



**REVISTA POLÍTICA LATINOAMERICANA**  
Publicación digital semestral  
ISSN: 2618-530X  
Director: Mario Toer  
<https://politicalatinoamericana.org/revista>

**ANTAGONISMO E PROSPERIDADE: BUENOS AIRES E COLÔNIA DO  
SACRAMENTO**

**ANTAGONISM AND PROSPERITY: BUENOS AIRES AND SACRAMENTO  
COLONY**

**José Alfredo Vidigal Pontes**  
Historiador e investigador.

## **Antagonismo e prosperidade: Buenos Aires e Colônia do Sacramento**

Ao se analisar o processo de consolidação da cidade e do porto de Buenos Aires não se pode negligenciar o importante papel desempenhado por Colônia do Sacramento, cidadela sob domínio português por quase um século (1680-1777). A disputa pelo estuário do Prata opôs os dois impérios ibéricos por largo tempo, acarretando tanto enfrentamentos bélicos como também o desenvolvimento econômico da fronteira e a atual conformação geopolítica da região, só definida algum tempo após a independência das antigas colônias. A configuração dos limites platinos se arrastou por 4 séculos e adentrou o início do século 20. Essa relação ambígua, ao mesmo tempo hostil e economicamente virtuosa, começa ainda no século 16.

Logo após sua segunda e efetiva fundação em 1580, Buenos Aires manteve com o Rio de Janeiro um comércio intenso, embora oficialmente proibido. Questões hereditárias fizeram com que o rei de Espanha, Felipe II assumisse também o trono de Portugal. É a chamada união ibérica. Embora permanecessem os dois impérios com administrações independentes houve um relaxamento das tensões nas fronteiras coloniais.

Neste período (1580-1640) o contato do sudeste brasileiro e mesmo da Bahia com a região do Prata foi intenso. Do Rio de Janeiro partiam barcos carregados de açúcar, aguardente, tabaco e escravos africanos. Retornavam de Buenos Aires com couros dos pampas e moedas de prata de Potosí. Os portos de Santos e Recife também participavam desse comércio com menor intensidade. Havia mesmo uma comunidade de judeus cristãos novos portugueses em Buenos Aires, dedicados ao comércio e ofícios urbanos. Nessa época os grandes contratantes de “asientos”, concessões reais de permissão do comércio de escravos africanos, eram cristãos novos portugueses, os quais mantinham redes de contato no Brasil e na África.

A partir de 1621 com a ascensão do novo favorito do rei, o Condeduque de Olivares, a anteriormente autônoma administração imperial portuguesa passa a sofrer interferências do centralismo de Madri, gerando insatisfações em setores da nobreza e na população em geral. Essa mudança de tom repercutiu no Prata com um maior rigor no controle de mercadorias entradas pelo porto de Buenos Aires, notadamente os escravos africanos. Uma alfândega é criada em Córdoba para impedir o livre trânsito entre Buenos Aires e Potosí.

### **O fim da união ibérica**

Mas tudo mudaria a partir de 1640. A política centralizadora e autoritária de Olivares aumentou a indignação da população portuguesa, criando um movimento nacionalista que resultou na tomada do poder local pela casa de Bragança: D. João IV assumia o trono de Portugal, em momento de grande fragilidade da Espanha. Como consequência Buenos Aires foi explicitamente impedida de continuar comerciando com o Rio de Janeiro, estimulando o contrabando, mas sem a mesma intensidade do fluxo de trocas anterior. Comerciantes do Rio de Janeiro e de Lisboa ressentiam-se dessa quebra nas transações.

A partir de 1640 o império português viu-se às voltas com poderosos inimigos. Os espanhóis relutavam em reconhecer a restauração bragantina e os holandeses permaneciam em guerra com os portugueses, tanto na Ásia, África e América. A fragilidade do império marítimo era enorme. A união das coroas havia sido prejudicial aos interesses comerciais portugueses. A quebra da antiga aliança de negócios com os holandeses foi devastadora, assim como a pilhagem feita pela Cia. das Índias em todo o império português, tratado como inimigo a partir da dominação espanhola. Além disso ocorreu o crescimento da influência da Inquisição nas últimas décadas do século 16, perseguindo os judeus e os cristãos novos, prejudicando sensivelmente o comércio, o motor da expansão marítima.

