

Entre impérios: apontamentos sobre fronteira e contrabando de escravizados na Colônia do Sacramento no século XVIII

Between empires: notes on borderland and smuggling of enslaved people in the 18th century Colonia del Sacramento

Alana Thaís Basso*

Resumo

Na região geográfica e histórica do Rio da Prata, caracterizada como um espaço de fronteira, o comércio ilegal de escravizados se desenvolveu amplamente durante a Idade Moderna. Pretendemos analisar a relação da Colônia do Sacramento, entreposto comercial português na região, com o espaço fronteiriço do Prata e com os impérios que a disputavam, o português e o espanhol, através do contrabando ali cometido no século XVIII. Procuraremos discutir o funcionamento do tráfico ilegal tendo a Colônia do Sacramento como ponto de interconexão das relações mercantis entre os dois impérios. Nosso objetivo é compreender o contrabando e os seus impactos na região, mostrando como o trato ilícito fazia parte do cotidiano daquela fronteira e conectava as pessoas que lá viviam aos circuitos comerciais em escala global.

Palavras-chave: Colônia do Sacramento; Contrabando de Escravizados; Século XVIII.

Abstract

In the geographical and historical region of Rio de la Plata, characterized as a borderland space, the illegal trade of enslaved people took place widely in the Early Modern World. We intend to analyse the relationship between Colonia del Sacramento, a Portuguese trading post in the region, with the Plata borderland and with the empires that disputed it, the Portuguese and the Spanish, through the smuggling committed there in the 18th century. We will try to discuss how illegal trade operated, with Colonia del Sacramento as a point of interconnection of commercial relations between the two empires. Our purpose is to understand smuggling and its impacts on the region, showing how the illicit trade was part of the daily life of that borderland and how it connected the people who lived there to commercial circuits on a global scale.

Keywords: Colonia del Sacramento; Smuggling of Enslaved People; 18th Century.

* E-mail: alanatbasso@gmail.com.

O contrabando compreendia tanto a compra e venda de mercadorias proibidas quanto a evasão de impostos sobre produtos e era uma prática amplamente enraizada nas sociedades americanas durante a Idade Moderna. Para além disso, também o tráfico de escravizados poderia ocorrer de forma ilícita: seja através do não cumprimento das leis de exclusivismo comercial, como os *Asientos*, durante o setecentos; seja ignorando a proibição do tráfico e realizando desembarques ilegais no oitocentos, por exemplo. No século XVIII, o Rio da Prata – uma região geográfica e histórica que compreende territórios que hoje formam o Uruguai, a Argentina e o sul do Brasil – era um espaço em que o contrabando ocorria em grande escala, por estar localizado na fronteira entre os impérios português e espanhol. Nessa fronteira fluida, de conexão e não de separação de limites, a Colônia do Sacramento foi fundada por portugueses em 1680 para garantir a sua presença no comércio platino e expandir os limites do império. Logo, esse pequeno entreposto na margem norte do Rio da Prata, de frente para Buenos Aires, tornou-se lugar privilegiado para a realização do trato transimperial.

Nesse sentido, pretendemos analisar a relação da Colônia do Sacramento com o espaço fronteiriço e com os dois impérios que a disputavam – o português e o espanhol – a partir das lentes do contrabando cometido na região no século XVIII. Procuraremos discutir como o tráfico ilegal de escravizados se dava do lado português e do lado espanhol, com a Colônia como ponto de interconexão. Os apontamentos da nossa pesquisa, que está em fase inicial, têm como objetivo compreender o contrabando e seus impactos na região, mostrando como o trato ilícito fazia parte do cotidiano daquela fronteira e conectava as pessoas que lá viviam aos circuitos comerciais em escala global. O contrabando, assim, foi importante para a formação da fronteira platina não apenas em relação à competição entre os impérios europeus interessados na região, mas, também, ao influenciar culturas e práticas políticas, ao moldar sociabilidades e, até mesmo, ao redefinir a demografia local com a introdução de africanos escravizados. Para demonstrar isso, a primeira parte do texto contextualiza a Colônia do Sacramento, histórica, temporal e espacialmente, como uma região de fronteira no sul da América; a segunda parte aborda brevemente o conceito de contrabando para o século XVIII e o lugar que o Rio da Prata ocupava no tráfico transatlântico de escravizados; na sequência, apresentamos um exemplo da documentação de apreensões de contrabando em Buenos Aires para ilustrar o que poderia acontecer com contrabandistas, contrabandeados e consumidores de contrabando na fronteira platina.

