulação de navios soltos no Atlântico Sul, promoveu a troca de mercadorias entre a América espanhola e a América portuguesa, garantindo o abastecimento no Estado do Brasil.

<sup>1</sup> “Após 1580, já sob a União Ibérica, a administração colonial ganhou maior complexidade, fruto principalmente do desenvolvimento das capitânicas existentes, inclusive populacional, da ampliação do território e da crescente ameaça bélica das potências rivais, com holandeses e ingleses juntando-se aos franceses, até então os maiores inimigos externos ao domínio português das partes do Brasil (RICUPERO, 2009, p. 140)”.

<sup>2</sup> O início do Império Ibérico, se fez, após o trágico desaparecimento de Dom Sebastião de Portugal, na batalha de Alcácer-Quibir, fazendo com que Filipe de Habsburgo, Rei de Espanha e neto de Manuel I de Portugal, passasse a ser, por via feminina, o parente legítimo mais próximo na linha de sucessão. Foi através de negociação com a corte portuguesa que Filipe II de Espanha, foi aclamado em 1581 nas Cortes de Tomar, como Filipe I de Portugal. Dando início a Dinastia Filipina que durou sessenta anos, sob as regências de: Filipe I de Portugal e II de Espanha (1580-1598); Filipe II de Portugal e III de Espanha (1598-1621); Filipe III de Portugal e IV de Espanha (1621-1640) (OLIVAL, 2006).

<sup>3</sup> Compreendemos nesta pesquisa como principais portos do Estado do Brasil na primeira metade do século XVII, os portos de São Salvador Bahia, São Sebastião do Rio de Janeiro e Pernambuco. Devido à grande transação mercantil que foi efetuada por navios soltos entre os portos do Estado do Brasil com o porto de Buenos Aires.

<sup>4</sup> Um bom exemplo de construção de hipóteses para análise da sociedade da América lusa Seiscentista, com base nos valores e recursos do próprio Antigo Regime católico, é o conceito de rede governativa iniciado pela saudosa Maria de Fátima Gouvêa. Através desse conceito, a autora procurou demonstrar que a ação e a gestão na alta política do Império luso podiam se basear em redes constituídas por altos oficiais régios situados em diferentes pontos do Império, mas unidos por laços de amizade, clientela e/ou de parentesco (FRAGOSO, 2015, p. 14).



## Abastecer para adquirir Mercê

No início do século XVII, Portugal e Espanha sofriam forte concorrência dos países localizados ao norte da Europa, e a medida que ficava difícil comercializar no Oriente, os portugueses passaram a explorar seus territórios Atlânticos, em especial a Costa da África e do Brasil. Foi no contexto da Viragem Atlântica, nas primeiras décadas do século XVII, que se formou entre o Rio da Prata e o Brasil, uma rede mercantil luso-hispânica, que como podemos acompanhar nos autos do navio San Pedro, teve forte ligação entre clérigos, funcionários reais e mercadores do porto de Buenos Aires.

Como sugere Vitorino Magalhães Godinho (1969) o recrudescimento dos conflitos europeus, o domínio político-jurídico sobre a América e os ameríndios e o desenvolvimento do comércio de escravos com a conquista de Angola, foram fatos de uma conjuntura global que conduziu a União Dinástica em 1580. Como consequência da União Dinástica, o porto de Buenos Aires foi fundado e os portugueses passaram a ter acesso, mesmo que limitado, ao comércio local no Rio da Prata estabelecendo uma nova rota de comércio entre o Brasil e as possessões espanholas no Oceano Atlântico.

Neste período, novas soberanias se ergueram na Europa redefinindo alianças políticas e mercantis, transferindo o eixo político-econômico para o Ocidente, tornando o Atlântico palco de disputas comerciais e territoriais, portanto, como afirma Bicalho (2013, p. 51) “Já em meados do século XVII o eixo dinâmico do Império colonial português havia se afirmado definitivamente no atlântico, ficando as possessões orientais num plano secundário”.

A Viragem Atlântica e a União Dinástica, favoreceram a nova rota mercantil de abastecimento do Atlântico Sul, rota esta efetuada por navios ditos soltos<sup>5</sup>, que foram ao longo do século XVII, os principais responsáveis pelo comércio entre as cidades hispano-americanas e o Brasil. Foi através de licenças particulares e restritas regulamentações reais, que esses navios, ditos soltos, mantiveram um limitado, mas vivo e dinâmico comércio entre Brasil, Angola, Lisboa e Sevilha, tendo no Estado do Brasil a sua centralidade.

Neste contexto, os vecinos-comerciantes do porto de Buenos Aires, logo trataram de estabelecer conexões mercantis com as Costas do Brasil<sup>6</sup>, fazendo do porto de Buenos Aires

<sup>5</sup> Denominamos os navios que efetuavam os fretes entre o Brasil e o porto de Buenos Aires como “ditos soltos”, porque ao longo da pesquisa demonstraremos que havia uma regularidade de rota seguida pelos mesmos.

<sup>6</sup> O termo Costas do Brasil é utilizado pelos mestres dos navios que arribavam em Buenos Aires para se referir ao Brasil e representam em nosso trabalho os portos de São Salvador, Rio de Janeiro e Pernambuco.



paragem estratégica devido a sua localização na embocadura do Rio da Prata, próximo ao Brasil e porta de entrada para as cidades da região do Prata. Buenos Aires interligou por terra, através do caminho real de Potosí, as rotas mercantis terrestres ao Oceano Atlântico, possibilitando aos mercadores que transitavam no Atlântico adquirir de forma legal ou não, a prata extraída de Potosí.

Esses navios, ditos soltos, não integravam os comboios da zona antilhana que faziam parte da navegação da Carreira das Índias (transitando apenas no Oceano Atlântico), outra particularidade dos navios soltos em comparação com os navios da Carreira das Índias, se dava em relação a sua estrutura e as suas licenças reais, pois as embarcações soltas, eram embarcações portuguesas de 40 a 50 toneladas (consideradas pequenas para a navegação de carga). O nome “solto” estava atribuído ao tipo de licença real que era dado a uma pessoa em particular, neste caso, ao mestre do navio, que em prol dessa mercê fazia fretes particulares, sem obedecer a uma rota específica [...] além de constituírem privilégios individuais, se destinavam exclusivamente à importação de mercadorias manufaturadas, sendo excluída de sua navegação o trato com o açúcar e escravos africanos (BARROS, 2013).

