

O porto mais ao sul da América portuguesa: A Colônia do Sacramento*

The southernmost harbor in Portuguese America: The Colony of Sacramento

Paulo Cesar Possamai

Doutor em História Social pela Universidade de São Paulo – USP, com pós-doutorado pela Universidad Nacional de La Plata - Argentina. Atualmente é Professor Associado III da Universidade Federal de Pelotas - UFPEL

RESUMO

O presente artigo tem como objetivo analisar a política expansionista portuguesa no Rio da Prata por ocasião da fundação da Colônia do Sacramento, em 1680. Através difícil navegação do estuário platino os portugueses buscavam a troca de manufaturados europeus e produtos coloniais brasileiros pela prata que circulava em Buenos Aires. A Colônia do Sacramento foi um polo de expansão e de comércio por quase um século. O expansionismo luso foi posto em xeque quando perdeu para os espanhóis o sítio estratégico de Montevideú, em 1723, mas Sacramento continuou como um ativo centro de contrabando até que foi cedida à Espanha em 1777.

PALAVRAS-CHAVE: Expansionismo; Navegação; Porto; Comércio

A fortaleza do Santíssimo Sacramento, núcleo inicial do burgo que viria a ser conhecido pelo nome de Colônia do Sacramento ou Nova Colônia, foi fundado em janeiro de 1680 pelo governador do Rio de Janeiro, D. Manuel Lobo, que cumpria as ordens de Lisboa que determinavam a criação de uma fortificação no Rio da Prata. Uma tentativa anterior, liderada por Jorge Soares de Macedo, havia malgrado devido às tempestades que dissolveram a

ABSTRACT

This article aims to analyze the Portuguese expansionist policy in the Rio de la Plata when the Colony of Sacramento was founded, in 1680. Through the difficult navigation of the Plate estuary, the Portuguese sought to exchange European manufactured goods and Brazilian colonial products for the silver that circulated in Buenos Aires. Colonia do Sacramento was a hub of expansion and commerce for almost a century. Portuguese expansionism was put in check when it lost the strategic site of Montevideo to the Spanish in 1723, but Sacramento continued as an active smuggling center until it was ceded to Spain in 1777.

KEYWORDS: Expansionism; Navigation; Harbor; Commerce

frota. Entretanto permanecia o desejo de criar um assentamento no Prata.

Alguns autores, como Henrique Alexandre Fonseca (FONSECA, 1985, p. 4) e Azarola Gil (AZAROLA GIL, 1931, p. 30) definiram a escolha das terras de São Gabriel, como era conhecido o território próximo da ilha homônima, como um grave erro de estratégia, acreditando que uma fundação em Maldonado ou Montevideú tinha maior chance de resistir aos ata-

*Artigo recebido em 23 de outubro de 2023 e aprovado para publicação em 02 de dezembro de 2023. Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 19, nº 38, p. 95-109 – 2023.

ques dos espanhóis. Outros, como Capistrano de Abreu (ABREU, 1900, p. XXVII), Jonathas da Costa Rego Monteiro (MONTEIRO, 1937, p. 39) e Luís Ferrand de Almeida (ALMEIDA, 1995, p. 163) defendiam que o objetivo da Coroa em fundar uma povoação em frente a Buenos Aires revelou o desejo de marcar o ponto extremo das pretensões de Portugal.

De fato, Portugal insistia em afirmar que a linha de Tordesilhas cortava a cidade de Buenos Aires enquanto a Espanha dizia que o ponto mais meridional da linha passava por Cananeia, no atual estado de São Paulo. No nosso ponto de vista, a escolha das terras de São Gabriel como o sítio da nova fundação portuguesa obedeceu antes às conveniências que o local oferecia ao comércio ilícito com Buenos Aires que a uma busca de estabelecer limites e ocupar terras, embora essas finalidades não fossem alheias ao plano do príncipe regente D. Pedro.

A enseada de Colônia era o porto da margem norte mais próximo a Buenos Aires, ao mesmo tempo em que era o último ponto onde as naus transoceânicas podiam chegar. Dali em diante a navegação deveria ser feita em pequenas embarcações, que podiam internar-se nos pequenos canais do delta do Paraná e passar pelos bancos de areia sem grandes problemas. Essas eram vantagens essenciais para o progresso do comércio ilícito (DIFRIERI, 1981, p. 18). Justamente por isso, a ilha de São Gabriel era um refúgio de piratas e contrabandistas, principalmente dos holandeses (RIVEROS TULA, 1959, p. 39), situação que não deve ter sido ignorada pelos portugueses, uma vez que eles eram os principais agentes do comércio ilícito no Rio da Prata.

Segundo o regimento que levava o fundador, D. Manuel Lobo, a ilha de São Gabriel era “a de melhor surgidouro, fundo, com água, lenha, sítio sadio e fácil ao desembarque dos navios e resguardo dos

tempos e dentro da demarcação e senhorio desta Coroa” (MONTEIRO, 1937, v. 2 p. 8). Note-se que as instruções salientavam as qualidades do porto natural ao mesmo tempo em que afirmavam que o território pertencia a Portugal, ainda que esse não fosse o ponto de vista dos espanhóis.

A fundação não se deu exatamente na ilha, pois foi executada na margem continental defronte a mesma. Talvez a decisão de Manuel Lobo de escolher uma península próxima à ilha ligava-se ao interesse de facilitar a expansão pela campanha, o que seria dificultado no caso de um entrincheiramento insular. Por certo a posição era de difícil assistência em caso de um ataque espanhol, porém cremos que não foi levada em consideração a concretização de algum ato hostil por parte do governo de Carlos II, já que a situação internacional era favorável a Portugal e os espanhóis temiam uma provável aliança luso-francesa (ALMEIDA, 1957, p. 155). A conjuntura internacional da época pode explicar a ousadia dos portugueses em criar uma povoação em frente a Buenos Aires, do outro lado do rio.