Tanto na Espanha como em Portugal a Inquisição, instituição da contra-reforma católica representada pelo Tribunal do Santo Ofício e controlada pela nobreza, perseguia os judeus convertidos à força, acusando-os de serem falsos cristãos. Eram os chamados cristãos novos, em sua maioria comerciantes, muitos deles abastados. Como a Inquisição tinha o direito de confiscar os bens do condenado por “judaizar”, o que significava praticar os ritos judaicos secretamente, criou-se uma cruel e perversa indústria de delações anônimas de pretensos falsos cristãos, incentivada pelo fato do denunciante ter participação no confisco dos bens do condenado. Estes eram em grande parte condenados à fogueira pública nos chamados Autos de Fé.

Muitos mercadores de origem judaica mudaram-se para Londres e Amsterdam, levando consigo conhecimentos comerciais e náuticos. Várias praças comerciais importantes foram perdidas no Oceano Índico, na África e na América. As brasileiras, Bahia e Pernambuco, foram recuperadas, com decisiva participação de brancos, mestiços, indígenas e negros. E Angola foi retomada a partir de uma armada formada no Rio de Janeiro pelo mesmo Salvador Correia de Sá, então governador e envolvido no tráfico negreiro, em 1643. No entanto São Jorge da Mina, Málaca, Ceilão e Ormuz foram definitivamente perdidos. O tráfico negreiro português sofreu uma dupla perda: tanto quanto a algumas praças de fornecimento como também relativamente às redes de contatos dos mercadores cristãos novos que dominavam a atividade.

A política do Condeduque de Olivares coincidiu com um aumento de poder da Inquisição espanhola. A comunidade de cristãos novos portugueses que habitava Buenos Aires, Potosí e Lima passa a ser perseguida, sobretudo com a motivação do sequestro dos bens dos denunciados como “judaizantes”, na sua maioria ricos comerciantes. Um auto de fé em Lima ocorrido em 1639 sentenciou 80 pessoas como hereges, sendo 50 de origem portuguesa. Muitos portugueses conseguiram permanecer mediante o pagamento de um tributo em dinheiro.

Dois anos após, uma cédula real espanhola obrigava a remoção da comunidade cristã nova portuguesa de Buenos Aires para o interior. Parte conseguiu permanecer, mas cerca de 370 indivíduos, com apenas 108 do sexo masculino, foram alocados ao longo das rotas em direção a Potosí, ao norte, entre 1641 e 1646. Doze anos após, um viajante francês, Acarete de Biscay, registrou em suas memórias o seu percurso de Córdoba a Santiago del Estero:

“A cada 20 ou 30 milhas com moradias de espanhóis e portugueses que levam vida solitária. (...) Tendo mais que o necessário à subsistência de seus habitantes, que também fazem comércio com muares, algodão e cochonilha para tinturaria...”

Enquanto isso, em meados do século 17 o império português estava vulnerável e descapitalizado. Sem o ouro da Mina, da feitoria de Antuérpia e da prata de Buenos Aires coube a Portugal atravessar uma terrível crise de liquidez monetária. Para piorar a situação o preço do açúcar e do tabaco, então as principais fontes de arrecadação do império, começaram a cair a partir de 1670, quando aparece em larga escala a produção de ambos os produtos no Caribe.

É dentro desse contexto de saudosismo das trocas platinas que o império português decidiu fundar uma cidade defronte a Buenos Aires, na margem oposta do rio da Prata, local atualmente em território uruguaio. Esta é a origem de Colônia do Sacramento, atrevida cidadela que procurava restabelecer o fluxo de comércio com a América espanhola, sensivelmente prejudicado. O que significaria a retomada do acesso a pagamentos em prata.

