

Circulando entre a Bahia e o Prata¹

Lina Maria Brandão de Aras

O estudo das relações entre o Brasil e o restante da América Latina é de grande importância para o entendimento de questões se apresentam na contemporaneidade, a exemplo da globalização, quando os mercados comuns são apresentados como a alternativa mais premente para resoluções dos problemas econômicos fronteiriços. Alguns estudos já foram desenvolvidos no sentido de estabelecer relação entre o comércio da Bahia com a região do Prata e vice – versa. Dentre eles, vale registrar o pioneirismo de Alice Canabrava que no seu trabalho intitulado “O comércio português no Rio da Prata (1580-1640)². Apesar de não trabalhar com o período que nos interessa nesse momento, a autora quebra a dicotomia entre as Américas e estuda um período de grande importância para o Brasil que é a União Ibérica, período em que, segundo Magalhães Godinho:

“La economía imperial portuguesa bascula así hacia órbita española, pues está em juego la preciosa plata de las Américas, condicionante de todos aquellos circuitos y del lucrativo tráfico de esclavos con que los portugueses van a abastecer a las Indias de Castilla, hasta la restauración (la autonomía de Portugal en 1640). Desde los tiempos que preceden a la unión dinástica, y gracias a ella, los portugueses se infiltran por todo el imperio español, tanto a escondidas como legalmente.”³

Também na obra de José Roberto Amaral Lapa, “A Bahia e a carreira das Índias”⁴, está explicitada a riqueza do comércio do porto de Salvador e suas relações com outras regiões. Este autor demonstra a grande diversidade da pauta de exportações da Bahia, mostrando que o açúcar poderia ser o produto principal, mas não o único, a enriquecer o comércio da praça da praia.

¹ Esse trabalho de insere no Projeto de Pesquisa Duas regiões: a Bahia e o Prata (1750/1889), que teve desdobramento extra – projeto para discutir questões emergentes em relação à Bahia no MERCOSUL, que resultou em dois trabalhos. No primeiro sobre a Bahia e o MERCOSUL de uma forma geral e no segundo, sobre a Bahia e a Argentina, buscaram-se as raízes da integração a partir das relações comerciais estabelecidas ao longo dos anos.

² CANABRAVA, Alice. O comércio português no Rio da Prata (1580-1640). São Paulo: Boletim 26 do *Caderno de História da Civilização Americana*.

³ Cit. Magalhães Godinho In: LARRIQUETA, Daniel. 400 años rumbo al MERCOSUR. *Todo es Historia*. Buenos Aires, n. 364, nov, 1997. P. 13.

⁴ LAPA, José Roberto Amaral. *A Bahia e a carreira das Índias*. São Paulo: Brasiliense, 1968.

Outra grande contribuição é o texto “Bahia: a cidade do salvador e seu mercado no século XIX”⁵ de Kátia Mattoso. Nesse trabalho, além do estudo dentro da renovadora história econômica e social e da grande massa documental utilizada na composição da obra, a autora oferece informações privilegiadas sobre a dinâmica da sociedade baiana.

Os estudos partindo do Brasil em direção ao Prata ainda carecem de aprofundamento. Entretanto, rica é a documentação e a pesquisa realizada na Argentina e no Uruguai e sua relação com o Brasil. O presente trabalho objetiva analisar relações marcadas por uma alternância no fluxo e refluxo comercial que, por sua vez, dependem da conjuntura histórica visto que ambas as regiões estão submetidas a metrópoles diferentes e, enquanto parte de Estados nacionais independentes, participam diferentemente das questões regionais no Prata.

Para discutir as relações entre a Bahia e o Prata, utilizou-se o conceito de integração. Tal conceito vem sendo construído e reconstruído ao longo do tempo, tendo inclusive ocupado o espaço de outras palavras. No mundo contemporâneo, integração objetiva tratar de processos onde se busca a superação de divisões, sejam territoriais, culturais ou sociais, numa tentativa de equacionar rupturas entre os Estados nacionais. É também um processo que busca homogeneizar os diferentes, dominar os grupos politicamente resistentes, estabelecer uma relação de domínio de uma região ou Estado sobre a outra.