Antes de estabelecer limites, a Coroa planejava então criar um entreposto através do qual seria reaberto o lucrativo comércio ilícito com Buenos Aires, antigo desejo que não podia ser posto no papel sem contar com a oposição dos espanhóis. O príncipe regente deixara explícito no regimento dado a D. Manuel Lobo que as obras que o governador deveria erigir no Rio da Prata destinavam-se “somente [a] conservar as terras desta Coroa [e] tereis entendido que estas fortificações e povoações que se fizerem hão de ser só para as conservar [as terras] e que nunca os Castelhanos entendam que o fim de se fazerem é para cobrir comércio com eles” (MONTEIRO, 1937, v. 2, p. 9).

Entretanto, como a rede contrabandista já estava instalada no Prata desde

o século XVI, inverteram-se as etapas que os portugueses seguiram durante o século XV na Guiné e no século XVI na Índia, quando trataram de estabelecer feitorias comerciais. Se antes, primeiro procuravam ativar o comércio para um ponto do litoral que, depois, seria fortificado para defender o monopólio régio (ALENCASTRO, 2000, p. 75) no Prata, neste período a fortificação precedeu o estabelecimento do entreposto.

Por sua vez, o domínio da navegação no Rio da Prata poderia facilitar aos portugueses a conquista do território banhado pelos seus afluentes, a fim de obter o controle da linha de comunicações entre Buenos Aires e as minas do Alto Peru. Para Portugal, enquanto potência mercantil, a noção de fronteira era móvel, já que estava ligada à expansão dos seus interesses econômicos (BANDEIRA, 1995, p. 43). Logo, eram plenamente fundados os receios dos espanhóis de que, a partir da nova fortificação, os portugueses procuravam dominar todo o Vice-Reino do Peru e por isso não mediram esforços para desalojá-los do estuário platino.

As tropas de espanhóis e guaranis cercaram os portugueses que capitularam na madrugada de 7 de agosto de 1680. A maioria dos soldados foi massacrada, mas alguns oficiais e o governador foram aprisionados e levados a Buenos Aires. Parecia ter acabado melancolicamente o sonho da Coroa portuguesa de reabrir o lucrativo comércio com o Rio da Prata e, ao mesmo tempo, aumentar seu poder através do domínio e exploração de uma vasta região ainda não ocupada por nenhuma potência europeia. Confiante no apoio da França, ao mesmo tempo em que se assegurava da neutralidade da Inglaterra, preocupada em equilibrar seus interesses entre Lisboa e Madri, o Príncipe Regente D. Pedro deu ordem para a mobilização das tropas portuguesas junto

à fronteira luso-espanhola. Negando-se a conceder audiência ao embaixador espanhol, o príncipe regente enviou um *ultimatum* à Espanha, que, dentro de quinze dias, teria de dar satisfação do ocorrido, castigar o governador de Buenos Aires, libertar os prisioneiros e devolver o território ocupado (RIVEROS TULA, 1959, p. 81).

Intimidada, a Espanha cedeu e, em 7 de março de 1681, foi assinado em Lisboa o Tratado Provisional, pelo qual os espanhóis devolviam o território tomado aos portugueses enquanto não se chegasse a um consenso sobre onde passava a linha ajustada em Tordesilhas. O tratado regulamentava ainda que se nomeariam comissários em igual número para ambas as partes para que, dentro de dois meses, se reunissem numa conferência em que seriam definidos os limites do meridiano de Tordesilhas. Caso os comissários não chegassem a nenhum acordo dentro de no máximo três meses, a disputa seria resolvida pelo Papa, que teria um ano para arbitrar a questão¹.

As conferências realizadas em Elvas e Badajoz, na fronteira luso-espanhola, não chegaram a nenhuma conclusão, pois os representantes de ambos os países se empenharam em fazer valer os interesses de seus soberanos. Os debates concentraram-se nas diferentes interpretações do Tratado de Tordesilhas. Os espanhóis defendiam que as 370 léguas estipuladas pelo tratado deveriam ser contadas a partir da Ilha de São Nicolau, a mais central do arquipélago de Cabo Verde, enquanto os portugueses, ao contrário do que haviam defendido na junta de 1524, quando queriam garantir um avanço a leste, agora insistiam que a contagem deveria começar a partir da Ilha de Santo Antão, a mais ocidental delas, a fim de assegurar o máximo avanço a oeste (CB, 1931, v. 1, p. LXI).

Mesmo que os representantes das duas Coroas ibéricas não chegassem a

um consenso, o Tratado Provisional possibilitou a volta dos luso-brasileiros ao Rio da Prata. Foram bastante difíceis os primeiros anos que se seguiram ao restabelecimento dos portugueses em Colônia, em 1682, quando as restrições do governo de Buenos Aires, que procuravam impedir o contrabando e a exploração do gado selvagem que abundava nos campos da margem norte do Rio da Prata, se somaram à corrupção generalizada que marcou o governo de Cristóvão Ornelas de Abreu (1683-1690). A situação melhorou sensivelmente sob as administrações de Francisco Naper de Lencastre (1690-1699) e de seu sucessor, Sebastião da Veiga Cabral (1699-1705), com o incremento da política de povoamento e a intensa exploração das riquezas pecuárias do atual território uruguaio. Porém, a Guerra da Sucessão Espanhola (1701-1714) colocaria Portugal e Espanha em campos opostos na Europa, resultando no desencadeamento das hostilidades no Prata, o que levou a evacuar o povoado frente aos espanhóis em 1705.

A guerra terminou com a assinatura dos tratados de Utrecht (1713-1715), nos quais Filipe V teve de fazer várias concessões a fim de obter o reconhecimento das nações europeias à ascensão dos Bourbon ao trono espanhol. O tratado de paz com Portugal, assinado em 1715, assegurou aos portugueses a devolução do território da Colônia do Sacramento. Os primeiros tempos da restauração de Colônia foram marcados pelos problemas de abastecimento durante o governo de Manuel Gomes Barbosa (1716-1722), mas a situação mudou radicalmente com a chegada do seu sucessor. A junção do apoio decidido da Coroa com a grande capacidade administrativa do governador Antônio Pedro de Vasconcelos (1722-1749) foram os fatores responsáveis por um período de grande desenvolvimento que pode ser considerado como o apogeu da presença portuguesa no Rio da Prata.