Afinal, estabelecer uma cidade fortificada em território hostil e adverso nunca intimidou os portugueses. O destemor ao implantar uma praça comercial murada defronte a Buenos Aires é realmente espantoso, mas absolutamente normal para os lusos de então, acostumados com feitorias e praças fortificadas na África e na Ásia. Acertadamente, o historiador uruguaio Diego Tellez Alarcia denominou Colônia do Sacramento como a “maçã da discórdia” dos povos ibéricos. Alusão ao “pomo de Eris” que desencadeou a Guerra de Tróia.

A presença portuguesa no rio da Prata era uma obsessão estratégica desde o início do século 16. Em 1513/14, uma expedição comandada por Nuno Manoel e Cristóvão de Haro, pilotada por João Lisboa, reconheciam o estuário e o batizavam de Rio da Prata, muito tempo antes da primeira fundação de Buenos Aires, mais de vinte anos após. Em 1516 ocorre uma expedição espanhola, comandada por um piloto português, João Dias de Solis, que faz o primeiro reconhecimento da região para Castela. Em 1519, outro piloto português a serviço da Espanha, Fernão de Magalhães, passa ao largo do estuário sem explorá-lo, em direção ao sul, atingindo no ano seguinte a ligação com o Oceano Pacífico. Em 1520 quem passou pelo Prata foi o navegador português Cristóvão Jacques, a serviço de seu país.

Apenas em 1526 os espanhóis efetuam um reconhecimento mais pormenorizado do denominado Rio de Solis, até então assim chamado por eles. As armadas comandadas pelo veneziano Sebastiano Caboto e o espanhol Diego Garcia de Moguer exploraram o rio Paraná e afluentes. A forte expedição do português Martim Afonso de Souza fracassa no seu objetivo de explorar o Rio da Prata em 1531. Em 1536 seria a vez da expedição espanhola de Don Pedro de Mendoza na qual se deu a primeira fundação de Buenos Aires.

Com esse retrospecto de interesse, aliado à grave carência de prata no século 17, discutia-se com fervor na corte portuguesa a conveniência de instalação de uma praça-forte portuguesa no rio da Prata, desejada desde princípios do século 16. Alguns anos

após a restauração bragantina em 1640, Salvador Correia de Sá e o Padre Antonio Vieira, na época conselheiro do monarca português, propunham a ocupação de Buenos Aires. Correia de Sá, então governador do Rio de Janeiro, dizia em carta ao rei D. João IV sobre as possibilidades de conquista de Buenos Aires, cidade que conhecia pessoalmente: “Ação fácil, pois ali não há defesa e se tratará de fazer uma força na Chacarita de Doña Caterina, sítio assim chamado de onde se controla a cidade e o Riachuelo (paragem onde estão os navios)”. Em carta ao Marquês de Niza, Vieira dizia sobre uma eventual conquista de Buenos Aires : “como se pode fazer com grande facilidade e interesse nosso (...) a que se podem aplicar os homens de São Paulo (...) os mais valentes soldados de todo o Brasil e para aquela guerra os melhores do mundo”. Salvador de Sá também recomendava um ataque a Assunção pelos paulistas. Essas intenções atravessaram anos em discussão, mas nunca foram levadas adiante. Mas décadas após, em 1675, retornava a ideia de ocupação de Buenos Aires, mais uma vez por conta do mesmo Salvador de Sá, então destacado membro do Conselho Ultramarino em Lisboa.

Contudo, ganhava força a ideia de estabelecer uma nova praça forte em local desocupado e as primeiras cogitações apontavam para Maldonado, ao norte do estuário, já na orla marítima. Estava mais próximo de Laguna, Paranaguá, Santos e Rio, portos que poderiam atender com facilidade a um eventual socorro à nova cidadela. Era uma região com muito gado solto em estado selvagem, uma parte descendente dos animais soltos pelos portenhos e outra parte era reprodução dos plantéis dos indígenas das missões jesuíticas. Mas quem predominava nos campos do atual Uruguai eram os charruas, inimigos dos guaranis e espanhóis, com os quais alguns paulistas já faziam negociações e trocas.