Colônia do Sacramento: disputas na fronteira sul da América ibérica

O domínio de países europeus sob o continente americano se deu, durante toda a Idade Moderna, através de embates pela posse efetiva de determinadas parcelas dos territórios invadidos. A historiadora Tamar Herzog, no livro *Frontiers of Possession* (2015), lembra que os conflitos territoriais entre Portugal e Espanha no ultramar começaram ainda no século XV, no início do movimento das navegações, com tratados e negociações que foram objeto de contestação pelos séculos que se seguiram. Sobre o Rio da Prata, objeto do nosso trabalho,

Herzog mostra que a região era disputada por portugueses e espanhóis no campo teórico desde a década de 1530, quando ambos não possuíam ainda recursos humanos e materiais para concretizar sua presença física na região; discutiam, portanto, a validade da linha imaginária traçada pelo Tratado de Tordesilhas, firmado em 1494, ilustrando o interesse que o sul da América do Sul despertaria cada vez mais entre as Coroas (HERZOG, 2015, p. 18). Contudo, somente após o período da União das Coroas Ibéricas (1580-1640) que o Rio da Prata se torna um terreno litigioso de fato entre portugueses e espanhóis.¹

Durante a União Ibérica, comerciantes de origem portuguesa se estabeleceram em regiões de domínio espanhol, como foi o caso de Buenos Aires, e lá tiveram bastante sucesso. Susan Socollow (2009) demonstra que pelo menos desde os últimos anos do século XVI os portugueses traziam produtos manufaturados e escravizados para o porto de Buenos Aires e, até 1615, vários deles haviam se estabelecido na futura capital da Argentina com suas famílias e seus negócios. Esses comerciantes dominavam o contrabando na região no século XVII e estavam em constante crescimento no século seguinte. No fim do setecentos, Buenos Aires tinha, como aponta Socollow, uma bem definida comunidade mercantil, ativa tanto no comércio legal autorizado pela Coroa espanhola quanto no ilegal, realizado com portugueses, ingleses e franceses, por exemplo.

Com o fim desse período de união das coroas e com as guerras de Restauração a partir de 1640, o comércio entre portos portugueses e espanhóis estava legalmente suspenso, como demonstra o historiador Fabrício Prado (2002). Os portugueses perderam o acesso direto que tinham aos negócios do Prata, especialmente no que diz respeito à obtenção da prata peruana e da venda de escravizados e mercadorias europeias. O interesse pela região, contudo, não diminuiu, e muito se discutiu, durante o século XVII, sobre a conveniência de uma colonização efetiva no sul, até o Rio da Prata – discussão evidenciada pela criação da Colônia do Sacramento. Fundada em fevereiro de 1680 pelo então governador do Rio de Janeiro, Don Manuel Lobo, a pequena cidade murada tinha uma posição geográfica privilegiada para a inserção portuguesa no Prata: localizada na margem setentrional do rio, praticamente de frente para Buenos Aires, no sudoeste do que hoje é o Uruguai e que, naquele momento, eram terras com presença escassa de oficiais das coroas ibéricas.

Tratava-se do assentamento territorial e comercial português localizado mais ao sul do continente americano, fundado com o objetivo de reestabelecer as rotas comerciais lucrativas entre o Rio da Prata e a América portuguesa. Desde sua criação até 1777, quando deixa definitivamente de ser dos portugueses, a Colônia do Sacramento atuou como um entreposto lucrativo de rotas transimperiais de comércio e de tráfico de escravos. Considerada por muitos

¹ Até o fim do século XVIII as disputas territoriais espalharam-se pelo continente, envolvendo contendas em locais que hoje representam partes de países como Brasil, Uruguai, Argentina, Paraguai, Peru, Bolívia, Venezuela, Colômbia e Equador. Embora muitos tratados – como o Tratado de Utrecht (1715), o Tratado de Madri (1750, cancelado em 1761) e o Tratado de Santo Idelfonso (1777) – tenham sido firmados na esperança de definir essa questão, os problemas que eles levantaram não foram resolvidos nem mesmo com as independências latino-americanas no século XIX. Para maiores detalhes, conferir: Herzog (2015).

observadores da época e por historiadores como um “ninho de contrabandistas”², tornou-se uma cidade portuária populosa e próspera, ponto de encontro entre redes de comércio de portugueses e espanhóis; abriu caminho, como explica Prado (2015), para a formação no final do setecentos da comunidade mercantil de Montevideú, cidade portuária fundada por espanhóis em 1723 a aproximadamente 180 quilômetros da Colônia do Sacramento.³