A Colônia do Sacramento voltaria a ser sitiada pelos espanhóis entre 1735 e 1737 quando reforços vindos do Brasil e da metrópole conseguiram impedir a tomada da fortaleza pelos espanhóis. Porém, sob o enérgico comando de D. Pedro de Cevallos, os espanhóis reconquistaram Sacramento em 1762, durante a Guerra dos Sete Anos. Embora mais uma vez os espanhóis tivessem de devolvê-la aos portugueses no tratado de paz que se seguiu, ela foi retomada em 1777 pelo mesmo Cevallos, que desta vez desmantelou a fortaleza completamente.

O resultado de quatro vitórias espanholas (1680, 1705, 1762, 1777) sobre somente uma defesa bem-sucedida (1735-1737) pode ser explicado pela longa distância entre o Rio de Janeiro, principal porto de socorro, e a Colônia do Sacramento. Sérgio Buarque de Holanda descreveu “o insulamento em que se encontrava o presídio platino” (HOLANDA, 1968, p. 359) como um dos principais problemas em manter o estabelecimento luso-brasileiro. De fato, embora se buscasse implantar um caminho terrestre que sobretudo serviria para o transporte do gado a pé, era o caminho marítimo que garantia a presença portuguesa no Rio da Prata.

NAVEGANDO NO “INFERNO”

Incorretamente chamado de rio, o Prata é na verdade um gigantesco estuário que mede cerca de 350 km de comprimento. Entre Colônia e Buenos Aires, a sua largura aproxima-se a 40 km, chegando a 180 km entre Punta del Leste e Punta Rasa, onde atinge sua amplitude máxima. Contudo, apesar da espantosa massa d'água, o estuário é pouco profundo, apresentando diversos bancos de areia que são perigosíssimos para a navegação. Por causa dessas características, a navegação no Prata exigia o emprego de embarcações de pequena tonelagem, adaptadas à nave-

gação em pouca profundidade, ao mesmo tempo em que também era necessário o emprego de práticos que soubessem a localização dos canais que levavam aos portos do estuário.

Antes mesmo da fundação de Buenos Aires, os portugueses serviam como práticos da navegação platina e, especialmente durante o período da União Ibérica, continuaram a ser contratados pelos espanhóis para esse serviço. Segundo Alice Piffer, Canabrava, uma das razões pelas quais os portugueses destacaram-se nessa atividade é que, graças à relativa proximidade do Prata com os portos do Brasil, puderam contar com as pequenas embarcações empregadas na navegação de cabotagem do litoral brasileiro. Essa era uma enorme vantagem dos portugueses com relação aos navegantes de outras nações, que pretendiam navegar no estuário platino com os grandes navios com que haviam cruzado o Atlântico (CANABRAVA, 1984, p. 149).

Como a navegação platina guiava-se por pontos visíveis, a navegação noturna era desaconselhada. As tentativas nesse sentido geralmente resultaram em desastre. Por isso, em 1726, o governador de Colônia, Antônio Pedro de Vasconcelos, pediu ao Vice-Rei Vasco Fernandes César de Meneses que proibisse navegar no Rio da Prata durante a noite a todos os mestres de embarcações do Brasil que se dirigissem a Sacramento. Como exemplo do prejuízo em que podia resultar a navegação noturna citava o encalhe, no banco inglês, de uma charrua que vinha do Rio de Janeiro, carregada com tecidos e farinha². Completava dizendo que, antes dela, perderam-se quatro outras embarcações “por navegarem de noite [...] porque este rio é um mar sem água, e o práctico só de dia pode acertar” (MONTEIRO, 1937, v. 2, p. 72).

A mesma situação voltou a repetir-se em 1736, quando uma charrua com destino ao Rio de Janeiro, carregada com cou-

ros, encalhou no mesmo banco de areia. Segundo o governador Vasconcelos, o “capitão, fiado em ser homem do mar, seguiu a barbaridade de velejar de noite” (MONTEIRO, 1937, v. 2, p. 77).

A fim de impedir novos encalhes em consequência da navegação noturna, em 1728, o governador do Rio de Janeiro obrigou os capitães dos navios que demandavam o porto de Sacramento a assinar um documento em que se comprometiam a pagar dois mil cruzados de multa no caso de navegar no Rio da Prata durante a noite. Embora o próprio governador duvidasse de que essa medida impedisse novos acidentes, uma vez que o risco de perda dos navios e suas cargas não compelia os capitães à prudência, não deixou de exigir que os mesmos lhe trouxessem de Colônia um atestado de que haviam navegado somente durante o dia na viagem de ida, comprometendo-se a fazer o mesmo na viagem de retorno³.

Outros perigos que ameaçavam a navegação no Rio da Prata eram a imprevisibilidade das marés e força dos ventos que assolavam a região. O estuário platino está submetido a fortes ventos, especialmente os do sudeste (sudestada) e os do sudoeste (pampero), extremamente perigosos para a navegação a vela. Ventanias imprevistas podiam jogar as embarcações contra a margem norte, conhecida como “a costa do carpinteiro” por receber os restos dos navios naufragados (DIFRIERI, 1981, p. 61).

Além do perigo de naufrágio, os ventos fortes podiam aumentar em vários dias uma viagem. Francisco Millau escrevia, em 1772, que com fortes ventos contrários podiam fazer uma viagem de lancha entre Montevideu e Buenos Aires, que normalmente durava entre dezesseis e vinte horas, estender-se de seis a oito dias ou até mais. Se os navios podiam fazer o mesmo trajeto em três ou quatro dias, com ventos contrários podiam demorar de quinze

a trinta dias para chegar a seu destino (MILLAU, 1947, p. 87). Concolorcorvo confirma o relato de Millau dizendo que, com vento favorável, fazia-se a viagem entre Montevideu e Buenos Aires em cerca de 24 horas, mas, com ventos contrários, a mesma podia durar até quinze dias! Por isso, aconselhava que, antes de deixar Montevideu, a lancha fosse carregada com alimentos suficientes para enfrentar quatro ou cinco dias de navegação (CONCOLORCORVO, 1985, p. 23).