Com a circulação dos navios ditos soltos entre Buenos Aires e o Estado do Brasil, a sociedade do Rio da Prata e Paraguai logo viram, nesta possibilidade, a solução para não mais depender do abastecimento de manufaturas europeias que acontecia através do Vice-Reino do Peru. Rota esta, que privilegiava o abastecimento da Praça de Potosí e, por meio dela, as mercadorias chegavam aos demais povoamentos do Rio da Prata com preços exorbitantes, chegando a valer entre 800 a 1000 por cento a mais do que valiam na Espanha, preço aumentado também, pela deteriorada rota terrestre e os constantes ataques indígenas ao qual os comboios ficavam expostos (CANABRAVA, 1984, p. 68).

No entanto, os negócios entre os agentes mercantis do Rio da Prata e o Brasil, não foram tão fáceis de serem estabelecidos ou mantidos, em virtude da Coroa espanhola privilegiar os monopolistas de Lima, e para evitar a concorrência portuguesa na rota real de Potosí, manter o porto de Buenos Aires como porto fechado ao livre comércio.

Como afirma Junqueira (2005):

Ao permitir a fundação do porto de Buenos Aires a Coroa o restringiu ao mesmo contexto do monopólio das vendas de mercadorias adquiridas no ultramar, submetendo as embarcações ao sistema de exclusivismo metropolitano pertencente ao sistema das frotas de galeões que seguiam a rota Sevilha, Cádiz, Caribe, Istmo do Panamá e Callao. Com esta medida, o



monarca espanhol objetivava evitar o contato comercial das possessões ultramarinas espanholas com agentes mercantis portugueses, negando-lhes o acesso à prata de Potosí e proibindo em Buenos Aires o uso de mercadorias que viessem de outras rotas comerciais que não as fiscalizadas pela Espanha (JUNQUEIRA<sup>7</sup>, 2005, p. 18).

Além de vincular Buenos Aires a rota de Sevilha, Felipe II pôs em prática uma política que manteve os portugueses como súditos da Coroa espanhola, porém com menos privilégios do que os espanhóis, inclusive negando-lhes o livre acesso ao Rio da Prata e aumentando de forma gradativa, a fiscalização sobre o comércio português, o que prejudicou a intenção dos vecinos do Rio da Prata de comercializar com o Brasil através dos navios soltos, em virtude dos portugueses em sua maioria, serem os mestres e donos dos navios soltos (STELLA, 2000).

Para evitar que os mercadores que transitavam no Atlântico Sul, vissem o advento da União Dinástica como possibilidade para reivindicar direitos na América espanhola, Felipe II tratou de implantar uma rígida política de proibição aos estrangeiros nas Índias e definiu, por lei, quem seria considerado pela Coroa um legítimo vecino e seu súdito.

Apesar da união das Coroas e como novos vassallos do rei, os portugueses continuaram sendo considerados estrangeiros. Mas em 1590, nova Cédula Real definiria com mais exatidão aqueles que eram considerados súditos do rei, seriam aqueles que: residissem a mais de dez anos na Espanha, ocupando casa, sendo proprietário de terras e casado com espanhola; residir nas Índias, mesmo sem licença, há mais de anos e estar casado; filhos de estrangeiros naturalizados. Anos depois, o rei ainda permitiria a permanência de residentes ilegais nas Índias através da *composición*, segundo a qual por meio do pagamento de um valor estipulado se obteria a naturalização (KONETZKE, 1945, p. 283 e 284).

Em virtude de tantas restrições, a fim de evitar que os comerciantes portugueses se estabelecessem no Rio da Prata, Felipe II acabou por causar dificuldades de abastecimento e falta de mercadorias manufaturadas nos portos do Novo Mundo. Como no Rio da Prata, os vecinos de Buenos Aires se achavam em posição semelhante à dos mercadores portugueses, fazendo parte de uma mesma Coroa, mas, não dos mesmos privilégios, por estarem submetidos ao Vice-Reino do Peru e aos monopolistas de Lima, que através da Audiência de Charcas<sup>8</sup>,

<sup>7</sup> A referência do trabalho de Lucas Faria Junqueira “A Bahia e o Prata no primeiro reinado: comércio, recrutamento e guerra cisplatina (1822-1832)”, é pertinente a pesquisa, pois, embora esteja numa temporalidade muito distante, devido à discussão desenvolvida pelo autor no seu primeiro capítulo sobre as relações comerciais entre o Brasil e o Rio da Prata no período colonial, utilizando como base os estudos de Alice Piffer Canabrava, desenvolve uma discussão que perpassa o nosso trabalho como um todo.

<sup>8</sup> Charcas pertencia a jurisdição que cobria inicialmente uma área de 100 léguas (1.796 km) do território espanhol, incluindo Santa Cruz e territórios pertencentes atualmente ao Paraguai, qualquer rota de comércio que os vecinos tentassem estabelecer no Rio da Prata, acabava por esbarrar nos embargos da jurisdição de Charcas, cabendo aos



arrecadavam a maior parte dos lucros que retornavam como resultado da venda de suas colheitas, viram na associação, principalmente mercantil, com os tão proibidos mercadores portugueses, uma maneira de manter o porto de Buenos Aires aberto, ativo e lucrativo.

Neste contexto, os vecinos, apoiados pelo Cabildo<sup>9</sup>, funcionários reais locais, e portugueses residentes em Buenos Aires, suplicaram a abertura do porto por completo, incluindo a sua participação nas rotas comerciais com o Estado do Brasil, solicitação, que pode ser observada no compêndio “Correspondência de la Ciudad de Buenos Aires com los reyes de España (1588-1615)”, publicado em 1915 por Levillier:

De mano de Vuestra real persona seamos gratificados y no de los tales jueces tan molestados y sin ningún remedio y suplicar a Vuestra Majestad nos haga merced de darnos licencias para que los frutos de nuestras cosechas los podamos enviar a la costa de Brasil y el retorno de ellos meterlos em está ciudad libremente para el dicho efecto com lo cual nos podamos sustentar y acudir a Vuestro real servicio como somos obligados (LEVILLIER, 1915, p. 29-30)<sup>10</sup>.

A citação exemplifica a construção do processo de experiência<sup>11</sup>, articulado teoricamente por Thompson, revelando, na reação dos vecinos de Buenos Aires em manifestar-se contra a cobrança de impostos e a precariedade do comércio, uma ação coletiva. Desse modo, ao afirmar que o livre comércio com o Brasil garantirá não só o sustento no Rio da Prata, mas também a possibilidade de “servir ao Rei”, estão conscientemente utilizando o pagamento de impostos, que antes de mais nada, era uma obrigação, como meio de barganha para adquirir as permissões reais de comércio com o Brasil.