Para a compreensão dos processos de integração, devemos levar em consideração a historicidade da realidade e observar as condições e especificidades em que se deu tal integração, inclusive porque ela não se dá de forma homogênea, nem tão pouco num mesmo ritmo. A integração é direcionada e estruturada a partir do exercício do poder político. “Como em todas as experiências de integração, cabe aos governos um papel indelegável: o de construir o marco institucional do novo mercado.” Na contemporaneidade, no caso do MERCOSUL, por exemplo, este processo tem seguimento com as etapas de integração jurídico – econômica, onde busca-se não só a legitimação do processo mas também a sua viabilidade econômico – financeira. Vê-se nisto que:

“todo processo de integração econômica pressupõe a expressão de firme vontade política por parte dos governos dos países envolvidos, capaz de lograr a superação de rivalidades históricas e de relativizar o princípio da soberania nacional irrestrita.”⁶

⁵ MATTOSO, Kátia M. de Queiróz. *Bahia: a cidade do Salvador e seu mercado no século XIX*. São Paulo: HUCITEC, 1984.

⁶ ARAÚJO Júnior, José Tavares de. Reestruturação industrial e integração econômica: as perspectivas do MERCOSUL. *Revista Brasileira de Economia*. Rio de Janeiro, 47 (1): 1993, p. 112.

Diversas são as motivações que levam à integração. Dentre elas, destaca-se a necessidade de ampliar fronteiras, seja para dinamizar as atividades econômicas, seja para conquistar espaço para estabelecer populações; ou resolver problemas internos de divergências étnico-religiosas.

O exemplo mais atual de integração está na proposta dos mercados comuns, isto porque os movimentos de integração têm em suas origens, na maioria das vezes, os interesses econômicos⁷. O mercado comum objetiva estabelecer áreas de livre comércio entre regiões e/ou Estados, buscando criar situações de controle e vantagem para aquele que se encontra em situação privilegiada.

Contudo o debate sobre a integração perpassa os aspectos econômicos e comerciais, pois, dependendo dos objetivos gerais dos interesses na integração, os aspectos a serem trabalhados nesse processo são ampliados. Novamente, tomamos, por exemplo, como caso de ampliação o MERCOSUL, onde as preocupações com a integração passaram a atingir setores como tecnologia, educação e cultura, dentre outras áreas.⁸

Quando se trata de integração, deve-se levar em consideração pelo menos três elementos: o território, a língua e a composição étnica nas áreas em que se desenvolve o processo. No caso da integração na América Latina e, em especial, na região do Prata, existia uma conjuntura favorável à integração, haja visto que existia uma proximidade geográfica e uma construção territorial; as línguas possuíam tronco comum, não havendo uma dificuldade de comunicação entre as partes envolvidas no processo; e, visto suas economias se mostrarem complementares.

As tentativas de integração, no período colonial, deram-se através de forma de conquista, onde a maior presença do Estado português ou espanhol definiu a ocupação do espaço e a subjugação do espaço regional. Em relação ao Prata, tal situação desencadeou uma série de disputas, onde a diplomacia contribuiu para que se estabelecesse um equilíbrio de forças na região.

Pelo Tratado de Utrecht (1713), os portugueses cederam a Guiana aos franceses e conquistaram o direito de navegar pelo Rio Amazonas. Dois anos depois (1715), a Espanha reconheceu a posse portuguesa da Colônia de Sacramento, processo esse desencadeado em 1680. Entretanto, foi o Tratado de Madri (1750) que estabeleceu o princípio do “*uti possidetis*”, onde o

⁷ Exemplo mais recente é a União Européia, onde a união dos Estados europeus se deu no momento de reordenação do capitalismo e da busca de alternativas para evitar as crises desse sistema econômico.

critério para estabelecimento da posse seria a ocupação efetiva. Para a região do Prata, a Espanha, a fim de assegurar seus domínios de navegação na Bacia, trocou a Colônia de Sacramento pela região de Sete Povos das Missões, área ocupada pelos jesuítas que terminaram por resistir ao abandono da região, desencadeando as chamadas Guerras Guaraníticas que se prolongaram até 1767.⁹

Para o século XIX, temos as disputas pela Banda Oriental e a Guerra do Paraguai, as quais envolveram os Estados nacionais na região. Assim, pode-se registrar que mudanças nas práticas de integração foram se alterando ao longo da História da América, podendo localizar o uso da força e da diplomacia para certas conjunturas ou o recurso econômico em detrimento do político noutros momentos.

A integração econômica, estabelecida através da circulação de mercadorias, insere-se numa etapa específica da integração, pois, mesmos que os Estados nacionais latino-americanos e, em especial, no Prata, tenham se constituído numa perspectiva de aumento de suas fronteiras em detrimento das fronteiras do outro, o segundo quartel do século XIX firma-se como aquele da consolidação da integração econômica.

Face ao exposto, procuramos analisar a integração na região platina a partir do período colonial – século XVI – até a transição dos fins do século XVIII e início do século XIX, estudo este desenvolvida numa trajetória histórica, em sua forma diacrônica.