A ocupação efetiva do território no sul da América enfrentou algumas dificuldades, já que, conforme aponta Luis Ferrand de Almeida (1973, p. 59), o “simples presídio militar” que era a Colônia nos seus primeiros anos tinha caráter provisório e foi feito em um local ermo, fazendo com que muitos dos primeiros militares que ali se assentaram desertassem com frequência para o lado espanhol.⁴ Sabemos que, logo, ali ganhavam forma relações dinâmicas e se produziria alguma riqueza; contudo, os primeiros povoadores certamente viveram períodos difíceis, e o que Almeida levantou sobre as deserções um tanto constantes nos ajuda a perceber a fluidez desse espaço, localizado na fronteira entre os impérios português e espanhol – uma fronteira, contudo, pouco nítida e pouco vigiada.

Ao discutirem a formação desse espaço de fronteira, os historiadores Fábio Kühn e Adriano Comissoli (2013) enfatizam a existência de uma imprecisão geográfica e de soberania nos territórios do Rio Grande de São Pedro, atual estado brasileiro do Rio Grande do Sul, e da Colônia do Sacramento e seus arredores. Ali, fronteira não significa limites políticos, mas sim um espaço de circulação de mercadorias e de pessoas com o aparelho estatal presente de forma escassa, embora não ausente, o que caracteriza a região como “uma fronteira que não seria somente uma linha nem uma mera superfície territorial, mas antes um processo complexo que incluiria as mudanças sociais e políticas nas terras situadas nos confins das possessões ibéricas na América” (KÜHN, COMISSOLI, 2013, p. 56-57).

O que não se pode deixar de mencionar, ao voltarmos nosso olhar histórico-espacial-político para essa região de fronteira, é considerar que ela não era habitada e disputada apenas por portugueses e espanhóis. Muitas vezes relegados ao silêncio, africanos, indígenas, mestiços e intermediários dominavam o cenário social do Rio da Prata e participaram ativamente do contrabando na região, atuando como intérpretes, auxiliando europeus com seus negócios e fazendo os seus próprios empreendimentos. Por isso, concordamos com o historiador Hal Langfur (2019) quando ele afirma que fronteiras, nos territórios dos impérios ibéricos, são regiões nas margens e nos interiores, locais em que fica ainda mais evidente a agência de povos

² Como aponta Capistrano de Abreu: “Este ninho [a Colônia do Sacramento], antes de contrabandistas que de soldados” (1998, p. 186).

³ Para uma visão da historiografia clássica uruguaia sobre a formação da Colônia do Sacramento, consultar *La Colonia del Sacramento: su origen, desenvolvimiento y vicisitudes de su historia* (1920), de Antonio Bermejo de la Rica, e *Historia de Colonia del Sacramento* (1940), de Luis Enrique Azarola Gil, que infelizmente não conseguimos analisar neste momento pelo tamanho e objetivos deste artigo e por limitações em relação ao acesso à bibliografia.

⁴ Almeida (1973, p.59-60) mostra que o isolamento e as dificuldades, referidas pela documentação espanhola do período respectivamente como *soledad* e *suma miseria*, aliadas com a boa recepção que os desertores de Sacramento recebiam na América espanhola e com as possibilidades de negócios que ela oferecia, formavam um cenário bastante propício à deserção.

africanos e indígenas, em que se percebe a importância de intermediários, mestiços e de todos que viviam nesses locais de entrecruzamento de culturas.

Nessa perspectiva, o historiador Eduardo Neumann (2004) enfatiza como a fronteira da América meridional costuma ser vista como bipartida entre portugueses e espanhóis, sendo a cidade da Colônia do Sacramento o exemplo clássico dessa aplicação, dada a história de conflitos entre os dois impérios por sua posse efetiva. Contudo, o autor evidencia a existência de um terceiro fator nas disputas fronteiriças, a “fronteira indígena”, que conta com o “empenho dos guaranis das missões em garantir a sua primazia” sobre as terras ao sul da América portuguesa (NEUMANN, 2004, p. 26). Assim, o Rio da Prata é uma região de fronteira múltipla, em que conflitos, alianças e negócios se dão de forma mais complexa do que na dualidade espanhóis-portugueses.