Em 1677, quando foi editada uma bula papal que dava margem a uma interpretação favorável aos portugueses na questão da ocupação de territórios na margem esquerda do rio da Prata, passa a ser pensada a construção de uma fortificação na ilha de São Gabriel, próxima à península que futuramente abrigaria efetivamente a praça-forte de Colônia do Sacramento. A bula criava o Bispado do Rio de Janeiro, definindo sua jurisdição no território compreendido entre o Espírito Santo e o rio da Prata (“usque ad Flumen De Plata”). Ao mesmo tempo a Coroa concedia a João Correia de Sá, filho de Salvador, a capitania de Santa Catarina.

Nesta época Buenos Aires era um pequeno porto com cerca de 8.000 habitantes, atrofiado pelo centralismo de Lima, a qual monopolizava a rota de Sevilha por Portobello e sediava a aduana da prata de Potosí. Nas pastagens próximas ao porto estancieiros campeavam o gado selvagem descendente das criações da primeira fundação, ainda remanescente. Os comerciantes, por seu lado, fugindo ao controle e monopólio do norte, que impunha uma cadeia de revendas de Lima a Buenos Aires com preços cumulativos, praticavam o contrabando com portugueses, ingleses, holandeses e franceses.

Apenas dois meses após a edição da bula era confiada ao Tenente Jorge Soares de Macedo uma missão especial secreta, qual seja a de construir uma fortificação no rio da Prata com o auxílio de recursos humanos e materiais dos moradores de São Paulo e Santos. Uma expedição foi organizada precariamente com cerca de 300 homens, alguns deles índios flecheiros e embarcada em 7 sumacas que saíram de Santos. Na costa

catarinense enfrentaram uma terrível tempestade que afundou todos os barcos. Muitos naufragos conseguiram chegar às praias na altura de São Francisco do Sul. Mas a empreitada estava cancelada, Dois anos depois uma nova expedição seria organizada, desta vez pelo novo governador nomeado para o Rio de Janeiro.

Em maio de 1679 chegava ao Rio o experiente militar D. Manoel Lobo, herói português das campanhas contra os espanhóis na península ibérica. E prontamente já começou a organizar a expedição, contando com os cariocas e os paulistas. Em janeiro de 1680 desembarcou perto da ilha de São Gabriel e começou a construção da fortaleza. Muito incomodado, o governador de Buenos Aires, José de Garro, iniciou os preparativos para um ataque, após algumas advertências. Muito aquém do planejamento e esmero construtivo praticado pelos portugueses nos séculos 15 e 16, a pequena cidadela seria ocupada e arrasada pelos espanhóis, auxiliados por 3.000 índios guaranis das missões jesuíticas. Manuel Lobo foi preso e levado a Buenos Aires, enfermo. Dois anos após a península seria devolvida aos portugueses como consequência de um tratado de paz na Europa.

A fortaleza foi refundada em 1682. Manuel Lobo faleceu antes dessa reintegração. As condições eram difíceis e a convivência complicada. Dentro da cidade fortificada habitavam soldados, prostitutas, comerciantes, famílias de colonos, religiosos e escravos africanos. Na última década do século 17 o porto de Colônia e seu entorno teve uma fase próspera iniciada com a administração de D. Francisco Naper de Lencastre (1689-99). Membro da expedição fundadora de Manoel Lobo, Francisco era um experimentado militar, tendo sido por cinco anos capitão na Índia, além de chefe da artilharia naval de uma expedição de socorro enviada de Lisboa a Mazagão, no Marrocos. Aprisionado pelos portenhos na destruição de Colônia foi enviado a Córdoba, onde aprendeu a laçar, bolear e courear. Conhecimentos que lhe seriam de grande valia ao retornar a Colônia em 1682, tornando-se um grande estancieiro envolvido no comércio de couros, negociando com charruas e bandos de desertores hispânicos e lusos, esses os primitivos gauchos. Oito anos após assume o governo de Colônia determinado a elevar a qualidade do povoamento luso trazendo casais de agricultores do Rio de Janeiro e de São Vicente. Cuidou também de reforçar as muralhas em largura e altura. As relações com Buenos Aires melhoraram a ponto de os espanhóis sugerirem, em 1700, uma aliança militar com Colônia contra a eventual chegada de uma esquadra dinamarquesa que navegava explorando o Atlântico Sul.