1. Política metropolitana e relações regionais

Quando avaliadas as relações entre uma e outra região à luz do conceito de sistema colonial, deve-se refletir sobre a possibilidade de flexão do conceito de exclusivo colonial. Isto porque, independentemente da política de controle de uma e outra metrópole, o comércio interregional apresenta-se como o espaço para a quebra do exclusivo, visto que, interna e externamente, a necessidade de fazer circular produtos, tanto de exportação como de consumo interno, exigia que se burlasse o exclusivo para manutenção da dinâmica interna das colônias.¹⁰

⁸ Sobre os aspectos educacionais da integração no MERCOSUL ver Plan Trienal para el setor educación en el proceso de integración del MERCOSUR *In: Integración Latinoamericana – INTAL*. Buenos Aires, año 17, n. 180, julio, 1992, p. 92-97.

⁹ REGO, A da Silva. *O ultramar português no século XVIII*. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1967. P. 49-59.

¹⁰ Sobre a circulação de produtos e mercadorias para além do comércio exclusivo, ver: PRADO Júnior, Caio. *Formação do Brasil Contemporâneo*. São Paulo: Brasiliense, 1968.

Tomamos como ponto inicial a importância dessas duas regiões para o Império Colonial Português e para o Império Colonial Espanhol na América, nos vários momentos em que ocorreram reordenações político - administrativas que marcaram esses dois espaços de forma diferenciada. Nas primeiras décadas do século XVI, já se delineavam os interesses econômicos na região do Prata, dando início às primeiras disputas entre portugueses e espanhóis pelo domínio da região.¹¹ A presença das duas nações, nessa região, resultou numa série de conflitos e tratados que justificava a sua importância para o sistema colonial. “Las relaciones belicosas de un principio, pasado el tiempo, se convertirían en más pacíficas y comerciales. Cueros, mate azúcar y plata íben de una y outra dirección, vinculando a ambas zonas entre sí.”¹²

As relações entre a Bahia e o Prata foram intensificadas durante a União Ibérica (1580-1640), quando Portugal e Espanha estiveram unidos pela junção das Coroas. Nesse período, Portugal, pertencendo à Coroa Espanhola, teve suas fronteiras ampliadas para além do Tratado de Tordesilhas e, por pertencerem à mesma Coroa, estabeleceram-se relações mais intensas entre essas duas áreas do continente. Apesar das restrições coloniais, a união das coroas deve ser registrada como um momento privilegiado das relações intercoloniais.

“En la frontera sur del Brasil existe constancia de que desde los primeros momentos hubo un contacto intenso y constante com las regiones de Assunción, productoras de yerba tem y reservarios de mano de obra indígena, y com las áreas granaderas de las grandes pampas argentinas.”¹³

É no período colonial que os mercados do Prata iniciaram o comércio com as diversas regiões do Brasil, a partir da necessidade de baratear os custos das mercadorias. Essa região dependia das mercadorias da rota Panamá - Lima, chegando no Prata, com os preços elevados. Em 1585, registra-se a compra de escravos na Bahia (Salvador) e São Vicente para abastecer a região de Tucumán.

“Los portugueses se instalaron en su medio y promovieron un importante flujo de esclavos. Em 1595, com la finalidad de regularizar el tráfico, la Corona concedía a Pedro Gomez Reynel el privilegio exclusivo de la trata, pudiendo ingresar hasta 600 negros anuales por Buenos Aires.”¹⁴

A presença dos portugueses era vista com reserva, mas mesmo assim constituía-se numa alternativa para o barateamento das mercadorias na região. A união das coroas possibilitou uma maior tolerância da concorrência portuguesa, ao tempo em que apontava para o fato de que “el

¹¹ Cit. por VARNHAGEN, Francisco Adolfo. *História Geral do Brasil*. São Paulo: Melhoramentos/MEC, 1975.

¹² HERRERRO, Pedro Peres. *Comercio y mercados en América Latina Colonial*. Madrid: MAPFRE, 1992. P. 150.

¹³ HERRERRO, Pedro Peres. *Comercio y mercados en América Latina Colonial*. Madrid: MAPFRE, 1992. P. 150.