Em condições favoráveis, as distâncias a partir de Colônia, em tempo de viagem numa embarcação a vela, eram aproximadamente as seguintes: menos de um dia para chegar a Buenos Aires, dois dias para Montevideu, sete para Santa Catarina e quatorze para o Rio de Janeiro (ALDEN, 1968, p. 69). A viagem de Lisboa para Sacramento levava entre dois meses e meio e três, sendo aconselhável partir em setembro para chegar ao Prata em princípios de janeiro, quando começa o verão austral (MAURO, 1989, p. 111). Partindo do Rio de Janeiro, a melhor época para viajar para Colônia era em fins de fevereiro e em março. A volta devia ser feita em abril para chegar antes da partida da frota do Rio, que seguia para Lisboa em fins de junho⁴.

Graças aos jesuítas, contamos com interessantes relatos de viagem que nos mostram como as dificuldades da navegação no Rio da Prata eram enfrentadas pela tripulação dos navios. O padre jesuíta Florián Paucke, que chegou à Colônia do Sacramento em 29 de dezembro de 1748, a caminho das missões do Paraguai, vinha a bordo de um navio português em companhia do padre Ladislau Oros e outros jesuítas⁵. Em seu relato de viagem, Paucke escreveu que assim que o navio entrou no Rio da Prata o capitão ordenou que dia e noite uma sentinela se mantivesse no mastro para observar os eventuais perigos à navegação (BARROS-LÉMEZ, 1992, p. 71).

Em regiões de difícil navegação, como o Rio da Prata, recorria-se ao auxílio de um prático, que então assumia as atribuições do piloto do navio, cuja autoridade era inquestionável, mesmo quando vinha acrescentada de inexperiência e de teimosia (MICELI, 1997, p. 108). A presença de práticos na navegação platina era indispensável às embarcações que partiam em direção a Sacramento e por isso, já em 1703, o governador-geral do Brasil, D. Rodrigo da Costa, ordenou às autoridades do Rio de Janeiro que tivessem sempre práticos à sua disposição, a fim de impedir a demora nas expedições de socorro a Colônia (MONTEIRO, 1937, v. 1, p. 148).

Embora, segundo o padre Diogo Soares, houvesse entre os portugueses práticos com a experiência de mais de 30 viagens ao Rio da Prata (MONTEIRO, 1937, v. 2, p. 80), mesmo o mais hábil deles tinha dificuldades em guiar um navio naquele rio, onde os canais eram inconstantes, alterando-se de acordo com a crescente anual do Rio Paraná, que leva ao estuário um grande volume de sedimentos, responsáveis pela formação dos bancos de pouca profundidade (DIFRIERI, 1981, p. 61). Não admira que o prático que conduzia o navio em que viajava o padre Cattaneo rumo a Buenos Aires, em 1729, se referisse ao Prata como um “inferno” (MURATORI, 1743, p. 157).

O prático podia sofrer as consequências de seguir uma rota errada. Em 1718, o prático da nau capitânia da pequena frota que conduzia os casais transmontanos fugiu depois que ela foi a pique nas proximidades de Colônia (PASTELLS; MATEOS, 1946, v. 6, p. 165). Mesmo seguindo a instrução dos práticos, um dos navios da frota portuguesa que em 1736 foi em socorro a Sacramento, ficou três dias encailhado num banco de areia, o que levou o comandante a comentar que “tanto creio eu nos práticos como em Maomé, nada do

que têm dito achei certo”⁶. A única solução que se apresentava para solucionar esse problema era iniciar a sondagem do fundo do rio. Segundo o relato do padre Paucke, “A sonda era de chumbo, tinha na parte de baixo um grande oco que estava cheio de sebo. Ao lado direito, fora do navio, estavam parados dois marinheiros com tais sondas; lançavam-nas cada três ou quatro minutos e gritavam: tantas e tantas braças d’água!” (BARROS-LÉMEZ, 1992, p. 72).

Relato parecido nos foi dado pelo padre jesuíta Antônio Sepp, que partiu de Cádiz no dia 17 de janeiro de 1691, e chegou ao porto de Buenos Aires em 6 de abril. A longa viagem, feita sem escalas, teve todos os incômodos dos quais os viajantes não deixavam de se queixar. O padre Sepp conta-nos que a entrada dos navios no estuário platino trazia certas dificuldades e por isso o navio não seguiu a toda vela, mas bem devagar. A partir de Maldonado, não se podia navegar à noite porque o piloto precisava dirigir o navio sempre em meio ao canal, pois, se ele se desviasse, havia o risco de encalhar num banco de areia. Iniciava-se então uma navegação cuidadosa, descrita pelo padre Sepp: “Para nos desviarmos desses bancos de areia, quatro homens sondaram hoje incessantemente o fundo de ambos os lados do navio e observaram a correnteza, ocasião em que a camada de cera da sonda revelava a conformação do fundo. Os resultados de suas medições eram gritados em alta voz aos outros marinheiros...” (SEPP, 1980, p. 98).

Eram tantas as dificuldades apresentadas pela navegação no Rio da Prata que os navegadores nunca deixaram de pensar sobre novas formas de aumentar a sua segurança. Na frota em que viajou o padre Gaetano Cattaneo rumo a Buenos Aires, os navios menores seguiam na frente, sendo precedidos por batéis, nos quais os marinheiros iam cuidadosamen-

te sondando o fundo do rio, cena que pareceu ao jesuíta semelhante à dos cães de caça que precediam seus donos durante as caçadas. Por maior precaução, apesar das sondagens feitas no batel, elas também não deixavam de ser feitas nos navios, sendo que os que seguiam na frente enviavam sinais, por meio de bandeiras e tiros de artilharia, quando não encontravam água suficiente para a navegação das embarcações maiores que seguiam atrás (MURATORI, 1743, p. 162).