---

vecinos de Buenos Aires custear os exorbitantes valores decorrentes das expensas do transporte e dos direitos alfandegários (CEBALLOS, 2007, p. 34).

<sup>9</sup> Cabildo era a Câmara de Buenos Aires, órgão responsável pela jurisdição local tendo os seus representantes, relações diretas com os interesses comerciais do porto e para uma população que não atingiria ao longo do século XVII mais do que 2.000 habitantes adquirir cargos e permissões reais significava pertencer a uma fonte de poder que se estendia para além do porto, conseguindo honrarias na Audiência de Charcas e até mesmo perante o Rei (CANABRAVA, 1984, p. 56).

<sup>10</sup> Carta do Cabildo ao rei, informando o estado de pobreza da cidade de Trinidad, porto de Buenos Aires, solicitando que o rei atendesse ao seu procurador especial, o arcebispo Martin Barco de Centenera. Fonte pertencente a coleção “Correspondência de la Ciudad de Buenos Aires com los reyes de España (1588-1615)”, publicadas por Roberto Levillier no ano de 1915.

<sup>11</sup> Neste contexto, o conceito de experiência serviu como modelo unificador das ações dos sujeitos estudados, já que cada qual, pertence a um fragmento social específico, sendo assim, utilizando o conceito de experiência histórica e cultural apresentado por Thompson em a “Miséria da Teoria (1981)” percebe-se as ações dos sujeitos – interligadas entre si - onde o processo de autotransformação por eles vivido, permite que um sujeito que outrora era visitante no porto de Buenos Aires e proibido de ficar por ser português, passe a ser vecino e comerciante por causa das conexões e laços sociais aos quais conseguiu participar.



Para continuar renovando a mercê de livre comércio com o Brasil, os vecinos sabiamente citaram a importância do pagamento dos impostos, que aumentavam consideravelmente quando o mestre do navio, tinha que passar por um julgamento para apresentar as suas permissões reais de navegação. Por consequência, não é mera coincidência, que, dentre os trinta e oito navios tabulados até o presente momento nesta pesquisa, entre os anos 1602 a 1640, todos, possuindo mercê real para navegar, ou não, passaram por processo de julgamento no porto de Buenos Aires, tanto em sua chegada, como na sua saída, e mesmo estando tudo conforme a Lei, os processos sempre eram prolongados por mais de 3 ou 4 dias.

Foi alegando as facilidades de fazerem parte agora de um mesmo reino e de servirem melhor a Coroa, principalmente com os impostos, que os vecinos de Buenos Aires, conseguiram a liberação comercial do porto para comercializar com o Brasil. E foi através da Cédula Real em 20 de agosto de 1602<sup>12</sup>, que o rei obrigou a Audiência de Charcas a não mais enviar ao Rio da Prata, juízes de comissão, devendo o governador da própria província, que residia em Buenos Aires, ser o principal responsável para emití-las ou proibi-las, esta determinação real, apoderou os oficiais reais locais, e deu margem para a formação de alianças que passaram a controlar a emissão de mercês para navegar e negociar, tanto no Rio da Prata, como no Brasil, de acordo com os interesses particulares dos mercadores da rede mercantil em formação.

Essas permissões reais de comércio deveriam ser renovadas periodicamente, pois a primeira emitida em 1602 por Filipe II, permitiu o comércio dos vecinos do porto de Buenos Aires com o Brasil e Guiné por apenas seis anos. Outra questão a ser observada, é que a permissão real era restritiva quanto a quantidade e qualidade do que poderia ser comercializado, sendo permitido, inicialmente, que em navios próprios (particulares) fossem negociados com Brasil e Guiné, anualmente, até 2.000 fanegas de farinha de trigo<sup>13</sup>, 500 quintais de sesina<sup>14</sup> e

<sup>12</sup> Cédula transcrita no Legajo 2: Navío Nuestra Señora de La Concepción (1619) pertencente ao Registro de Navíos (siglo XVII) do Arquivo Geral da Nação Argentina, Códice: Sala 9, 45 5 3, quando um mestre de navio foi condenado a perder seu barco e sua mercadoria porque trouxe um ouvidor da Espanha para fiscalizar o porto de Buenos Aires, irritando os administradores locais que se negaram a elaborar permissão de entrada para o Mestre e não consideraram a permissão apresentada pelo ouvidor, confiscando o navio e as mercadorias - neste julgamento foi anexada a cédula real de 1602, para justificar tal apreensão.

<sup>13</sup> A fanega é uma medida de metrologia tradicional espanhola, serve tanto como unidade de volume (capacidade), como de superfície, e era utilizada para medir produtos agrícolas, em especial cereais como o trigo (SILVA, 1813).

<sup>14</sup> A cecina, produzida no Rio da Prata em meados do século XVII, consistia num tipo de carne desidratada, similar ao presunto, a mesma poderia ser feita de carne bovina, equina e menos frequente de cabra, coelho, burro ou lebre. Tratamos neste trabalho da cecina bovina, que tinha por procedimento de fabricação o sistema de embarcar a carne num processo de moura (acrescentava a carne embarricada uma espécie de licor formado pelo sal desfeito (SILVA, 1813).



50 arrobas de sebo para cada vecino. No entanto, esses valores poderiam ser divididos em várias navegações e transações comerciais, até alcançarem o valor anual estipulado, e como saldo das vendas, poderiam trazer produtos diversos para serem consumidos unicamente em Buenos Aires (BARROS; CEBALLOS, 2010, p. 2).

Diante de uma permissão de comércio com o Brasil e Guiné, que permitia negociações, mas negava o direito de embarque e desembarque de pessoas, e, permitia o comércio com a Guiné, mas proibia o tráfico de escravos, além da exigência de que o negócio fosse efetuado em navios próprios. Os vecinos acabaram por adquirir mais problemas do que soluções, e diante dessas restrições, a saída para comercializar em Buenos Aires estava na associação com os donos e mestres dos navios soltos que circulavam no Atlântico, pois, na impossibilidade de comprar um navio, os vecinos fretavam e na impossibilidade de viajarem para efetuar seus negócios, confiavam suas colheitas aos mestres dos ditos navios soltos; e na impossibilidade de adquirir escravos, principalmente devido à falta de contatos na Guiné, seria através do Brasil que esses escravos africanos chegariam ao Rio da Prata.