¹⁴ SILVA, Hernán Asdúbal. La Colonia del Sacramento el Vicereinato del Rio de La Plata y el libre comercio. *In: Navegacion y comercio rioplatense*. Bahia Blanca: Universidad del Sur, 1996. P. 9.

comercio clandestino com los portugueses fue intenso e, como consecuencia de ello, aquella plaza de reciente creación comenzó a preocupar a quienes vislumbraban sus potencialidades como adecuada salida hacia el Atlántico.¹⁵

As relações comerciais entre uma e outra região se davam também pela proximidade existente entre os produtos e mercadorias consumidas em uma e outra área. Sobre isso, afirma Herrerro:

“Paralelismos en hábitos de consumo, comidas y tradiciones nos hablan, en cambio, de los contactos interregionales que debieron de existir. En definitiva, Brasil, si bien esteve orientado durante esta época hacia los mercados europeos, no vivió totalmente a espaldas del resto del continente americano.”¹⁶

Para a região do Prata, a sua bacia hidrográfica representava o circuito e meio de circulação de mercadorias exportadas e importadas. O comércio ali havia crescido de forma que tornou necessária a presença mais eficaz da Coroa espanhola naquela região, onde as autoridades estavam preocupadas em promoverem sua incorporação ao poder espanhol centrado em Buenos Aires.

“O descuido metropolitano abriu oportunidades para que a região fosse impune e livremente frequentada por portugueses, holandeses, ingleses e franceses. Permitiu, ainda, o sabido e notório contrabando, especialmente de couro, sebos e metais preciosos. (...)

Desde há muito, sentiam autoridades e comerciantes que uma forma de combater o contrabando e, ao mesmo tempo, atingir as necessidades de Buenos Aires seria habilitar seu porto para o comércio livre.

(...) No século XVIII, antes mesmo do vice-reinado, surgiram vários projetos para construção do cais. As dificuldades não se justificavam mais, após a criação do vice-reinado, entretanto, o porto de Buenos Aires arrastou-se pelo período setecentista nestas precárias condições ou servindo-se do porto de Montevideo e usando “ chalupas” para, deste porto, alcançar o de Buenos Aires, como usualmente faziam os produtos transportados pelos navios-correios.”¹⁷

A região do Prata estava submetida à legislação colonial referente ao “porto proibido”, tendo ficado obrigada a abastecer-se de mercadorias manufaturadas através do Vice - Reino do Peru até 1776, quando foi criado o Vice – Reino do Prata. Essa situação contribuiu para a configuração de um desequilíbrio entre as exportações e as importações na região, evidenciando a entrada de mercadorias por via ilícita, isto é, o contrabando, pelo qual havia se tornado a grande fonte de enriquecimento ao tempo em que se constituía em um desafio para as Coroas portuguesa e espanhola. Para a Espanha, o problema do Prata foi assim:

¹⁵ SILVA, Hernán Asdúbal. La Colonia del Sacramento el Vicereinato del Rio de La Plata y el libre comercio. In: *Navegacion y comercio rioplatense*. Bahia Blanca: Universidad del Sur, 1996. P. 9.

¹⁶ HERRERRO, Pedro Peres. *Comercio y mercados en América Latina Colonial*. Madrid: MAPFRE, 1992. P. 151.

¹⁷ BELLOTTO, Manoel Lelo. *Correio marítimo Hispano-Americano. A carreira de Buenos Aires (1776-1779)*. Assis: FFCLA, 1971. P. 42-43.

“O “Regulamento Y Aranceles reales para el Comercio Libre de Espanha e Indias”, de 1778, foi fundamental e único para o desenvolvimento de Buenos Aires como porto e para o vice-reinado como mercado. O couro, o sebo, a carne salgada e os metais andinos, desde longa data contrabandeados por toda Europa, puderam, então, expandir-se através do comércio livre. O Prata libertava-se, assim, do monopólio e da ditadura da burguesia e da burocracia limenha.”¹⁸

Outro elo de ligação entre o Brasil e a região do Prata foi a produção açucareira. A localização dos centros urbanos e sua ligação econômica não só com a produção local, mas com as importações e exportações no litoral brasileiro, facilitaram o estabelecimento de relação com outras regiões litorâneas. A venda de produtos alimentares, animais e vegetais, açúcar e seus produtos derivados (como o aguardente), contribuíram para a dinâmica comercial interregional. O século XVIII é exemplar para o estudo dessas relações interregionais. A política colonial borbônica nesse período beneficiou o comércio através de uma série de concessões, a exemplo da liberdade de comércio entre portos espanhóis e americanos. Com o Tratado de Utrecht, os ingleses passaram a ter o privilégio do “assiento” e “navio de permissão”, culminando com o comércio livre em 1778. Essas medidas, além de representarem um avanço na política colonial espanhola, serviram também como medida para conter o contrabando, até certo ponto tolerado e praticado entre colonos hispano – americanos e portugueses, franceses, ingleses e holandeses”.

“Durante el siglo XVIII y más particularmente durante su primera mitad los territorios del Brasil experimentaron profundos cambios tanto geográficos, del darse e na expansión considerable de los espacios colonizados, como productivos, alvariar la ubicación y características de los principales centros.”¹⁹

Essa liberação do comércio, através de abertura de portos, não significou uma liberdade colonial, pois existia a preocupação da Coroa espanhola em manter a movimentação dos portugueses sob controle, visto que os interesses lusos na região do Prata era crescente.