Nesse sentido, Fabrício Prado (2012), ao analisar a historiografia sobre fronteiras e limites nas últimas décadas, destaca como os historiadores estão se esforçando para colocar sob os holofotes do debate acadêmico os grupos indígenas, os africanos livres e escravizados, as comunidades locais e seus interesses, as relações entre os diferentes povos e deles com o meio ambiente, nas regiões fluidas e multiétnicas que foram as fronteiras da idade moderna. O uso de termos como “campanha”, “*tierra adentro*” e “sertões” na documentação de língua portuguesa e espanhola do período mostra que a fronteira era compreendida um espaço longe do reino, ligado à natureza às terras desabitadas, às periferias coloniais; e, também, onde ocorriam interações comerciais, familiares e religiosas entre grupos étnica e politicamente distintos. O conceito de fronteira engloba a ideia, para Prado (2012, p. 319), de “franjas do império”, territórios “selvagens” e disputados entre grupos de colonizadores distintos e entre populações rivais, um espaço aberto à busca de recursos e às oportunidades de comércio.

A história da Colônia do Sacramento enquanto pertencente ao império português foi marcada por tensões, culminando com a transferência de posse da região para o império espanhol em 1777.⁵ A disputa por sua posse se desdobrou na tomada da cidade pelos espanhóis em 1735 e, mesmo com o fim do cerco em 1737, os espanhóis submetiam a Colônia a bloqueios constantes, o que, de acordo com o historiador Paulo Possamai (2010), contribuía ao invés de impedir o desenvolvimento do contrabando entre os súditos das coroas ibéricas. Por haver um espaço muito limitado de uso das terras agrícolas nos arredores de Sacramento, os seus habitantes precisavam recorrer com regularidade a Buenos Aires em busca de abastecimento; além disso, muitas vezes a guarnição responsável por manter os bloqueios também tomava parte no contrabando e no abastecimento da Colônia sitiada. Em tempos de cerco ou de guerra, os escravizados que ali viviam eram colocados no serviço de defesa da cidade e, como destaca Possamai (2010), os espanhóis aproveitavam o fato para oferecer a eles liberdade caso desertassem para o lado de Buenos Aires.

É importante destacar, nesse sentido, a presença negra na região e como a entrada de escravizados, por vias legais ou por contrabando, alterou a demografia e o cotidiano dessa

⁵ Contribuiu para a transferência a criação, por parte da Coroa espanhola, do Vice-Reino do Rio da Prata em 1776, o que aumenta a autonomia e o poder de Buenos Aires sobre a região.

fronteira. Ao estudar a população da Colônia do Sacramento para o século XVIII, Fabrício Prado (2015, p. 17-20) destaca que enquanto o número total de habitantes da localidade para a década de 1760 fosse similar ao número do início do século, a demografia da cidade mudou consideravelmente ao longo de sua existência enquanto reduto português: mais de 60% da população era formada por pardos ou negros, sendo, portanto, um entreposto predominantemente negro e mestiço. Além disso, o autor demonstra como os dados batismais da cidade mostram que havia poucas conexões pessoais entre os escravizados, o que sugere que a população escravizada tinha um caráter transitório em Sacramento – que se constituía, no setecentos, como um centro regional de tráfico que impactou a demografia do Rio da Prata.⁶ A alta proporção de escravizados e sua presença efêmera indicam, como aponta Prado, que os moradores da Colônia do Sacramento adquiriam escravizados para serem reexportados à América espanhola: navios negreiros chegavam ao porto de Sacramento vindos do Rio de Janeiro, da Bahia e até mesmo diretamente do continente africano e, enquanto as autoridades portuguesas cobravam taxas sobre os escravizados vendidos a Buenos Aires, as espanholas confiscavam-nos diretamente dos navios portugueses no estuário do Prata sob o argumento de repressão ao contrabando.

O tráfico de escravizados foi o responsável pela movimentação dos maiores volumes de exportação de prata e pela formação de redes mercantis euro-americanas, conforme aponta Borucki (2015), sendo, portanto, indissociável da formação do Rio da Prata e de seu desenvolvimento econômico e ligação com o trato atlântico. O autor destaca a participação de africanos escravizados não apenas como o principal objeto do trato entre Buenos Aires e o interior da América, chegando até Lima, mas também como os trabalhadores rurais responsáveis por alimentar a região e como os trabalhadores urbanos que dominavam as mais diversas tarefas. Além disso, era a mão-de-obra escravizada que lidava com o trabalho do couro, o principal produto de exportação do Prata. Borucki demonstra, então, como o comércio de africanos permitiu aos mercadores do Rio da Prata se inserirem em circuitos comerciais maiores ligados ao Atlântico sul e à rota da prata peruana, enriquecendo consideravelmente.