A soma das dificuldades da navegação no Rio da Prata pode ser resumida por um dos integrantes da expedição que foi ao socorro de Sacramento durante o cerco de 1735-37: “Sete para oito meses nos conservamos no Rio da Prata, ou para melhor dizer, no inferno; sem se conhecerem senão seis dias de bonança, todos os mais foram acompanhados de furiosos ventos, rápidas correntes, soberbíssimos mares e infinitos raios”⁷. Contudo, apesar das dificuldades representadas pelas características físicas do Rio da Prata, a via marítimo-fluvial continuou a ser o principal meio de comunicação da Colônia do Sacramento com o Brasil e com a metrópole, uma vez que a abertura de um caminho terrestre apresentava ainda mais entraves que a navegação platina.

UM “NINHO DE CONTRABANDISTAS”

Capistrano de Abreu escreveu que a Colônia do Sacramento foi um “ninho, antes de contrabandistas que de soldados”, (ABREU, 1982, p. 173) a fim de ressaltar a grande importância do comércio ilícito na sua história. Embora haja um certo exagero nessa afirmação, baseada principalmente na notícia de um anônimo sobre a situação de Sacramento durante o governo de Cristóvão Ornelas de Abreu, pode-se afirmar que o contrabando, como meio de obter uma parcela da produção da prata extraída em Potosí, foi uma das

principais razões da fundação de Colônia. Talvez a principal delas, pois ela foi criada numa época em que Portugal encontrava-se em sérias dificuldades econômicas, em decorrência dos gastos da guerra da restauração da sua independência.

Foi no período que se seguiu à devolução de Sacramento aos portugueses, em 1682, que se estabeleceu a rede contrabandista que faria a fama do povoado. O contrabando foi particularmente intenso durante o governo de Cristóvão Ornelas de Abreu (1683-1690), já que o governador foi um dos principais interessados no desenvolvimento do comércio ilícito.

Nos primeiros tempos da presença lusitana em Colônia, as embarcações portuguesas que iam a Buenos Aires comprar mantimentos também transportavam mercadorias contrabandeadas. Nos momentos em que aumentava a fiscalização espanhola sobre as embarcações portuguesas que visitavam o porto de Buenos Aires, os contrabandistas procuravam outros locais para realizar suas transações. As ilhas do delta do Paraná, especialmente a Ilha de Martim Garcia, mostraram-se então lugares satisfatórios para a prática do comércio ilícito. Para evitar descaminhos, o governador de Buenos Aires ordenou que um destacamento ocupasse a ilha (ALMEIDA, 1957, p. 518).

Embora o governador Herrera y Sotomayor tenha sido responsável por uma série de medidas de repressão ao contrabando, parece que elas serviam mais aos seus próprios interesses que aos do seu soberano, pois o ouvidor-geral do Rio de Janeiro assegurava à Coroa que Ornelas de Abreu havia se mancomunado com o governador de Buenos Aires a fim de controlar o comércio ilícito. Segundo o ouvidor, era o próprio governador de Colônia quem avisava Herrera y Sotomayor das atividades secretas dos contrabandistas que não estavam ligados à rede por eles controlada⁸.

O escandaloso procedimento do governador de Colônia deu origem a inúmeras queixas contra sua administração que, com certeza, não partiram somente dos comerciantes lesados, mas também das demais camadas da população, pois, através de um comerciante que lhe servia de “testa de ferro”, o governador cobrava preços extorsivos pelas mercadorias e mantimentos enviados do Rio de Janeiro para o sustento dos soldados e moradores (DOMINGUES, 1973, p. 103). A grande distância entre Colônia e o Rio – onde foi aberta uma devassa contra a administração de Ornelas – somada à ajuda dos seus amigos na cidade permitiram ao governador escapar à condenação. Encerrada a devassa, Ornelas de Abreu mandou dizer ao juiz que não pagaria os custos do processo porque era solteiro, vivia de seu soldo e o que deveriam fazer no Rio era mandarem-lhe reforços! (RIVEROS TULA, 1959, p. 100)

Devem ter pesado, na defesa de Ornelas, os lucros do contrabando remetidos para o Rio de Janeiro. Em 29 de julho de 1684, a câmara do Rio deu conta à Coroa que, por via das embarcações que levaram mantimentos para Colônia, entraram na cidade muitas moedas espanholas de meio real, as quais, em comum acordo entre a câmara, o governador e o ouvidor-geral, passaram a circular pelo valor de quarenta réis⁹. Em 1689, o então governador interino do Rio de Janeiro e futuro sucessor de Ornelas de Abreu no governo de Colônia, D. Francisco Naper de Lencastre, informava Sua Majestade da chegada de um patacho vindo de Colônia com mais de cem mil cruzados em patacas, prata lavrada e pinhas. Acrescentava ainda que os donos da embarcação lhe asseguraram que era contínua a remessa de prata (ALMEIDA, 1957, p. 510).

Embora as reais cédulas proibissem aos espanhóis, sob pena de morte, o trato com os portugueses, a repressão ao con-

trabando só se tornou efetiva quando D. Augustín de Robles substituiu Herrera y Sotomayor no governo de Buenos Aires, em 1691, o que ocasionou a paralisação temporária do comércio hispano-português. Robles sempre procurou cumprir as ordens que vedavam o comércio com os portugueses e por isso proibiu a venda de suprimentos que, através da guarda do Rio de São João, chegavam aos portugueses e que geralmente acobertavam o contrabando. A defesa dos interesses dos portenhos levou o *cabildo* de Buenos Aires a pedir ao rei a prorrogação do governo de Robles, chegando mesmo a garantir o pagamento de metade do salário do governador, se fosse atendido na sua solicitação (RODRÍGUEZ, 1958, p. 201).

Para a reativação do comércio ilícito, o novo governador de Colônia, D. Francisco Naper de Lencastre (1689-1699), contava com a conivência das autoridades espanholas, pois escrevia que: “Com o comércio dos castelhanos poderá por este porto entrar no nosso Reino muita prata, como já sucedeu, e se agora está suspenso com os apertos deste governador, amanhã poderá vir outro que mesmo o solicite, porque sempre são mais os que atendem a sua conveniência que ao serviço dos seus reis” (ALMEIDA, 1957, p. 340).