“Ejemplo de la señal preocupación, lo constituye el envío a Rio de Janeiro, a fins de 1780, del teniente de navio Rafael Adorno, com el objeto de lograr información sobre la situación de los puertos del Brasil. Por entonces habian llegado noticias de que habian entrado en Rio 16 fragatas de guerra inglesa, 5 en la Isla Grande y 11 en Bahía.”²⁰

Tal atitude demonstra preocupação da Espanha em observar politicamente as manobras ingleses na América, pois no segundo quartel do século XVIII a Inglaterra já havia se tornado parceira privilegiada do Estado português e, portanto, interessada em assumir o comércio com o Prata, um mercado crescente com a conquista, colonização e, posteriormente, instalação do Vice – Reino do Prata (1760). O Império português também desenvolveu uma política modernizadora,

¹⁸ BELLOTTO, Manoel Lelo. *Correio marítimo Hispano-Americano. A carreira de Buenos Aires (1776-1779)*. Assis: FFCLA, 1971. P. 39-42.

¹⁹ HERRERO, Pedro Peres. *Comercio y mercados en América Latina Colonial*. Madrid: MAPFRE, 1992. P. 227.

²⁰ SILVA, Hernán Asdúbal. *La Colonia del Sacramento el Vicereinato del Rio de La Plata y el libre comercio In: Navegacion y comercio rioplatense*. Bahia Blanca: Universidad del Sur, 1996. P. 45.

através do Marques de Pombal, mas essa não teve os mesmos efeitos que a política espanhola, preocupada em recuperar seu império, buscando alternativas para a crise do sistema colonial que já se apresentava.

O programa reformista do Marques de Pombal, desenvolvido entre os anos de 1750-1777, buscou combater a dependência econômica de Portugal em relação a Inglaterra, sustentado pela economia aurífera colonial. Preocupado com a produtividade das minas, Pombal trabalhou no sentido de conter o contrabando e estimular a exportação de matérias - primas e produtos tropicais, como o açúcar e o tabaco. Para estimular esse comércio, diminuiu os impostos, agilizando a sua cobrança e criando as Companhias de Comércio, empresas essas, responsáveis por potencializar o comércio entre o Brasil e a Europa. Progressivamente, aboliu o sistema de frotas (1765), abrindo outros portos ao comércio transatlântico.

O transito de mercadores entre as metrópoles e as colônia portuguesas e espanholas na América exemplificam a dinâmica entre as possessões e os laços que foram se estabelecendo entre uma e outra região. Esse fato não foi prejudicado pelas constantes disputas diplomáticas e bélicas na região, pois a manutenção de comerciantes de uma e outra nação estabeleceu-se com o comércio de porta aberta na Colônia de Sacramento e nas margens do Rio do Prata.

“La actitud condescendiente de la metrópoli com respecto a los portugueses se vinculó a la particular situación creada com motivo de la integración de las dos Coronas y, aunque se tomaron medidas como la que disponía la expulsión de los lusitanos em 1602, las mismas no llegaron a afectar su presencia”²¹

Os avanços portugueses em direção à América espanhola foram contidos com o Tratado de Madrid (13 de janeiro de 1750), que garantiu a renúncia espanhola aos territórios brasileiros. Esse tratado revogou também os direitos espanhóis baseados no Tratado de Tordesilhas, ficando Portugal com a área de sete missões jesuítica em troca da cessão da Colônia de Sacramento do Rio do Prata. Para o Estado Português, apesar de haver investido belicamente sobre o Prata, a perda de sacramento não representava grandes perdas em suas casas comerciais, continuando a dominar o comércio regional. Com um pé em Sacramento e outro no Império português, esses comerciantes intensificavam suas transações, dinamizando suas filiais nas praças do Rio de Janeiro e em Salvador²².

²¹ FLORES, Moacyr. Relação da tomada da Colônia do Sacramento. *Estudos Ibero-Americanos*, PUCRS, Vol XXIII, n. 1, p. ... junho, 1997.

²² NASCIMENTO, Anna Amélia Vieira. “*Letras de Risco*” e “*Carregações*” no comércio colonial da Bahia (1660-1730). Salvador: UFBA, 1977.

2.1. O Prata e a Bahia: duas regiões

“a bacia do rio da Prata – formada por esse rio e seus afluentes Paraná, Paraguai e Uruguai – constitui uma das áreas geográficas onde foram travadas guerra entre diversos Estados pela posse de territórios e demarcações de limites”²³

A grande importância da Bacia do Prata para as áreas ao seu redor, que mais tarde foram reconhecidas como Bolívia, Argentina, Paraguai e Uruguai, reside no fato de que, pelos rios que formam a bacia, circulavam a maior parte das mercadorias pela região.