### **A questão do abastecimento no Brasil: Estado da arte**

Diante de uma discussão que visa contribuir com a historiografia acerca do abastecimento no Estado do Brasil durante o período da União Dinástica, um dos objetivos deste texto é estabelecer um diálogo entre os dados coletados nas fontes primárias com as questões das principais obras que trataram do abastecimento no Brasil. O trabalho de Mafalda Zemella (1990) sobre a ascensão do Rio de Janeiro como principal saída para o abastecimento das minas de Minas Gerais, é tido como um dos primeiros trabalhos a discutir a temática do abastecimento no período colonial. Segundo Zemella (1990) o Rio de Janeiro ultrapassou a cidade de Salvador em importações e exportações, tornando-se grande porto da América portuguesa, no quadro da economia colonial.

Se por um lado o trabalho de Mafalda (1990) despertou o interesse a respeito da questão do abastecimento, por outro, colaborou para solidificar alguns modelos explicativos para a questão do abastecimento, dentre eles, citemos o afastamento das minas dos centros produtores, a pequena produção de gêneros na região das minas, a inexistência de uma tradição de comércio no Brasil (falta de moedas e má comunicação), a precariedade dos meios de transporte, as



dificuldades para a importação de produtos e a excessiva tributação, contudo, ficou a margem dessa discussão, as questões sociais e o abastecimento em outros períodos históricos.

A partir do trabalho de Maria Odila Dias (1972), a historiografia a respeito do abastecimento passou por uma renovação metodológica, em seu trabalho, o comércio de abastecimento passou a ter como objeto de discussão também a pessoa do comerciante, unindo perfeitamente as questões econômicas ao social; seus estudos, priorizaram a presença e o enraizamento dos negociantes portugueses na cidade onde atuavam em áreas como: o comércio de abastecimento e o comércio internacional.

Os estudos de Sergio Buarque de Holanda (1973) tiveram grande expressão e defenderam as ideias de Maria Odila Dias (1972), de que a elite política do primeiro reinado foi formada, em grande maioria, pelos comerciantes.

A conexão entre a economia do abastecimento na época joanina e a ascensão da cafeicultura no Vale do Paraíba seria aprofundada por Alcir Lenharo (1993), onde proporcionou ênfase ao abastecimento como uma temática política. Ao refutar os parâmetros da História Econômica, buscou estudar a formação de um setor social novo, oriundo da produção e distribuição de gêneros de primeira necessidade para o consumo interno.

Na obra de Lenharo (1979), a problemática estava em torno do surto do comércio de abastecimento da Corte e o papel político, que os interesses regionais do sul de Minas desempenharam no processo de construção do Estado brasileiro, nas primeiras décadas do século XVIII.

Lenharo (1979) enfatizou que a conjuntura curta e transitória da Corte para o Império, foi favorável à diversificação da economia interna do sul de Minas e, concomitantemente, à ascensão social de novos setores das camadas dominantes como a dos produtores mineiros que emergiram nos primeiros anos da Regência na praça, e similarmente, no cenário político da Corte (LENHARO, 1979, p. 17). Por fim, há uma renovação metodológica, pois através dos estudos de Alcir Lenharo (1979) foi clarificada a importância política que os comerciantes e grandes negociantes, assumiam em favor da sua função no comércio, principalmente em momentos considerados de crise para o abastecimento.

Roberto Simonsen (1977), se deteve as considerações que tomam a economia de subsistência e o abastecimento como expressão da economia mineira, enfatizando o abastecimento somente nos momentos históricos da “mineração” e do “café”, ficando à margem, a história do abastecimento antes, e entre, estes períodos históricos. Por conseguinte,



Simonsen (1977) defendeu que a mineração produziu uma rápida concentração de população em zonas pouco férteis, o que provocou um aumento na procura de alimentos causando terríveis crises de fome.

Segundo Lenharo (1979, p. 34):

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

Também a obra de Celso Furtado (1998), revelou uma “esquematização de Simonsen, para não dizer de uma aplicação ainda mais rígida do seu modelo interpretativo”. Surge uma interpretação a respeito do abastecimento que “ênfatisou em seus resultados [...] a formação de um grupo de empresários comerciais locais originado do “comércio de gêneros e animais” (FURTADO, 1998, p. 34), enaltecendo a importância dos comerciantes locais.

Em suma, foi na obra de Caio Prado Júnior (1932), diferentemente de Simonsen (1977) e Celso Furtado (1998), que houve nova concepção a respeito da economia de subsistência e do abastecimento no Estado do Brasil, segundo Lenharo (1979). A partir dos estudos de Caio Prado Junior (1942), as discussões sobre a economia do Brasil e do comércio de abastecimento, passaram a ser vinculadas a uma problemática ainda mais complexa: a existência ou não de uma economia interna e de subsistência para o período colonial.

Uma das principais causas desta mudança de perspectiva deu-se pelo fato de Caio Prado Junior utilizar em sua pesquisa “fontes primárias” (LENHARO, 1979, p. 34), abordando o caráter aberto do comércio de gêneros alimentícios e inovando quanto às possíveis soluções para a crise do abastecimento. Com isso, demonstrou que em épocas de crise, havia a busca de abastecimento em outros mercados, fossem estes regionais ou internacionais (PRADO JUNIOR, 1942). Caio Prado Junior, dividiu então a sua análise sobre o abastecimento em duas problemáticas: 1 - a população rural da colônia, que segundo ele vivia nas grandes lavouras e nas fazendas de gado, provendo suficientemente a sua subsistência com culturas alimentares, a que se dedicava sem necessidade de recorrer para fora (pelo contrário supria o mercado regional); 2 - As condições urbanas que tinham de recorrer ao exterior, pois se abasteciam de seus excessos, embora, nos momentos de alta dos preços dos produtos exportáveis, os produtos alimentares eram completamente abandonados e as grandes cidades coloniais tinham de apelar para fora, no que diz respeito ao seu abastecimento (PRADO JUNIOR, 1942, p. 157).



Nas palavras de Prado Junior (1945, p. 43):

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

A partir desses debates, a prerrogativa do abastecimento foi absorvida pela complexa questão da dimensão “interna” ou “atlântica” para a formação do Estado do Brasil.

A obra de Maria Yedda Linhares (1979) serviu de base para a questão interna ou atlântica, a fim de abordar o abastecimento em longa duração, alinhando-o com a expansão da economia exportadora. Através de uma revisão historiográfica, a autora criticou o modelo fixo de interpretação, imposto pela historiografia tradicional aos estudos sobre o abastecimento, onde, predominava a ideia de que a crise do abastecimento no Brasil, desde sua época colonial, teria como sua principal causa a dominância da agricultura de exportação.