O seu sucessor no governo de Sacramento, Sebastião da Veiga Cabral (1699-1705), pensava o mesmo a respeito dos seus colegas espanhóis, dizendo “ser neles maior o empenho da conveniência própria, do que o estímulo da lei” (CABRAL, 1962, p. 63). Completava alegando que a razão do empenho das autoridades espanholas em reprimir o contrabando não se ligava ao cumprimento das suas obrigações, mas antes atendia aos seus interesses particulares, pois obtinham parte do lucro das mercadorias trazidas nos navios de registro, transação esta que ficava comprometida com a concorrência

portuguesa. Daí o rigor com que combatiam o contrabando.

Ainda segundo o governador Sebastião da Veiga Cabral, a principal causa do aumento da repressão, durante seu governo, ligava-se à atitude orgulhosa dos portugueses que, abertamente, faziam alarde das grandes quantidades de prata que obtinham no comércio com os espanhóis. Dizia ainda que o contrabando só fora coibido porque, até o fim da sua administração, em 1705, os portugueses só sabiam o caminho de Buenos Aires, sendo que as autoridades espanholas não poderiam impedi-lo se os contrabandistas utilizassem locais ermos para suas atividades (CABRAL, 1962, p. 67).

Completava dizendo que: “para os castelhanos nos poderem impedir o comércio não basta que lhes convenha, e o desejarem impedir: é necessário que o possam fazer, evitando a ocasião da introdução”. De fato, a repressão ao contrabando não era uma tarefa fácil para as autoridades coloniais espanholas, tendo em vista “a dificuldade de tão dilatadas navegações, a quantidade de tantos rios, a multidão de tantos portos, a vastidão de campinas desertas [e] a falta de guarnições” (CABRAL, 1962, p. 64).

Na verdade, a ideia de escapar à vigilância dos espanhóis buscando lugares ermos para efetuar as transações não era nova, pois, como vimos anteriormente, já em 1690 os portugueses utilizavam-se do pretexto de buscar lenha em Martim Garcia para desenvolver o contrabando na ilha, prática que talvez tenha caído em desuso durante o governo de Veiga Cabral. Também seu antecessor no governo de Colônia, Naper de Lencastre, pensara em controlar a navegação do Rio da Prata e seus afluentes, interrompendo desse modo o comércio entre as Missões e Buenos Aires através do Rio Uruguai. Além disso, escondidos pela vegetação das ilhas do delta do Paraná, os portugueses poderiam roubar a prata que descia do

Peru a caminho da capital da província do Rio da Prata (AZAROLA GIL, 1931, p. 205).

Contudo, os ambiciosos planos de Naper de Lencastre e Veiga Cabral para desenvolver o comércio ilícito no Rio da Prata foram arruinados pela ocupação da Colônia do Sacramento pelos espanhóis em 1705, como consequência da mudança da política de aliança portuguesa na Europa. Com a volta dos portugueses, em 1716, a rede contrabandista não tardaria a ser reativada.

A primeira notícia que temos do restabelecimento da rede contrabandista é datada de 20 de janeiro de 1720, quando um navio, saído do porto de Colônia em direção ao Rio de Janeiro, encalhou em frente às barrancas do Rio de Santa Luzia, próximo a Montevideú. Os tripulantes foram auxiliados pela tripulação de três lanchas espanholas. Porém os espanhóis encontraram na embarcação portuguesa uma grande quantidade de prata amoedada e lavrada, evidente indício de contrabando. A tripulação, incluindo os religiosos que seguiam para o Rio, foi remetida presa a Buenos Aires (RIVEROS TULA, 1959, p. 159).

A real cédula de 26 de maio de 1721 fez referência ao contrabando dizendo que, todos os anos, de quatro a seis embarcações seguiam do Brasil para Colônia e que, ao chegar ao Prata, eram descarregadas a quarenta ou cinquenta léguas de Buenos Aires, sem que fosse possível impedir tal comércio. Embora não fosse novidade a ordem de empenho na repressão ao contrabando, reconhecia-se então que a origem do mesmo estava na aplicação do sistema monopolista de comércio espanhol, que dificultava o abastecimento das colônias (CB, 1931, v. 1, p. 473). Mesmo que a metrópole buscasse a partir de então garantir o aprovisionamento de Buenos Aires, as comunicações diretas entre a Espanha e o Prata continuaram precárias, pois, em 1723, o governador

queixava-se ao rei de que os constantes atrasos dos navios espanhóis obrigavam os portenhos a ir comprar tecidos em Colônia (CB, 1931, v. 1, p. 485).

Até mesmo a guarnição de Buenos Aires funcionava como agente incentivador do contrabando, pois, através da real cédula de 16 de maio do mesmo ano, Filipe V avisou o governador, D. Bruno de Zabala, que chegara ao seu conhecimento que as moedas enviadas de Potosí para o pagamento dos soldados da guarnição de Buenos Aires faziam-se invisíveis naquela cidade, pois, devido ao contrabando, todas seguiam para Colônia (CB, 1931, v. 1, p. 476). Mantida para a defesa da cidade e para o combate ao comércio ilícito, a guarnição de Buenos Aires indiretamente acabava contribuindo para o aumento do contrabando na medida em que, através da remessa de seus soldos vindos de Potosí, burlava legalmente a limitação do envio de moeda para as províncias platinas.

Também a guarda do Rio de São João, criada para vigiar e bloquear o avanço dos portugueses, não resistia à tentação do contrabando. A redução de Santo Domingo Soriano, situada às margens do Rio Negro, perto do seu encontro com o Rio Uruguai, também se tornou um ativo centro de comércio ilícito, onde se trocavam couro e sebo por tecidos, ouro, aguardente, tabaco e escravos. Os numerosos rios e arroios das suas proximidades serviam de refúgio e centro de abastecimento para os contrabandistas espanhóis e portugueses (ASSUNÇÃO, 1963, p. 108).