“El comércio interregional de alguns produtos permitia drenar hacia Buenos Aires parte del metal alto-peruano, que possibilita el comércio de esclavos, mercancías europeas y algunos productos tropicales para toda la región hasta el Potosí”²⁴

Região de comércio sempre florescente, a Bahia, com seu porto em Salvador, permaneceu entre as cidades mais populares do Novo Mundo. Entre 1549 e 1621, era a sede do governo colonial; de 1621 a 1763, foi sede do governo colonial do Estado do Brasil. Daí em diante, a capitania e, depois, província da Bahia, deixou de ser o centro das decisões políticas, agora transferido para o Rio de Janeiro, permanecendo, entretanto, como ponto de referência para o grande comércio de exportação e importação do norte do Brasil.

“Uma série de motivos contribuiu para isto: 1) a cidade era a cabeça política e administrativa da colônia americana; 2) possuía bom ancoradouro, relativamente abrigado; 3) ficava aproximadamente no meio da extensa orla litorânea; 4) estava mais perto do reino do que os portos do Sul; 5) oferecia facilidade de contato com as colônias da África ocidental portuguesa, estimulado pelo tráfico de escravos; 6) exportava, entre outros produtos, tabaco, açúcar, madeiras, especiarias e fibras tropicais; 7) era de fácil acesso para abastecimento e refresco dos navios; 8) apresentava recursos em matérias primas; e 9) proporcionava eventuais socorros de sua praça de guerra.”²⁵

Assim, não é de estranhar que a parada de embarcações no porto de Salvador se tornava cada vez mais freqüente. Os navios faziam escala tanto na ida quanto na volta de seus destinos. O pretexto para tal parada poderia ser o agravamento do estado de tempo ou a falta de provisões. Boxer acentua que:

“Depois da descoberta e da exploração dos ricos campos auríferos de Minas Gerais na década de 1690, este facto tornou-se um hábito instituído. Foi finalmente (ainda que com relutância) sancionado pela Coroa, mas só par fins de reparação e reabastecimento dos navios de carreira que faziam a viagem de regresso. Estes navios chegavam frequentemente à Baía de Todos os Santos era invariavelmente acompanhada por uma troca intensa e ilegal de produtos orientais por ouro e tabaco brasileiros. (...) Depois de reparados na Baía, os navios de carreira seguiam então para Lisboa no comboio da Frota açucareira de regresso, cuja organização datava do meio do século XVII.”²⁶

²³ REICHEL, Heloísa Jackins e GUTFRIEND, Ieda. *Fronteiras e Guerras no Prata*. São Paulo: Atual, 1995. P. 4.

²⁴ MILLOT, Júlio e BERTINO, Magdalena. *Historia Economica del Uruguay*. Montevideo: Fundacion de Cultura Universitaria, 1981. Tomo I, p. 15.

²⁵ LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia na carreira da Índia*. São Paulo: Brasiliense, 1968. P. 2.

²⁶ BOXER, C.R. *O Império Marítimo Português (1415-1825)*. Lisboa: Edições 70, 1969. P. 219.

O Porto de Montevideu também registrou a realização de escalas forçadas em portos não programados como é o caso de Salvador.

“Com respecto a las arribadas forzosas, señalemos que en 1781 muestran su predominio. Sobre un total de 10 navios portugueses llegados a Montivideo, 9 lo hacían de “arribada” (7 zumacas, 1 paquebote y 1 pingue); registándose 7 salidas de Rio de Janeiro, contra 2 de Bahia”.²⁷

Mesmo com o aumento da circulação de embarcações espanholas pelo Prata, “Llegaban por entonces a Montivideo 26 barcos lyusitanos, do cuales 10 lo hacian de “arribada”. Se traba de 8 zumacas y 2 paquebotes, provenientes en igual proporción de Bahia y Rio de Janeiro”.²⁸

A Bahia havia sido, até esse momento, o polo aglutinador ds forças coloniais, inclusive pela sua própria estrutura político-economica, a qual era rotulada de “exemplo clássico” do sistema colonial português no Brasil até aquele momento. Mas este sistema não havia impedido o grande transito de navios, mercadores e estrangeiros pela cidade do Salvador. Apesar de serem em número restrito no período colonial, os viajantes estrangeiros imprimiram uma marca importante através dos seus relatos de viagens, registrando a dinâmica dessa cidade e de seu porto.