Mas novos confrontos na Europa entre os impérios ibéricos criaram condições para um novo cerco por parte de forças de Buenos Aires. Os reforços de Lencastre na muralha foram insuficientes com o novo ataque ocorrido em 1705, com outra ocupação e destruição pelos espanhóis e guaranis, mais uma vez como sequela de hostilidades na Europa. O Tratado de Utrecht, assinado na Europa em 1715, após a guerra de sucessão espanhola, estabeleceu novamente a devolução de Colônia a Portugal, com apoio da Inglaterra às pretensões portuguesas. O brilhante embaixador português D. Luís da Cunha mantinha ótimas relações com os ingleses, sendo amigo pessoal do monarca britânico. A situação econômica do império português melhorara substancialmente com a descoberta de ouro no Brasil e sua crescente produção. O Rio de Janeiro firmava-se como o grande porto brasileiro. A principal joia da coroa passava a ser o Brasil, enquanto decrescia o comércio com a África e a Ásia.

Começa em 1716 uma nova fase de Colônia, com outra reconstrução organizada a partir do Rio de Janeiro, ao qual era subordinada administrativamente. No ano anterior a Coroa havia encomendado ao engenheiro Antonio Rodrigues da Costa um plano de reconstrução de Colônia do Sacramento que contemplasse três condições: povoamento, defesa e exploração econômica. Para o povoamento sugeria o envio de 40 famílias transmontanas de lavradores, mais carpinteiros, ferreiros, sapateiros, alfaiates, pedreiros, cantareiros, um médico e um engenheiro. As habitações construídas em alvenaria e pedras. Os lavradores tinham como tarefa suprir a cidadela com azeite, trigo e vinhos. Para a defesa foram reconstruídos os 4 baluartes originais e alargadas as muralhas e construídos fossos. Para defendê-las contavam-se com 500 soldados, distribuídos em 3 companhias. Auxiliados por uma companhia de colonos. A cavalaria era composta por 120 homens. 32 canhões distribuídos pelos baluartes e ao longo dos fossos. A equação econômica era aquela que motivou a fundação da praça-forte: prata e couros em troca de açúcar, tabaco e escravos africanos.

Daí em diante não seria mais destruída, embora ocupada e devolvida mais de uma vez. De 1715 a 1735 houve um período de prosperidade, com formação de boas estâncias na área envoltória. Em 1723 ocorreu um episódio que alterou a coexistência platina: Portugal tenta construir um forte na boca do rio da Prata, na mesma margem de Colônia, para garantir a rota para o Brasil. As tropas portuguesas são expulsas por forças vindas de Buenos Aires, as quais fundam uma fortaleza, que será acrescida de um povoado de índios tapes e imigrantes canários, elevada a vila em 1726 com o nome de Montevideú. Passada essa disputa por essa fortificação as relações se acalmaram e os negócios de Colônia com Buenos Aires prosseguiram relativamente pacíficas por mais uma década.

Em 1735/36 Colônia sofreu outro cerco, mas desta vez conseguiu resistir. Como consequência desse bloqueio passava a existir uma mudança importante na estratégia de ocupação do sul pelos portugueses. Em 1737 ocorre a fundação de uma fortaleza e de um povoado que dará origem à cidade portuária de Rio Grande, bem ao norte de Maldonado, na confluência das lagoas Mirim e dos Patos com o oceano. O panorama geopolítico havia mudado muito com o ouro de Minas Gerais, Mato Grosso e Goiás. Regiões anteriormente desconhecidas e sem a presença de europeus no centro-oeste eram definitivamente ocupadas pelos paulistas e portugueses, antes dos hispânicos.