[...] Numa primeira fase, por ter sido ela a principal geradora de riquezas, e, numa fase mais recente, no abastecimento impulsionado pela descoberta das minas de metais preciosos tidos como responsáveis pelo aumento da população e do consumo de gêneros alimentícios, inexistentes no mercado interno (LINHARES, 1979, p. 31).

Outras duas obras de expressão para a questão do abastecimento no Brasil, foram as teses de doutorado de Francisco Carlos Teixeira da Silva (1990) e João Fragoso (1992). O estudo comparativo entre o Rio de Janeiro e São Salvador - Bahia feito por Teixeira da Silva (1990), caracterizou e explicou as frequentes crises de carestia, escassez e fome no período colonial.

Na tese “Homens de Grossa Aventura”, João Fragoso (1992) apresenta o comércio de abastecimento nas principais formas de acumulação, tendo ele capacidade de se autofinanciar.

Segundo Fragoso (1992, p. 215):

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



colonial, havendo a coexistência deste com outras relações de produção não capitalistas.

O principal marco de estudos de Fragoso e conseqüentemente o maior alvo de críticas, concentrou-se no fato do mesmo ter defendido, que o Brasil, enquanto colônia, não era um mero apêndice das grandes unidades exportadoras, e que não dependia inteiramente da demanda internacional, pelo contrário, o mercado interno apresentou dinamismo próprio o que lhe conferiu certa autonomia e possibilitou a ocorrência de acumulações ligadas ao abastecimento interno o que implicou na retenção do seu excedente no interior da economia colonial (FRAGOSO, 1992, p. 27).

Kátia Mattoso (1978) desenvolveu sua pesquisa ao longo de quinze anos, tendo muitas semelhanças com os estudos de Maria Yedda Linhares, a quem Mattoso convidou para escrever o prefácio do seu livro, sua obra teve influência direta da história serial francesa, utilizando amplo aparato do método quantitativo, além de estudar o abastecimento de Salvador em si, utilizou-o tal como recurso metodológico para pesquisar a geografia, a economia e a sociedade de São Salvador e do Recôncavo, bem como, elegeu o abastecimento, também como instrumento de percepção e análise de outros níveis do real histórico, inovando a concepção do abastecimento no Brasil.

Kátia Mattoso, ressaltou em seus estudos, que o comércio de abastecimento em Salvador foi o grande responsável para que o porto de São Salvador passasse em algumas décadas, de simples porto de depósito para um ativo mercado, tanto local, como de produtos da terra trazidos pelos agricultores da região, quanto de troca, entre as mercadorias vindas da Europa e do Oriente (MATTOSO, 1978, p. 71). Contudo, ao tratar da crise de abastecimento na Bahia, Kátia Mattoso, acabou por repetir o velho padrão de explicação dos trabalhos anteriormente citados, fugindo das explicações técnicas para os problemas do abastecimento da cidade soteropolitana. Para Mattoso, as causas da escassez e carestia na cidade de Salvador estavam agregadas, dentre outros problemas, a produção e produtividade local, problemas no transporte e na comunicação, estrutura comercial da cidade e os problemas administrativos (MATTOSO, 1978, p. 160).

Seguindo uma linha de raciocínio que se diferenciou das discussões acima apresentadas, Luís Felipe de Alencastro (2000) propôs em seus estudos a interação entre “interno e atlântico” através da história comparativa, tendo como principal objeto as colônias portuguesas no Atlântico Sul. Alencastro (2000) defendeu a ideia de que essas duas partes diferentes, unidas



pelo Oceano Atlântico, se completavam num só sistema de exploração colonial, cuja singularidade, ainda marca profundamente o Brasil contemporâneo, e que a formação do Brasil se deu no Atlântico Sul. Pois [...] a colonização portuguesa, fundada no escravismo, deu lugar a um espaço econômico e social bipolar, englobando uma zona de produção escravista situada no litoral da América do Sul e uma zona de reprodução de escravos centrada em Angola existia um intercâmbio de gêneros alimentícios entre as duas margens do Oceano Atlântico (ALENCASTRO, 2000, p. 09).

### **A crise do abastecimento como problema e o contato mercantil com Buenos Aires como solução**

Maria Yedda Linhares (1979), em sua obra sobre a história do abastecimento no Brasil, chamou atenção para um dos aspectos mais importantes e menos estudados da formação histórica de nossa sociedade colonial: a situação de crise do abastecimento, um problema crônico já no século XVI, que foi agravado na medida em que se consolidava o povoamento e interiorizava a colonização. Com efeito, o abastecimento é uma peça chave para montarmos o quebra cabeça das relações mercantis e sociais, estabelecidas no Estado do Brasil com outros mercados para além da metrópole portuguesa.

Por sua vez, Linhares (1979) enfatizou que a história do abastecimento não deveria levar em conta apenas fatos que se inscreviam na agricultura, chamando atenção para a agricultura voltada para o mercado interno (local, regional, inter-regional e colonial), para as vias de transportes, a renda gerada, o consumo urbano e suas particularidades. Linhares ressalta que os historiadores deveriam também analisar outros fenômenos ainda mais complexos, como os hábitos alimentares, os hábitos arraigados de cultivo, as técnicas, as mentalidades, sem esquecer o sistema político e econômico em que se efetuavam a questão do abastecimento (LINHARES, 1979, p. 24).

São inúmeras as evidências documentais que atestam a necessidade de um comércio de gêneros alimentícios com outras colônias, sendo que as reclamações contra a carestia e a falta de alimentos, se avolumavam em momentos considerados críticos pela historiografia brasileira, como no período da União Dinástica e das resistências contra as invasões holandesas.



Segundo Linhares (1979), o problema da escassez e da carestia de gêneros alimentícios, se apresentou como uma constante a partir do século XVI, vivendo assim todo ele em estado de carência (LINHARES, 1979, p. 31).

Afirmando ainda que:

Nas cidades mais importantes, portos e centros administrativos, ativos e populosos, como Olinda e Bahia, mais tarde Recife, São Luís e Rio de Janeiro, apesar de possuírem os ricos seus serviços próprios de abastecimento [...] não tardam os reclamos contra a carestia e a falta de alimentos. Será sob o signo da agricultura e do comércio que se instalará a colônia. Ela viverá para produzir – espécie de destino – mas jamais produzirá o suficiente para saciar a sua própria fome. Ela conhecerá crises sucessivas de falta e escassez de gêneros de subsistência e sofrerá também as crises que afligirão a metrópole (LINHARES, 1979, p. 31).