As compras e vendas no comércio colonial não eram realizadas em sua maioria através do pagamento com moedas. “No comércio português dos séculos XVII e XVIII, as letras de risco e as carregações são modos de comerciar muito frequentes, sobretudo se o comércio é por via marítima”.²⁹ As carregações eram um dos instrumentos financeiros utilizados pelo comércio português para fazer circular suas mercadorias de um porto a outro. “As carregações descreviam a mercadoria a ser enviada ao porto de descarrega e a mercadoria a ser trocada, se não fosse vendida a dinheiro de contado, ou transformada em letra de risco a ser levada ao porto de origem”.³⁰

A necessidade de abastecimento do Prata pelos próprios espanhóis levou em 1781 o envio de uma sumaca até a Bahia com “la finalidad de “conduzir pliegos y comprar cables de piazaba, brea y alquitrán para las urgencias de los buques”, aprobada por el rey al año siguiente”.³¹

Com a abertura dos portos (1808), ocorreu um aumento considerável de estrangeiros circulando pela praça comercial de Salvador e pela Capitania da Bahia. Instalaram-se na cidade

²⁷ SILVA, Hernán Asdúbal. La Colonia del Sacramento el Vicereinato del Rio de La Plata y el libre comercio. In: *Navegacion y comercio rioplatense*. Bahia Blanca: Universidad del Sur, 1996. P. 61.

²⁸ Idem p. 61.

²⁹ NASCIMENTO, Anna Amélia Vieira. “*Letras de Risco*” e “*Carregações*” no comércio colonial da Bahia (1660-1730). Salvador: UFBA, 1977. P. 6.

³⁰ Idem p. 11.

³¹ SILVA, Hernán Asdúbal. La Colonia del Sacramento el Vicereinato del Rio de La Plata y el libre comercio. In: *Navegacion y comercio rioplatense*. Bahia Blanca: Universidad del Sur, 1996. P. 45.

agências consulares, dado o fluxo de comerciantes transitando pelas praças comerciais de todo o Brasil e passando por Salvador, criando-se, dessa forma, forte ligação entre os comerciantes aqui estabelecidos e os mercadores estrangeiros.

As carregações da Bahia para o Prata³²

no	Embarcação	Destino	Mercadoria a ser negociada	Mercadoria a ser trocada
1669	Navio N.S. da Ajuda e São Lorenço e Almas	Rio da Prata	Tabaco, tecidos, madeira, utensílios	Courana, pataçaria
1724	Patacho do Sr. Do Bonfim e N. S. da Conceição	Nova Colônia	Tecidos e roupas	Patacas, barras de prata, couro
1726	Bergantin N. S. da Boa Morte e S. Caetano e Almas	Nova Colônia	Armas	Prata e rolos de couro
1727	Bergantin N. S. da Boa Morte e S. Caetano e Almas	Nova Colônia	-x-	-x-
1730	-x-	Barra do Rio Grande	Roupas e objetos	--x-

Em 1723, através do Patacho Senhor Jesus do Bonfim e Nossa Senhora da Conceição, foi encaminhada, através do recurso da carregação, a seguinte carga para a Colônia de Sacramento:

“Deveria ser entregue no seu destino a Ventura Gonçalves Chaves, ao mestre do navio, ou a Pedro Rodrigues Torres. Eram 20 peças de bretanha, 40\$000; seis capotes de burel, 42\$000; três calções de crepe, 7\$000; cinco pares de meia da Loja do Ponto de Paris, 4\$800; por trinta e dúzias de facões flamengos, 56\$500; por 11 fardos de saragoza, cretona e greza, 24\$500; por três fardos de sargeta, 13\$500; por 20 camisas de bretanha, 18\$000; por vinte dúzias de contas brancas, 12\$600 e etc.”³³

Os produtos enviados nessa carga ilustram o papel do comércio da praça de Salvador, enquanto redistribuidor dos manufaturados para outras regiões.

“En el año pasado de 82 dice un testigo da la época, vinieron al puerto de Montevideo com alguna abundancia las zumacas portuguesas cargadas de negros y esto fue causa de que subieron de precio en el Brasil: se quejaron los vecinops, y cadieron las estrechísimas órdenes de que ninguna embarcación cargare esclavos en la Bahía ni el Janeiro, sin dar fianzas de que habís de traer testimonio del Comandante del puerto donde los había vendido; de esto resultó que en al año 83 sólo hayan venido cinco embarcaciones com bien pocos.”³⁴

Pelo porto de Salvador, a Bahia recebia artigos manufaturados europeus, norte-americanos e africanos (ouro-em-pó, marfim e pano-da-costa), registrado, também pequenas quantidades de produtos de Gôa, Damão de Diu (Índias) e Macau (China). As lojas da soterópolis expunham todo tipo de mercadoprias. Eram tecidos ingleses, chapéus, objetos de metal, artigos de luxo franceses, linhos alemães, ferragens, tecidos de algodão grosseiro, etc.