Quando Bruno Maurício de Zabala foi substituído por Miguel de Salcedo no governo de Buenos Aires, os responsáveis pela fiscalização do comércio foram presos sob a alegação de envolvimento no contrabando com os portugueses de Colônia e os ingleses da South Sea Company, companhia que se dedicava ao comércio de escravos no Rio da Prata. Simultane-

amente o mais importante comerciante de Sacramento, José Meira da Rocha, queixava-se do favorecimento que o governador Antônio Pedro de Vasconcelos dava aos ingleses, o que prejudicava os mercadores portugueses (PRADO, 2002, p. 172). Como antes, os contrabandistas contavam com o apoio das autoridades nas duas margens do Rio da Prata.

Depois da guerra de 1735-1735 Colônia do Sacramento passou a viver sob a estreita vigilância das guardas espanholas que cerraram o acesso dos portugueses à campanha através da criação de um campo de bloqueio. Porém, a convivência dos guardas espanhóis com os contrabandistas possibilitou a continuação do contrabando, como bem observou o jesuíta Florián Paucke em sua visita a Sacramento em 1749, dizendo que: “Não é possível que desde o lado da terra possa introduzir-se alguma coisa se - bem entendido - as sentinelas não são astutas intermediárias. Eu não sei se tal coisa ocorre, porém é provável que seja assim” (BARROS-LÉMEZ, 1992, p. 76).

Na sua *Descripción de la Provincia del Río de la Plata*, publicada em 1772, Francisco Millau escreveu que: “São os de Buenos Aires ao presente que vendem e permutam com outros os gêneros que levam eles mesmos a Colônia, em cujo porto se proveem de quantas embarcações possam necessitar para continuar esse transporte, para o que em geral escolhem pequenas e de remos, para poder-se melhor livrar das lanchas corsárias que costumam apresar de quando em quando algumas das que perseguem” (MILLAU, 1947, p. 114).

Ainda segundo Francisco Millau, os inúmeros pequenos canais formados pelo delta do Rio Paraná constituíam um esconderijo seguro para os contrabandistas espanhóis que seguiam para Colônia em busca de mercadorias. Com vento sudeste a este lhes era fácil o retorno, em menos de uma noite, ao delta do Paraná onde, por

precaução, voltavam a se esconder nos canais do rio, e dali faziam o desembarque das mercadorias contrabandeadas na margem direita do Rio da Prata. Durante a noite, o contrabando era passado, aos poucos, de fazenda em fazenda até chegar a Buenos Aires, cuidadoso processo que, muitas vezes, não deixou de contar com a ajuda das autoridades encarregadas de impedi-lo (MILLAU, 1947, p. 115).

Como parecia ser impossível proceder a uma repressão eficaz ao contrabando, Carlos III tentou mudar a mentalidade dos seus vassallos com a ajuda da Igreja. Uma real cédula, em 1776, ordenou aos sacerdotes e pregadores que, dos púlpitos e confessionários, tentassem incutir nos fiéis o sentimento de que fraudando o rei desobedeciam também às leis divinas, pecando gravemente (PANTLEÃO, 1946, p. 236). Embora tal ordem não tenha resolvido o problema, é importante fazer referência a ela como uma tentativa do governo em mudar a mentalidade da população, muito mais interessada em atender às próprias necessidades que em contribuir com o fisco real.

CONCLUSÕES

O controle das vias de comunicação era muito importante para garantir a conservação da Colônia do Sacramento, uma vez que ela se encontrava quase que isolada das demais povoações da América portuguesa, principalmente do Rio de Janeiro, que era seu maior centro de apoio. A principal via de acesso a Sacramento era representada pelo Prata, um estuário que, devido à grande extensão e pouca profundidade era extremamente perigoso para a navegação. A malograda tentativa de efetuar uma fundação em Montevidéu em 1723 e a fortificação do local pelos espanhóis no ano seguinte, seguido do fracasso em conquistá-la na guerra de 1735-1737 marcaram o fim das esperanças dos

luso-brasileiros de controlar o canal norte, que dá acesso ao porto de Colônia.

Apesar dos problemas enfrentados pela proximidade com Buenos Aires em tempo de guerra, Sacramento constituía-se num dos mais rentáveis entrepostos comerciais portugueses justamente por causa desse motivo. Além da possibilidade de trocar, com muita vantagem, produtos coloniais brasileiros e tecidos europeus por couros e prata, o comércio realizado em Colônia tinha ainda a vantagem de ser geralmente feito à vista, ao contrário do que ocorria no restante da América portuguesa, uma vez que o caráter ilícito das relações comerciais travadas entre portugueses e espanhóis na região platina impedia a criação de um eficiente sistema de crédito.

A disputa pelo território da Colônia do Sacramento implicava razões econômicas e estratégicas muito importantes para

as Coroas ibéricas. Para a Espanha, era de grande importância para a defesa do monopólio comercial com as suas colônias na América do Sul o controle das duas margens do Rio da Prata. Para Portugal, a posse da Banda Oriental significava o acesso à prata através do contrabando, além da participação no lucrativo negócio do comércio de couros.

Se o domínio da Banda Oriental era muito importante para a geopolítica das Coroas de Portugal e Espanha, a disputa pelos seus recursos era ainda mais intensa pelas pessoas que habitavam a região, um fator de atrito a mais a se acrescentar na tradicional rivalidade luso-espanhola. Enquanto os colonos espanhóis aumentavam a exploração do atual Uruguai, a partir da fundação de Montevidéu em 1724, os súditos portugueses iniciavam a exploração do atual Rio Grande do Sul depois da fundação de Rio Grande, em 1737.



Figura: Planta do Rio da Prata. 1776. 1 planta ms., desenho a tinta nanquim, 43,5 x 57,5cm em f. 48,5 x 63. Disponível em: http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart542745/cart542745.jpg. Acesso em: 22 Oct. 2023.

REFERÊNCIAS

ALDEN, Dauril. *Royal Government in Colonial Brazil with special reference to the administration of the Marquis of Lavradio*. Berkeley - Los Angeles: University of California Press, 1968.

ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

ALMEIDA, Luís Ferrand de. *A diplomacia portuguesa e os limites meridionais do Brasil (1493-1700)*. Coimbra: Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, 1957, vol. 1.