Mesmo sendo uma fronteira conflituosa, os três principais portos da região – Colônia do Sacramento, dos portugueses, e Montevideu e Buenos Aires, dos espanhóis – formavam um conjunto que o historiador Fernando Jumar (2012, p. 126) chama de “complexo portuário rioplatense”, em que as trocas comerciais que ali ocorriam funcionavam como mediação entre os espaços da América espanhola, da América portuguesa, da Europa e da África. Segundo o autor, a região do Rio da Prata deve ser considerada sob quatro aspectos: como ponto de contato entre mercadores hispano-americanos e mercadores luso-americanos; como uma região de consumo de bens importados; como possuidora de um complexo produtivo regional que permitia a distribuição de excedentes nos mercados americano e ultramarino; e que provê bens e serviços

⁶ Prado (2015) destaca, para ilustrar o impacto demográfico da presença negra em Sacramento, a organização, na segunda metade do século XVIII, de um batalhão de milícia de mestiços e negros libertos e da Irmandade do Rosário, formada também por negros e mestiços.

que garantem a existência desse comércio (a ligação, portanto, dos espaços comerciais americanos, europeus e africanos).

Assim, é necessário destacar como o estuário do Prata acrescenta uma dimensão ainda maior de fronteira para a região no geral e Sacramento em particular: uma fronteira oceânica. Russel-Wood (2014), ao analisar a história e composição dos portos do Brasil colonial, destaca sua funcionalidade como centros de comércio, defesa e administração; as cidades portuárias atraíam mercadorias e pessoas e eram local de acesso à América portuguesa e, também, de saída. O historiador (p. 142) destaca que ditas cidades não existiam sozinhas, expressando a importância dos vínculos formados com o interior – que, além de áreas geográficas para além do porto, se caracteriza por “conexões em cadeia” pessoais, familiares, sociais, administrativas, culturais e comerciais. Cada porto exercia influência sob uma ou mais áreas de interior, e questões comerciais como lucratividade e mercado poderiam alterar a forma com que as áreas se relacionavam. Russell-Wood enfatiza, enfim, que esses vínculos entre o porto e o interior eram mais evidentes nas relações comerciais e na movimentação de pessoas do que nas questões administrativas – o que nos ajuda a pensar na região portuária de Sacramento, com uma situação política de disputa com as áreas espanholas vizinhas e, também, com um comércio (legal e ilegal) que conectava todos os lados dessa fronteira múltipla.

A ideia de interligação e conexão também se estende para o relacionamento entre diferentes cidades portuárias. O historiador Fernand Braudel (1983) afirmou que cidades marítimas menores dependem de cidades portuárias maiores, em que estas fornecem àquelas matéria prima e capital para assegurar o funcionamento do porto e a existência de seus trabalhadores e habitantes, formando, assim, uma região economicamente ativa de portos conectados entre si. É nesse sentido que Marco Micheli e Thiago Dias (2020) afirmam que cidades portuárias formam, com as regiões que as circundam, comunidades portuárias, espaços que ligam o mar com a *hinterland* (as terras que seguem, continente adentro, na sequência dos portos). Cidades portuárias conectam caminhos terrestres e marítimos e, por esse aspecto de conexão, acreditamos que os portos podem ser pensados como exemplos que dão materialidade ao conceito de fronteira.

As cidades portuárias do estuário do Prata (Buenos Aires, Colônia do Sacramento e Montevideú) eram o centro de transações transimperiais, ligando a região ao mundo atlântico, como destaca Fabrício Prado (2019) – especialmente no século XVIII, quando ocorre um aumento no fluxo de pessoas, de capital, de bens e de informações nessa fronteira. Os portos serviam, conforme o autor, como centros da administração imperial, de comércio e de informação de Espanha e Portugal nas Américas, por onde se planejava a ocupação do interior; eram os chamarizes das transformações econômicas e sociais que chegavam do além-mar e devem ser compreendidas como espaços de integração em que ocorriam contatos, alianças, acordos e atritos de longa data entre europeus, indígenas e outros agentes ultramarinos que forjaram essa região de fronteira oceânica. O aspecto de fronteira oceânica fica ainda mais marcante para o caso do porto da Colônia do Sacramento, fronteira entre os impérios português e espanhol e, mesmo assim, integrada ao complexo portuário platense.