³² Tabela elaborada a partir de: NASCIMENTO, Anna Amélia Vieira. “*Letras de Risco*” e “*Carregações*” no comércio colonial da Bahia (1660-1730). Salvador: UFBA, 1977. P. 6.

³³ Livro de Notas do APEB, n. 39. Fls 210.

³⁴ SILVA, Hernán Asdúbal. La Colonia del Sacramento el Vicereinato del Rio de La Plata y el libre comercio. In: *Navegacion y comercio rioplatense*. Bahia Blanca: Universidad del Sur, 1996. P. 50.

O século XVIII registra um grande movimentação de navios no porto de Salvador, que prossegue no século seguinte, quando o açúcar ainda mantinha-se como principal atividade produtiva de exportação, mesmo com a ocorrência de crise de mercado. Para o segundo quartel do século XVIII, calcula-se uma média de 90 a 100 navios com registro de entrada no porto de Salvador, “com permanência de um até três meses”.

“ O comércio interno dos baianos com as regiões afastadas da colônia é igualmente considerável e extenso: com o sul, de modo especial, sendo muito lucrativo o do Rio Grande, dada a maneira indolente e irregular na qual é conduzido. Uns quarenta navios, de duzentos e cinquenta toneladas cada um, acham-se empenhados; raramente completam suas viagens em dois anos, embora a distância seja apenas de vinte graus ao sul. Transportam quantidades insignificantes de água ardente, açúcar, louças e artigos europeus (principalmente ingleses e alemães) que trocam em sua maior parte, executando o sal, num comércio de contrabando com os espanhóis de Maldonado e Montevidéu, recebendo em prata. Durante esse tráfico, ocupa-se a tripulação em carregar o navio com carne seca e couros, produtos de bom gado existente nas savanas vizinhas do Paraguai. Depois de abatidas as reses, sua carne é cortada em pedaços finos, de uns dois pés de comprimento, salgado, secada ao sol e defumada, sendo os couros curtidos ao mesmo tempo”.³⁵

Com a abertura paulatina dos portos na região e, principalmente, ao longo do Rio da Prata, onde já existia um grande número de pontos de ancoragem que serviram durante o período anterior para o embarque e desembarque de mercadorias, dentro do comércio ilegal, o contrabando. Essa forma de abastecimento era uma preocupação crescente entre as autoridades espanholas, visto que o comércio no Prata havia se tornado a atividade econômica mais dinâmica na região. O intenso comércio entre as regiões contou com uma estrutura jurídico-financeira que possibilitou a dinamização, além da circulação de mercadorias, e a utilização de recursos de crédito que garantia a referida circulação. A presença de comerciantes portugueses instalados no Prata e com contatos na praça de Salvador facilitava as transações comerciais. O Prata, por sua vez, também oferecia produtos variados, a exemplo da variedades ervas encontradas naquela região e consumidas na Bahia, como a cascarilla e a quina que foram introduzidas na praça de Salvador.³⁶

O comércio intenso no porto de Salvador levou as autoridades locais a se preocuparem com a adequação do porto às demandas emergentes. O Conde dos Arcos, desde 1816, dava sinais de que o porto precisava de melhoramentos para o recebimento dos viajantes, para o embarque/desembarque de mercadorias. As relações comerciais baseadas nas rotas marítimas

³⁵ LINDLEY, Thomas. *Narrativa de uma viagem ao Brasil*. São Paulo: Nacional, 1969. P. 171.

³⁶ Sobre os produtos medicinais ver: CARBÓ, Laura. La preocupación peninsular por los productos medicinales americanos y la exportación rioplatense In: SILVA, Hernán Asdúbal. *Navegacion y comercio rioplatense*. Bahía Blanca: Universidad del Sur, 1996. P. 115-119.

caracterizam as relações entre a Bahia e o Prata³⁷. O século XX caracterizou-se pela manutenção das práticas históricas construídas ao longo do período colonial, bem como pela ampliação das relações entre o Brasil monárquicos e as repúblicas da Argentina, Uruguai e Paraguai. Contudo, foi com a Argentina que o Brasil, ao longo dos últimos dois séculos ampliou suas relações, enquanto prática entre iguais.

³⁷ MATTOSO, Kátia M. de Queiróz. *Bahia: a cidade do Salvador e seu mercado no século XIX*. São Paulo: HUCITEC, 1978. P. 62.