Segundo Celso Furtado (1998), foi a partir do mecanismo de produção agrícola, do comércio português, que a colônia se limitou a produzir as mercadorias de imediato interesse para a metrópole, formando, desse modo, um império da monocultura, cujas principais consequências foram a carência no abastecimento da colônia, pois, a mão-de-obra (escravos) não podia se desviar da produção principal monocultora.

Celso Furtado (1998) acrescenta ainda que:

A alta rentabilidade do negócio induzia à especialização, sendo perfeitamente explicável – do ponto de vista econômico – que os empresários açucareiros não quisessem desviar seus fatores de produção para atividades secundárias, pelo menos quando eram favoráveis as perspectivas do mercado de açúcar. A própria produção de alimentos para os escravos, nas terras do engenho, tornava-se antieconômica nessas épocas (FURTADO, 1998, p. 54).

Roberto Simonsen (1969) demonstrou que essa relação comercial de gêneros alimentícios se dava na forma de trocas a partir do açúcar, que era remetido para além-mar em busca de dinheiro ou de objetos de luxo, uma vez que estes objetos de luxo funcionavam como moeda de troca no Brasil colônia, para adquirir alimentos.

Afirmando Simonsen (1969) que:

[...] o produto era diretamente remetido para além-mar; de além-mar vinha o pagamento em dinheiro ou em objetos dados em troca e não eram muitos: fazendas finas, bebidas, farinha de trigo, em suma, antes objetos de luxo. Por luxo podiam comprar os mantimentos [...] (SIMONSEN, 1969, p. 101).

Segundo Simonsen (1969), o engenho representava uma verdadeira povoação, o que trazia a necessidade não só de muitos braços para os seus serviços, mas de pasto e mantimentos.



O uso da farinha de trigo e carne seca importadas era comum e, segundo Simonsen (1969), só depois dos agravos com as invasões holandesas foi que os colonos se viram obrigados, principalmente em Pernambuco, a produzir o seu próprio alimento “[...] plantando, obrigados por lei, covas de mandioca” (SIMONSEN, 1969, p. 101).

Assim, Simonsen (1969) deixa claro que a relação comercial de gêneros alimentícios se dava na forma de trocas a partir do açúcar, que era remetido para além-mar em busca de dinheiro ou de objetos de luxo, já que esses artigos funcionavam como moeda de troca no Estado do Brasil para a aquisição de alimentos.

De fato, Simonsen (1969) foi assertivo quanto ao pagamento através de objetos manufaturados nos portos do Estado do Brasil e seu uso como moeda de troca por alimentos. Ao pesquisar as relações mercantis e sociais entre os portos de São Salvador - Bahia, São Sebastião do Rio de Janeiro e Pernambuco com o porto de Buenos Aires, durante a primeira metade do século XVII, a quantidade de embarcações que vinham do Rio da Prata para o Estado do Brasil comercializar farinha de trigo, sebo e carne seca em troca de objetos de luxo, impressiona.

Com base nos dados desses registros de navios, a tabela abaixo apresenta os artigos que mais foram exportados das Costas do Brasil<sup>15</sup> para o porto de Buenos Aires.

**Tabela 1:** Mercadorias que tiveram maior quota de exportação entre os anos de 1608 a 1619 entre as Costas do Brasil e o porto de Buenos Aires

MERCADORIAS	QUANTIDADE
Agulhas	32.500 fechos
Amêndoas	341 Cifras
Anéis	45 Dezenas
Azeite	668 Botijas
Azeitonas	239 Botijas
Camisas	1079 Peças
Canela	59 Libras
Chapéus	52 Sombrieros com 1 dúzia cada
Cintas de Arcebispos	125 Dúzias
Cintas de Mora	10 Dúzias
Colchas	221 Peças
Corda	88 Dúzias
Cravos	1420 Centos
Escovas com cabo de marfim	23 Dúzias
Facas Carniceiras	220 Dúzias
Linhas	52 Dezenas

<sup>15</sup> Costas do Brasil é o termo utilizado pelos oficiais que registravam as mercadorias embarcadas do porto de Buenos Aires para São Salvador Bahia, São Sebastião do Rio de Janeiro e Pernambuco no período da União Dinástica. In: Registros de Navios, Archivo General de la Nación Argentina.



<b>Louças</b>	49 Caixões
<b>Meias de lã</b>	614 Dúzias de pares
<b>Meias de Seda</b>	83 Dúzias de pares
<b>Panos de Linho</b>	120 Varas
<b>Panos de Seda</b>	179 Varas
<b>Papel</b>	176 Resmas
<b>Penas</b>	1200 Dúzias
<b>Pentes</b>	534 Dúzias
<b>Pimentas</b>	213 Libras
<b>Pipas de Vinho</b>	79 Pipas
<b>Rum</b>	340 Taras

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

Entre os artigos exportados têm destaque: agulhas, azeite, camisas, cravos, meias de lã, penas de escrever e pentes, mercadorias que tinham por destino principal o comércio de Tucumán e Potosí, atingindo preços exorbitantes no Rio da Prata. No porto de Buenos Aires as mercadorias expostas na tabela acima, serviam de moeda de troca, principalmente para o comércio com Tucumán que abastecia Buenos Aires de algodão e gêneros alimentícios indispensáveis para a manutenção do porto e de seu comércio com o Estado do Brasil.

Segundo Antonil, em todos os engenhos do Estado do Brasil, sempre lhes faltavam alimento, [...] porque aos que estão à beira-mar, comumente faltam as roças e a lenha, e aos que estão pela terra adentro, faltam outras muitas conveniências (ANTONIL, 1982, p. 101).

Ainda conforme Antonil:

[...] não se podia crer o que padeceram, ao princípio, por falta de mantimentos, achando-se não poucos mortos com uma espiga de milho na mão, sem terem outro sustento. E para suprir a escassez se fazia necessário o comércio com outras colônias<sup>16</sup> “[...] logo se fizeram estalagens e logo começaram os mercadores a mandar o melhor que chegava aos navios do Reino e de outras partes, assim de mantimentos, como de regalo e de pomposo para se vestirem (ANTONIL, 1982, p. 169).