A partir de então o porto de Rio Grande passa a ser priorizado como ponto de apoio estratégico para a colonização portuguesa do sul, papel antes desempenhado por Colônia. Sobre tudo como garantia da defesa das tropas de Viamão para Minas Gerais. Afinal, desde 1730 havia sido melhorado o caminho terrestre dos pampas para as Minas Gerais, que passa a receber vacas, cavalos e muareis vindos do sul, passando por São Paulo. Daí em diante Colônia ficou restrita mais aos muros da cidade e de algumas estâncias na península, pois a ocupação dos campos da banda oriental do rio Uruguai tornara-se perigosa, com frequentes pilhagens por parte dos espanhóis e dos guaranis. E além do mais o gado selvagem já era escasso nas proximidades. Mas mesmo assim a atividade comercial com Buenos Aires era muito intensa, ocorrendo o abastecimento tanto pelo porto, como também por terra, complementado com transações com os charruas.

Nesta fase os estancieiros portugueses próximos da fortaleza tinham que recolher o gado, os cavalos e todo tipo de criação para dentro dos muros durante a noite. Mas,

como já foi comentado, os lusos estavam acostumados a viver em cidades fortificadas na Índia, no Marrocos e em diversos outros pontos da costa africana, com o comércio e o abastecimento sendo garantidos pelos navios em momentos de cerco terrestre. Enquanto não se definiam as fronteiras na banda oriental, Portugal tomava iniciativas para consolidar a ocupação da área mais próxima ao litoral, ao norte de Rio Grande, assentando colonos açorianos em Santa Catarina (1748) e no rio Guaíba (1752 - Porto dos Casais, que dará origem à atual Porto Alegre).

Dai em diante Colônia passa a ser vista muito mais como uma peça no tabuleiro a ser sacrificada em troca de territórios. Sua fase pioneira de integração com o Prata sucumbia a novas realidades que alteravam as prioridades portuguesas para a região e mesmo sua importância relativa no comércio com Buenos Aires a partir de 1748, quando começam a ser autorizadas progressivamente comunicações marítimas diretas com Cádiz, Barcelona e La Coruña. Mas ainda restava o interesse portenho pelos produtos tropicais brasileiros e os escravos africanos.

A relação de Buenos Aires com Colônia oscilou muito com o tempo. Os momentos de paz predominaram, refletindo a hegemonia dos comerciantes em detrimento dos proprietários de terras em Buenos Aires. Estes últimos nunca aceitaram a apropriação do gado selvagem da banda oriental pelos portugueses. Afinal era produto da disseminação do gado solto intencionalmente pelo governador Hernandarias de Saavedra. Mais ao norte, em região do atual estado do Rio Grande do Sul, havia mais gado selvagem, esse oriundo de missões jesuíticas de Tape, destruídas anteriormente por paulistas no início do século 17.

O bom relacionamento dos portugueses com os charruas e minuanos, aos quais vendiam tabaco e aguardente de cana de açúcar do Brasil, irritava profundamente os estancieros portenhos. Mas era mesmo decisiva na questão da paz a participação dos governadores espanhóis. Os corruptos, ou pragmáticos, aceitavam as benesses do contrabando e faziam vistas grossas para o comércio - sempre proibido por Madri. Enquanto os mais leais à coroa exerciam grande rigor na fiscalização e estavam sempre dispostos a hostilidades. Dentre esses, alguns aproveitavam-se do poder para vender licenças de comércio concedidas pelo governador.

Do Rio de Janeiro chegavam escravos africanos, tecidos, utensílios domésticos europeus, tabaco e açúcar. De volta levavam preferencialmente prata, mas também couros, sebo e mate. Entretanto, ainda no reinado de Felipe II, sob a administração do Conde Duque de Olivares, a partir de 1621, começou uma fase de maior controle das comunicações terrestres de Buenos Aires com Potosí através da instalação de uma alfândega em Córdoba - mesmo antes da independência alcançada por Portugal em 1640, quando as restrições ao comércio entre Rio e Buenos Aires aumentaram ainda mais e em contrapartida o contrabando. Assim transcorreram as transações nas décadas seguintes, embora com um fluxo bem menor que o anterior.

As condições de vida em Buenos Aires haviam piorado. O remanescente do gado selvagem do pampa portenho, exaustivamente abatido, estava progressivamente mais longe da cidade, em território com indígenas hostis, crescentemente rebelados. Todavia, em 1680, ocorre um fato novo e de grande importância para a história da região platina: a fundação pelos portugueses de Colônia do Sacramento. Essa intenção aparentemente

só comercial logo foi entendida pelos portenhos como um pé de entrada na posse das pastagens da banda oriental, repletas de cavalos, jumentos e gado vacum que haviam retornado à vida selvagem.