_____. *Páginas dispersas: estudos de História Moderna de Portugal*. Coimbra: Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, 1995.

ASSUNÇÃO, Fernando. "El Gaucho". *Apartado de la Revista del Instituto Histórico y Geográfico del Uruguay*. Montevideo, tomo XXIV, 1963.

AZAROLA GIL, Luis Enrique. *La Epopeya de Manuel Lobo*. Madrid: Compañía Ibero-Americana de Publicaciones, 1931.

BANDEIRA, Luiz Alberto Moniz. *O expansionismo brasileiro e a formação dos estados na Bacia do Prata*. 2ª ed. São Paulo: Ensaio; Brasília: UnB, 1995.

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

CAPISTRANO DE ABREU, João. "Sobre a Colônia do Sacramento". In: SÁ, Simão Pereira de. *Historia Topographica e Bellica da Nova Colonia do Sacramento do Rio da Prata*. Rio de Janeiro: Leuzinger, 1900.

_____. *Capítulos de História Colonial e Os caminhos antigos e o povoamento do Brasil*. Brasília: UnB, 1982.

DIFRIERI, Horacio A. *Buenos Aires: Geohistoria de Una Metropoli*. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires, 1981.

DOMINGUES, Moacyr. *A Colônia do Sacramento e o Sul do Brasil*. Porto Alegre: Sulina - Instituto Estadual do Livro, 1973.

FONSECA, Henrique Alexandre. *A Colônia do Sacramento*. Lisboa: Academia da Marinha, 1985.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. "A Colônia do Sacramento e a expansão no extremo sul". In: HOLANDA, Sérgio Buarque de (org.). *História Geral da Civilização Brasileira - Período Colonial*. São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1968, vol. 1.

MAURO, Frédéric. *Portugal, o Brasil e o Atlântico (1570-1670)*. Trad. de Manuela Barreto. Lisboa: Estampa, 1989, 2 vols.

MICELLI, Paulo. *O ponto onde estamos: viagens e viajantes na história da expansão e conquista*. Campinas: 2 ed. Ed. Da Unicamp, 1997.

MONTEIRO, Jonathas da Costa Rego. *A Colônia do Sacramento (1680-1777)*. Porto Alegre: Globo, 1937, vol. 1.

PANTALEÃO, Olga. *A penetração comercial da Inglaterra na América Espanhola de 1713 a 1783*. São Paulo: s/ed, 1946.

PRADO, Fabrício. *Colônia do Sacramento, o extremo sul da América portuguesa*. Porto Alegre: F. P. Prado 2002.

RIVEROS TULA, Anibal M. "Historia de la Colonia del Sacramento, 1680-1830". *Apartado de la Revista del Instituto Histórico y Geográfico del Uruguay*. Montevideo, tomo XXII, 1959.

FONTES

BARROS-LÉMEZ, Alvaro (comp.). *V Centenario en el Río de la Plata: Pioneros, Adelantados, Caminantes, Fundadores*. 2.ª ed. Montevideo: Monte Sexto, 1992.

CABRAL, Sebastião da Veiga. "Descrição geográfica e Coleção Histórica do Continente da Nova Colônia da Cidade do Sacramento" [1713]. *Apartado de la Revista del Instituto Histórico y Geográfico del Uruguay*. Montevideo, tomo XXIV, 1965.

CB: *Campaña del Brasil - Antecedentes Coloniales*. Documentos referentes a la guerra de la independencia y emancipación política de la República Argentina y de otras secciones de América. Segunda série, dirigida por Carlos Correa Luna. Buenos Aires: Archivo General de la Nación, 1931, v. 1 (1535-1749).

CONCOLORCORVO (Alonso Carrió de la Vandra). *El Lazarillo de Ciegos Caminantes* [1773]. Caracas: Biblioteca Ayacucho, vol. 114, 1985.

MILLAU, Francisco. *Descripción de la Provincia del Río de la Plata* [1772]. Buenos Aires: Espasa - Calpe, 1947.

MURATORI, Lodovico Antonio. *Il Cristianesimo Felice nelle Missioni de' Padri della Compagnia di Gesù nel Paraguai*. Venezia: Giambatista Pasquali, 1743.

PASTELLS, Pablo e MATEOS, F. *Historia de la Compañía de Jesús en la Provincia del Paraguay Según los Documentos Originales del Archivo General de Indias*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas - Instituto Santo Toribio de Mogrovejo, tomo VI, (1715-1731), 1946.

SEPP, Antônio. *Viagem às missões jesuíticas e trabalhos apostólicos* [1698]. Tradução de A. Reymundo Schneider. Belo Horizonte: Itatiaia - São Paulo: EDUSP, 1980, (Col. Reconquista do Brasil, vol. 21).

NOTAS

¹ Tratado Provisional de 1681, in: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, 1986, v. 352 pp. 914-928.

² Carta de Vasconcelos a D. João V, 13 de maio de 1726. *AHU*, Colônia do Sacramento, cx. 2, doc. 165.

³ Carta de Vahia Monteiro a Vasconcelos, 30 de novembro de 1728. *ANRJ*, cód. 87, v. 3, f. 167.

⁴ Relatório do Conselheiro Antônio Rodrigues da Costa [1715], in: *Anais da BN*, v. XLVI, p. 111.

⁵ Carta do padre Ladislau Oros à D. Maria Ana d'Áustria, rainha de Portugal. Buenos Aires, primeiro de julho de 1749. *IEB*, Coleção Lamego: cód. 1.14, A8.

⁶ Carta de Abreu Prego a Gomes Freire, 6 de novembro de 1736, in: *Revista do IHGRS*, n.º 104, p. 368.

⁷ "Outra Relação da Guerra da Nova Colônia", in: *Revista do IHGRS*, n.º 99, p. 116.

⁸ Consulta do Conselho Ultramarino de 03/10/1687, in: *Documentos Históricos*, v. XCIII, p. 8.

⁹ Consulta do Conselho Ultramarino de 08/11/1685, in: *Documentos Históricos*, v. XCII, pp. 265-266.