Caio Prado Junior (1942), destaca que a produção de gêneros alimentícios de consumo interno da colônia, era subsidiária à economia colonial, sendo o seu baixo nível econômico, quase sempre, vegetativo, de existência precária, de produtividade escassa e sem vitalidade apreciável. Por esse motivo, as culturas alimentares estavam localizadas, em grande parte, longe

<sup>16</sup> Grifo nosso.



das cidades, apesar de serem seus únicos mercados, permanecendo, desse modo, Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco necessitados de abastecedores em gêneros de subsistência (PRADO JUNIOR, 1942, p. 158-159).

[...] refiro-me ao abastecimento dos núcleos de povoamento mais denso, onde a insuficiência alimentar se tornou quase sempre a regra [...] na Bahia e em Pernambuco, há um verdadeiro estado crônico de carestia e crise alimentar que frequentemente se tornam em fome declarada e generalizada. Isto ocorre sobretudo nos momentos de alta de preços dos produtos da grande lavoura, quando as atividades e atenções se voltam inteiramente para ela e as culturas alimentares são desleixadas e abandonadas (PRADO JUNIOR, 1942, p. 161).

Ao certo, estudar as relações mercantis estabelecidas entre o porto de Buenos Aires e as Costas do Brasil ao longo da primeira metade do século XVII, percebe-se que a necessidade de gêneros alimentícios era grande, por ano chegava a aportar no Estado Brasil entre duas a três embarcações do Rio da Prata, carregadas com farinha de trigo, sebo e carne seca; apesar das exportações de frutos da terra, no porto de Buenos Aires, serem controladas pelas permissões reais temporárias, observa-se que as cifras de exportação do porto de Buenos Aires às Costas do Brasil, foram regulares entre os anos de 1608 a 1619, como está descrito na tabela abaixo.

**Tabela 2:** Quantidade de frutos da terra exportados do porto de Buenos Aires para o Brasil Colônia (1608 - 1619)

ANOS	FANEGAS DE FARINHA DE TRIGO	QUINTAIS DE SESINA (CARNE SECA)	ARROBAS DE SEBO
1608	645	49	49
1612	268	48	48
1613	160	46	37
1615	36	06	06
1618	86	28	28
1619	412	78	86
<b>Total</b>	<b>1607 Fanegas</b>	<b>255 Quintais</b>	<b>254 Arrobas</b>

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

A diminuição nas exportações de frutos da terra, entre os anos de 1615 a 1618 é justificada pela transição de governador no Rio da Prata e em consequência disso, o atraso na renovação das permissões temporárias de comércio com o Brasil.

Como afirma Canabrava:



Ao assumir novamente o governo das Províncias do Rio da Prata em 1615, Hernandarias de Saavedra promoveu a desarticulação do comércio rio-platense por ter obrigado a que se cumprisse a cláusula referente ao transporte em navios próprios. “Por no tener al presente los dichos vecinos navios próprios y ser forasteiros los que estan em el puerto mando que saliese sin carga” (CANABRAVA, 1984, p. 74).

A exportação de frutos da terra para o Estado do Brasil, só voltou a crescer a partir do ano de 1619, data que marca o sucesso da intervenção do Cabildo de Buenos Aires, perante as imposições do governador Hernandarias. Fundado para garantir “[...] la buena gobernación de sus republicas”<sup>17</sup> o Cabildo reclamou em 1619, que não lhe tinha sido possível utilizar o total das licenças pela falta de transporte, e a depressão econômica produzida pelas restrições comerciais durante os anos de 1615 a 1618 foi tão catastrófica, que o governador Hernandarias teve não só que permitir o transporte dos frutos da terra em embarcações nomeadas pelo Cabildo, como acabou infringindo uma cláusula da cédula real, ao permitir o comércio de couro *vacum* entre o porto de Buenos Aires e as Costas do Brasil.

### Considerações finais

Os portugueses que vieram colonizar o Brasil trouxeram consigo suas práticas alimentares, calcadas numa tradição que refletia em sua maior parte, a condição de um país campestre. A ausência da produção de alimentos de subsistência, por exemplo, a farinha de trigo, não causou a total falta deste alimento, pois, como visto na tabela anteriormente exposta, o comércio mantido com o Rio da Prata supriu em parte essa carência. O feijão foi um fator adicional vindo da cultura alimentícia africana, e quando faltava farinha de trigo, a farinha de mandioca era sempre bem recebida, portanto, não há uma distinção entre as três matrizes culturais, pois no processo alimentar, as culturas portuguesa, africana e indígena se relacionaram de forma positiva. Assertiva, que se confirma nos registros de muitos cronistas que viajaram pelo Estado do Brasil e confirmaram que mesmo o homem de alguma posse, proprietário de escravos, ou não, no fim das contas, comia como o homem comum, pobre e sem recursos. “[...] tantos os fazendeiros como seus escravos comiam a mesma comida, da mesma maneira: o feijão cozido e servido com seu caldo ralo, umedecendo a farinha de mandioca e amolecendo a carne-seca” (SILVA, 2005, p. 32).

<sup>17</sup> Cabildo de Buenos Aires. (Archivo). (1605-1630) Códice: Sala 9, 19 1 5



Luís Felipe de Alencastro (2000), ao discutir sobre o abastecimento, diz que a exportação de gêneros alimentícios no Estado do Brasil ganhou as feitorias africanas, segundo Alencastro desde 1592, jesuítas da Bahia exportavam mandioca para os missionários de Angola em troca de escravos, em Luanda, a penúria alimentar era tão grande que o colégio de Luanda socorria a tropa ao servir 150 soldados, por dia, com farinha importada do Brasil (ALENCASTRO, 2000, p. 91).

O trabalho de Alencastro (2000) permite perceber que o consumo e a preferência alimentar, estavam intimamente ligados à condição social dos sujeitos históricos, em Lisboa, era preferível à farinha de trigo, sendo a farinha de mandioca rejeitada pelos nobres europeus por ter sido desenvolvida na colônia, com base nos cultivos regionais e métodos próprios indígenas [...] A repulsa pela origem da farinha de mandioca era tanta, que os missionários reinventaram a origem da mandioca, atribuindo-a às mitológicas benfeitorias do apóstolo São Tomé – o suposto Sumé, durante sua pretensa passagem pela América pré-colombiana (ALENCASTRO, 2000, p. 91).

Evaldo Cabral de Mello (1998) também demonstrou que a utilização da farinha de mandioca era feita apenas na falta da farinha de trigo que era “mais nobre”, entretanto, a alimentação privilegiando a farinha de trigo, nem sempre foi possível no Estado do Brasil, principalmente em tempos de guerra (como no período da invasão holandesa), outro agravante era o fato de Portugal, cuja estrutura agrária não respondeu às oportunidades criadas pelo mercado ultramarino em expansão, já ser, no início do século XVII, totalmente dependente dos frutos da terra da região platina (MELLO, 1998, p. 266).