O complexo portuário platense recebia três circuitos comerciais principais: o do comércio ultramarino, que liga a região com América do Norte, Brasil, Caribe, África e Europa, através do recebimento de mão-de-obra escravizada em troca de metais preciosos; o do circuito extrarregional, que dá entrada aos produtos do comércio ultramarino e é responsável por captar os metais preciosos que serão comercializados; e, por fim, a circulação intrarregional nas cidades portuárias e arredores, onde grande parte do contrabando se desenrola (JUMAR, 2012, p. 127-129). No fim do século XVIII e começo do século XIX, os portos de Buenos Aires e Montevideú, agora juntamente com o porto de Rio Grande (em Rio Grande de São Pedro), já estavam completamente integrados em um espaço produtivo que Gabriel Aladrén (2015) chama de “região platina”, inseridos na economia do atlântico sul e na economia-mundo europeia.

O contrabando no Rio da Prata setecentista

O contrabando no Atlântico Sul da Idade Moderna compreendia tanto a prática de compra e venda de mercadorias proibidas como a evasão de impostos sobre produtos. Embora o imaginário sobre ele possa se construir na base de piratas e criminosos especializados, o contrabando deve ser pensado como um processo dinâmico que envolvia diversos agentes com múltiplos interesses: pescadores, trabalhadores dos portos, pequenos e grandes comerciantes, tripulações de navios, escravizados e forros, indígenas, e até mesmo as autoridades que deveriam fiscalizar e combater a dita prática. Funcionava em portos principais e clandestinos, em ilhas desabitadas na calada da noite, em transporte de ouro e diamantes pelas estradas do interior da América em “santos do pau oco”⁷, em feiras comerciais grandes e pequenas, feito por gente que tirava dele seu sustento e por pessoas que aproveitavam alguma oportunidade ocasional. É comumente encontrado nas fontes referentes às Américas Portuguesa e Espanhola do século XVIII quando as autoridades discutiam que medidas podiam ser tomadas para combatê-lo, ou quando os contraventores eram apreendidos: por operar fora da lei, a prática não deixou largos registros quantitativos para os historiadores.

O livro do historiador Alan Karras, *Smuggling: Contraband and Corruption in World History* (2010), apresenta o contrabando em perspectiva regional e global: sua prática cotidiana configura uma ação local, enquanto que o conhecimento necessário para realizá-lo era global – as leis formuladas a milhares de quilômetros de distância e sagacidade para interpretá-las e decidir quais seriam obedecidas ou não. Karras destaca como o contrabando, que é uma dentre muitas formas possíveis de evasão fiscal que existiram na história, teve papel crucial na construção dos estados do mundo moderno; enfatiza, como é corrente na historiografia, como os responsáveis por fiscalizar e punir o comércio ilícito se beneficiavam dele com frequência. O historiador também levanta a hipótese de que contrabandistas e seus “clientes” eram pessoas

⁷ Era prática, na região das Minas de Ouro do Brasil, as tentativas de evitar o pagamento das taxas consideradas abusivas sob o ouro através de seu contrabando dentre de estátuas de santos católicos com o fundo oco para esconder o metal precioso, os “santos do pau oco”. Para mais detalhes, conferir artigo de Charles Boxer (1969).

que se recusavam a aceitar as regras comerciais restritas daquele período, desrespeitando as leis sem apelar, na maioria dos casos, para ações violentas geralmente associadas de forma estereotipada a criminosos.

Sem pretender aqui esgotar o tema, é importante destacar que a historiografia procura salientar o papel do contrabando na formação dos impérios atlânticos no período moderno. O historiador brasileiro Fernando Novais, na sua obra clássica *Portugal e Brasil na crise do antigo sistema colonial*, publicada em 1979, discute a dependência e a crise do sistema colonial no Brasil e afirma que dita crise, que começa no final do setecentos, está ligada ao aumento do comércio ilegal por parte dos administradores brasileiros e portugueses e à queda do trato legal. Ele acredita que o “fenômeno” do comércio clandestino deve ser compreendido dentro da lógica do Antigo Sistema Colonial: a subserviência das relações econômicas das periferias com relação às metrópoles fazia com que muitos buscassem um espaço para o enriquecimento na ilegalidade. O historiador alemão Horst Pietschmann (1996), por sua vez, analisa o contrabando na América espanhola a partir das práticas ilícitas cometidas pelos funcionários reais; estas práticas, para o autor, eram frequentes, configurando a norma das sociedades coloniais. Para ele, atos ilícitos constituíram a sociedade americana e cumpriram uma função política de equilíbrio entre interesses metropolitanos e coloniais.