Em menos de um século, Colônia seria conquistada 3 vezes por tropas reunidas em Buenos Aires e destruída por duas vezes. Apesar dessas turbulências, e interrupções dramáticas na presença portuguesa, que eram ressonância de hostilidades entre os reinos ibéricos na Europa, existiu um comércio intenso, permitido ou não, entre Buenos Aires e Colônia do Sacramento, durante mais de 80 anos. Esse intercâmbio teve repercussões vantajosas para os dois lados ao se atenderem necessidades recíprocas. Escravos africanos chegavam em grande número, ou do Rio, ou direto de Angola, mesmo durante a vigência do “asiento” de contratantes ingleses de 1715 a 1748, pois as compras de cativos eram controladas e taxadas em Buenos Aires, enquanto em Colônia não havia limite e os preços eram mais baixos. Do Brasil chegava o açúcar e o tabaco e de Portugal vinham sal, sardinhas em conserva, cravo, pimenta, azeite, vinho e amêndoas. Além de ferragens e utilidades domésticas europeias e tecidos ingleses, flamengos e indianos. Para o Rio eram levados couros, farinha de trigo de Tucumán, carnes salgadas e sebo de Córdoba, mate do Paraguai, além da cobiçada prata de Potosí.

Colônia do Sacramento proporcionou a formação de algumas fortunas no Rio de Janeiro e engordou os ganhos de destacados comerciantes lisboetas. Todos os grandes comerciantes de Colônia mantinham boas relações em Buenos Aires. Dentre estes destacavam-se os irmãos Manuel Botelho de Lacerda e Pedro Lobo de Botelho. Manuel tinha uma filha, Rita, casada com um agente comercial inglês, John Burrish, residente em Colônia. Outros grandes comerciantes locais eram José da Costa Pereira, Manuel Pereira do Lago, Domingos de Oliveira Fernandes, Jose Ferreira de Brito e o Capitão Cristóvão Pereira de Abreu. Também atuavam em Colônia representantes de grandes comerciantes lisboetas como Francisco Pinheiro, Manuel Velho da Costa e Feliciano Velho Oldenberg. Havia alguns residentes em Buenos Aires como José Luís Salgado, Manuel de Oliveira Braga e Joseph de Vienne. Outros eram negociantes portenhos sediados em Buenos Aires, parceiros de lusos, como era o caso de D. Felipe de Menna, associado a Cristóvão Pereira de Abreu. Em 1729, um viajante italiano em Colônia registrou a presença de 20 navios ancorados, de procedências portuguesa, inglesa e francesa.

Assim, em meio a conflitos, havia alguma convivência entre os habitantes de Colônia e Buenos Aires. Ainda em 1725, uma certa Antonia de Lemos, sem confiar nas instituições religiosas de Colônia, solicitou o cancelamento de seu matrimônio com José Martins às autoridades eclesiásticas de Buenos Aires. Alguns anos após ocorreram em Colônia os festejos pelo casamento real entre o príncipe herdeiro de Portugal D. José, com a infanta Mariana Victória de Castela. A celebração se arrastou por um mês, com a participação de convidados portenhos, entre civis e autoridades.

Após o cerco de 1735/7 as relações comerciais e sociais voltaram à normalidade, ou seja: uma relativa e discreta convivência social entre vizinhos. Outras duas filhas de Manuel Botelho de Lacerda, Mestre de Campo e próspero comerciante em Colônia, entraram para o Convento das Monjas de Santa Catalina de Siena, em Buenos Aires, em 1745. Dois anos após, José de Andonaegui, o governador de Buenos Aires, usou uma

embarcação portuguesa que zarpava de Colônia em direção a Lisboa para remeter uma carta ao rei de Espanha comunicando a ocorrência de um violento terremoto em Lima.