## Fontes

### **Archivo General de la Nación (Argentina) – AGN-AR**

#### **Registro de Navios (siglo XVII)**

Legajo 1: Navio San Pedro (1608 – 1609). Códice: sala 9, 45 5 2.

Legajo 2: Navío Nuestra Señora de La Concepción (1619). Códice: Sala 9, 45 5 3

#### **Atas do Cabildo de Buenos Aires**

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

#### **Arquivo municipal de Buenos Aires**

#### **Municipalidades de Buenos Aires**

LEVILLIER, Roberto (coord.). **Correspondencia de la Ciudad de Buenos Aires con los reyes de España** (1588-1615). Tomo 1. Buenos Aires: Municipalidade de Buenos Aires, 1915.

#### **Biblioteca Municipal de Buenos Aires**

#### **Anais**



KONETZKE, Richard. Legislación sobre inmigración de extranjeros durante la época colonial. **Revista Internacional de Sociologia**, año 3, n. 11/12, p. 283-284, 1945.

### Fontes impressas

SILVA, Antônio de Moraes. **Dicionário da Língua Portuguesa Recopilado dos vocabulários impressos até agora, e nesta segunda edição novamente emendado, e muito acrescentado por Antônio de Moraes Silva, natural do Rio de Janeiro oferecido ao muito alto, e muito poderoso príncipe regente N. Senhor.** Tomo primeiro: Lisboa, 1813.

### Referências

ALENCASTRO, Luiz Felipe de. **Trato dos Viventes. Formação do Brasil no Atlântico Sul.** São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

ANTONIL, André João. **Cultura e opulência do Brasil.** São Paulo: 3. ed. Itatiaia, 1982.

BARROS, Queila Guedes Feliciano. “**As margens da ilegalidade**”: relações mercantis e sociais entre São Salvador da Bahia e Buenos Aires (c. 1580 – c. 1640). 2013. 124p. Dissertação (Mestrado em História e Cultura Histórica) – Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2013.

BARROS, Queila Guedes Feliciano; CEBALLOS, Rodrigo. As margens da ilegalidade: relações mercantis e sociais entre as Capitanias do Norte e o Rio da Prata In: XIV ENCONTRO ESTADUAL DE HISTÓRIA: HISTÓRIA, MEMÓRIA E COMEMORAÇÕES, 2010, João Pessoa. **Anais...** João Pessoa: UFPB, 2010. p. 2-15. CD-ROM.

BICALHO, Maria Fernanda. **A cidade e o Império: o Rio de Janeiro no século XVIII.** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2013.

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

CEBALLOS, Rodrigo. **Arribadas Portuguesas: a participação luso-brasileira na Constituição Social de Buenos Aires (c. 1580-1650).** 2007. 292p. Tese (Doutorado em História). Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense.

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

FLAVIAN, Eugênia; FERNÁNDEZ, Gretel Eres. **Dicionário espanhol português.** São Paulo: Ática, 2005.

FRAGOSO, João Luís Ribeiro. **La guerre est finie: notas para investigação em História Social na América lusa entre os séculos XVI e XVIII.** Org. João Luís Ribeiro Fragoso; Maria de Fátima Gouvêa. – 2ª ed. – Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2015. (O Brasil Colonial; v. 1).

FRAGOSO, João Luiz Ribeiro. **Homens de Grossa Aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830).** Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1992.



FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil**. São Paulo: 27. ed. Companhia Editora Nacional, 1998.

GODINHO, Vitorino Magalhães. **O socialismo e o futuro da península**. Lisboa, Livros Horizonte, 1969.

HOLANDA, Sergio Buarque de. Sobre uma doença infantil na historiografia. In: **O Estado de São Paulo**. N. 829. São Paulo: 1973.

JUNQUEIRA, Lucas de Faria. **A Bahia e o Prata no primeiro reinado: comércio, recrutamento e Guerra Cisplatina (1822 – 1831)**. 2005. 195 p. Dissertação (Mestrado em História). Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, 2005.

LENHARO, Alcyr. **As tropas de Moderação: o abastecimento da Corte na formação política do Brasil**. 2. ed. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura do Rio de Janeiro (Biblioteca Carioca), 1993.

LINHARES, Maria Yedda. **História do abastecimento: uma problemática em questão (1530-1918)**. Brasília: Binagry, 1979.

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

MELLO, Evaldo Cabral de. **Olinda Restaurada: guerra e açúcar no Nordeste, 1630-1654**. 2ª ed. rev. e aumentada. Rio de Janeiro: Topbooks, 1998.

MELLO, Evaldo Cabral de. **Olinda Restaurada: guerra e açúcar no Nordeste, 1630-1664**. 2ª ed. rev. e aumentada. Rio de Janeiro: Topbooks, 1998.

MOLINA, Raul. **Hernandarias el hijo de la tierra (1560-1631)**. Buenos Aires: 1948.

OLIVAL, Fernanda. **D. Felipe II: de cognome “o Pio”**. Lisboa: Círculo de Leitores, 2006.

PRADO JÚNIOR, Caio. **Evolução política do Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 1932.

PRADO JUNIOR, Caio. **Formação do Brasil Contemporâneo**. São Paulo: Brasiliense, 1942.

PRADO JUNIOR, Caio. **História Econômica do Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 1945.

RICUPERO, Rodrigo. **A formação da elite colonial**. São Paulo: Alameda, 2009.

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

SILVA, Paula Pinto e. **Farinha, feijão e carne-seca: um tripé culinário no Brasil colonial**. São Paulo: Editora Senac, 2005.

SIMONSEN, Mario Henrique. **Teoria Microeconômica**. São Paulo: Fundação Getúlio Vargas, 1969.

SIMONSEN, Roberto Cochrane. **História econômica do Brasil: 1500/1820**. São Paulo: 7. ed. Nacional, 1977.



STELLA, Roseli Santaella. **O domínio espanhol no Brasil durante a Monarquia dos Felipes 1580-1640**. São Paulo: Unibero/CenaUn, 2000.

THOMPSON, E. P. **A Miséria da Teoria ou Um Planetário de Erros: Uma crítica ao pensamento de Althusser**. Rio de Janeiro. Zahar Editores, 1981.

ZEMELLA, Mafalda. **O abastecimento da Capitania de Minas Gerais no século XVIII**. 2. ed. São Paulo: Hucitec, 1990.