A historiografia sobre o contrabando no Rio da Prata costuma destacar a participação das autoridades no comércio ilícito que deveriam combater. Enrique Barba (1980) afirma que as medidas tomadas para rechaçar o contrabando acabavam, na prática, por favorecê-lo, destacando que as embarcações postas nos rios para impedir o contrabando eram as mesmas que muitas vezes abrigavam contrabandistas e mercadorias contrabandeadas. Susan Socolow (1991), por sua vez, enfatizou como as autoridades representantes do poder metropolitano exerciam seu controle com base no apoio das elites locais, através de ligações de amizade, de negócios e até mesmo de parentesco – na região, portanto, autoridades locais e do reino se emaranhavam no comércio ilegal. Zacarias Moutoukias (1988), ao estudar o contrabando em Buenos Aires no século XVII, demonstra como as autoridades locais tinham interesses comerciais próprios e diversos, e por isso se envolviam em grandes negócios de contrabando, a fim de se protegerem e protegerem os seus. Socolow e Moutoukias avançam no que foi primeiramente proposto por Barba ao demonstrarem como é importante compreender as ligações entre os funcionários locais e as suas respectivas Coroas, para que se possa entender por quais motivos tomavam parte no contrabando os indivíduos que deveriam trabalhar para combatê-lo.

Em relação à participação das autoridades no comércio ilegal, a questão dos subornos era muito presente. Moutoukias (1988, p. 114) explica que funcionários coloniais aceitavam presentes ou pagamentos para ignorar o contrabando, em verdadeira “associação de interesses” entre comerciantes e autoridades reais que garantia o êxito das atividades ilícitas, em que era difícil ver “onde terminava o funcionário e onde começava o comerciante”. A forte interferência das autoridades, portanto, influenciava no sucesso ou fracasso das operações de contrabando. Prado (2017, p. 201) destaca que funcionários locais faziam com que o comércio ilegal

dependesse de subornos, alianças comerciais e favores políticos; comerciantes que possuíssem ligações comerciais, de amizade ou de parentesco com autoridades políticas tinham mais chances de alcançar êxito em seus negócios ilícitos. Para as autoridades, o contrabando era uma maneira de obter uma renda adicional, sendo notório o envolvimento de governadores da Colônia do Sacramento.⁸

No que diz respeito à América portuguesa setecentista, Ernst Pijning afirma que os contrabandistas eram “empreendedores que pertenciam ao sistema”, e define o contrabando como “algo inerente à economia do Atlântico pré-moderno”, perfeitamente “incorporado pela organização jurídica, econômica e social do império, que afirmava e não contradizia a autoridade real” (PIJNING, 2001, p. 398-399). Paulo Cavalcante (2006), que estuda a questão na primeira metade do século XVIII, entende o contrabando – ou descaminhos, como comumente aparece na documentação analisada pelo autor – como uma prática social que instituiu e também constituiu a sociedade colonial. Para o autor, o contrabando existiu devido à situação de exploração vivida na América Lusa, em que “não se tratava simplesmente de roubo, de furto ou de corrupção, mas de um tipo determinado de prática social, encoberta pelas formalidades oficiais, porém radicalmente ativa e penetrante, irradiada por todo o corpo social” (CAVALCANTE, 2006, p. 230).

A legislação portuguesa visava coibir os descaminhos em terras brasileiras, proibindo, conforme postulado por Pijning (2001), exportações de ouro para nações estrangeiras. Com isso, a Coroa portuguesa buscava fiscalizar e coibir o contrabando de ouro, diamantes e açúcar, ao mesmo tempo em que tinha uma postura bastante permissiva, segundo Fabrício Prado (2017), no trato com a América espanhola: a Colônia do Sacramento recebia pelo contrabando tecidos europeus, açúcar, bebidas alcóolicas, tabaco, e principalmente seres humanos escravizados, e abria as portas para a prata e os couros espanhóis. O couro possuía elevado valor comercial nas trocas com outras partes da América e com a Europa; a prata, além de ser essencial para o comércio lusitano com a China (ALMEIDA, OLIVEIRA, 2016), também tinha papel fundamental para a Casa da Moeda do Rio de Janeiro, onde os pesos de prata eram reestampados com a alcinha portuguesa. Isso permitia à Coroa, como aponta Prado (2017), produzir uma receita considerável: os pesos eram cotados a 760 réis quando entravam na Casa da Moeda do Rio de Janeiro, e saíam com o valor de estampa de 940 réis.