Ao mesmo tempo, a existência de Colônia contribuiu decisivamente para a formação de uma identidade local aos portenhos de Buenos Aires e aos moradores de Córdoba, Tucumán, Santa Fé e Corrientes, a qual seria o embrião de um sentimento local platino. A presença portuguesa tão próxima a Buenos Aires fez aumentar sua importância estratégica relativa no império espanhol. Em 1680, quando foi fundada Colônia do Sacramento, Buenos Aires tinha cerca de 8.000 habitantes, vivendo precariamente. Um ano após a posse definitiva de Colônia pela Espanha, o censo de 1778 apontou 24.000 habitantes, o triplo, quase um século depois.

Em 1748 começa a haver um relaxamento do monopólio comercial e aduaneiro de Lima com a autorização de 15 viagens anuais diretas de Buenos Aires aos portos de Cádiz, Barcelona e La Coruña. Os portos de Callao (Lima), na América do Sul, como Cádiz (Sevilha) na Espanha, perdiam seus privilégios de exclusividade. Apenas três anos após serão 170 registros de permissão por ano. Mesmo assim o comércio com Colônia permanecia, sobretudo pelo interesse dos portenhos no suprimento dos produtos tropicais brasileiros que os portos espanhóis não podiam atender.

Desde a primeira administração de Pedro de Cevallos, iniciada em 1756, a cidade passou a cuidar da limpeza das ruas, que foram elevadas para permitir o escoamento de águas pluviais pelas valetas laterais. Novos caminhos e ruas foram abertos. Era então uma cidade razoavelmente equipada de serviços que começava a se preocupar com posturas municipais para adequar convenientemente a ocupação de um espaço territorial urbano em contínua expansão. Décadas depois, no início do século 19 serão 40.000 moradores.

Cevallos foi o agente político e militar consolidador da hegemonia portenha no Prata. Sua enorme liderança e competência contribuíram fortemente para que Buenos Aires confirmasse sua importância estratégica e assumisse o protagonismo na região platina, seja por ter sido a base de concentração das forças militares de combate a Colônia em 1762 e 1776, seja pelos melhoramentos urbanos de sua administração, seja pela criação do Vice-Reinado do Prata. Com a Lei de Livre Comércio ele resgata ao porto sua verdadeira identidade, liberando-o plenamente para sua vocação comercial, com repercussão na sua importância política.

## **Bibliografia**

### **Colônia do Sacramento/ Império Português**

ALARCIA, Diego Tellez – La Manzana de la discórdia (1677-1777), Ediciones Cruz del Sur, Montevideo, 2012.

CANABRAVA, Alice Pieffer – O comércio português no rio da Prata; 1580-1640,

BOXER, Charles R. – O Império Marítimo Português, Edições 70, Lisboa, 2017.

- Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola, Cia. Editora Nacional, São Paulo, 1973.

BIROLO, Pablo – Militarización y política en el Río de la Plata colonial, Prometeo Libros, Buenos Aires, 2012.

BUSCHIAZZO, Marcelo Diaz – Atlas de la antigua Colonia del Sacramento, Tradinco, Montevideo, 2016.

PRADO, Fabrício – Colônia do Sacramento, F.P. Prado, Porto Alegre, 2012.

TULA, Aníbal M. Riveiros, História de la Colonia del Sacramento, Instituto Historico e Geográfico del Uruguay, Montevideo, 1959.

VIDAL, Laurent – Mazagão, a cidade que atravessou o Atlântico, Martins, São Paulo, 2008.

### **Bibliografia / Tropeirismo**

ALMEIDA, Aluísio de – *Vida e morte do tropeiro*, São Paulo, Martins, 1971.

BUARQUE DE HOLLANDA, Sérgio – ‘A Colônia do Sacramento e a expansão no extremo sul’, IN *HGCB*, Tomo I, 1º Volume, São Paulo, Difel, 1972.

GOULART, José Alípio – *Tropas e tropeiros na formação do Brasil*, Rio de Janeiro, Conquista, 1961.

TRINDADE, Jaelson Bitran – *Tropeiros*, São Paulo, editoração, 1992.

ZAMELLA, Mafalda – *O abastecimento da Capitania de Minas Gerais no século 18*, São Paulo, Edusp, 1990.