O ouro, por seu turno, metal ainda mais valioso que a prata, foi contrabandeado massivamente na idade moderna, sendo crucial no comércio de escravizados feito por comerciantes luso-brasileiros na Costa da Mina, como demonstram Leonardo Marques e Gustavo Acioli Lopes (2019). Eles explicam como o ouro, além de suprir a demanda europeia já bem documentada pela historiografia, também supriu a africana: sua extração no Brasil mobilizou a mão-de-obra escravizada em um volume até então não visto, vindos geralmente da África Ocidental – mesmo local em que eram comercializados em troca do ouro previamente extraído por outros escravizados, em um ciclo de exploração.

⁸ Para maiores detalhes sobre a participação dos governadores no contrabando na Colônia do Sacramento, conferir Kühn (2012).

Em termos imperiais, as autoridades portuguesas faziam vista grossa ao comércio ilegal a depender de quem fosse o contraventor, como destacam Pijning (2001) e Prado (2017): nações que apoiavam militarmente Portugal, como Inglaterra e Holanda, possuíam maiores privilégios do que, por exemplo, franceses, na realização de comércio com as terras portuguesas na América do Sul; há, também, o estímulo ao comércio de prata com a América espanhola, materializado pela criação da Colônia do Sacramento. Dessa forma, podemos pensar o contrabando como uma política de financiamento entre impérios europeus, política baseada em alianças prévias e que fortalecia até mesmo os funcionários reais locais na forma de subornos e outros privilégios.

No Rio da Prata, Fernando Jumar e Isabel Paredes (2008) demonstram como toda a zona costeira esteve vinculada ao contrabando, e a repressão, quando acontecia, se dava principalmente no curso do rio e em suas ilhas. Entre as mercadorias apreendidas durante o século XVIII, comumente se encontravam produtos provenientes do Brasil e que possuíam um bom público consumidor do lado espanhol, como tabaco, cachaça, arroz, açúcar, azeite, chocolate e outros doces. Para os autores, o contrabando, nesse sentido, teria democratizado o consumo de bens que, pelo comércio legal, seriam acessíveis apenas às elites.

Podiam ser contrabandeados diversos produtos e, também, seres humanos; por isso, estudar o contrabando é estudar o tráfico de escravizados em sua vertente ilícita e verificar quais os impactos que esta tinha sobre a sociedade escravocrata americana. Como já mencionado, a região do Prata estava perfeitamente integrada aos circuitos econômicos do atlântico, e alguns números levantados por Alex Borucki (2015) ajudam a ilustrar essa questão. Para o século XVIII, o historiador demonstra que a grande maioria dos escravizados que chegavam no Rio da Prata vinham em navios que costeavam a América portuguesa: mais especificamente, 54% do total haviam sido embarcados no Rio de Janeiro e quase 30% em Salvador, o que se explica pelo fato de que ambos os portos foram os maiores recebedores de escravizados da história do tráfico transatlântico. Além do tráfico pela costa, Borucki chama a atenção para o tráfico intra-americano até o Rio da Prata através do Rio Grande de São Pedro. As guarnições espanholas costumavam capturar pequenos comerciantes que tentavam contrabandear escravizados, açúcar, café, tabaco e produtos europeus pelo interior dos territórios do Rio Grande e do atual Uruguai, em direção à Colônia do Sacramento e à Montevideú.

Embora os franceses e britânicos fossem donos do *Asiento* – concessão dada pela Coroa espanhola a fim de que apenas essas nações realizassem o tráfico de escravizados no Rio da Prata – até o início do século XVIII, eles não conseguiam suprir a demanda por mão-de-obra escravizada de toda a América espanhola; os comerciantes luso-brasileiros traziam os escravizados através da Colônia do Sacramento, suprimindo essa demanda de forma ilegal. Com o término do *Asiento* britânico em 1739, as oportunidades para os luso-brasileiros suprirem a demanda do Rio da Prata por escravizados aumentaram. Mesmo havendo, conforme aponta Joseph Miller (1988), um tratado que proibia navios de tráfico de navegarem diretamente de Angola para a Colônia do Sacramento na década de 1740, os traficantes de escravizados conseguiam contornar este “empecilho” através de paradas em outros portos da América

portuguesa, ou mesmo do uso das chamadas *arribadas forzosas*, manobra muito difundida no continente americano durante a idade moderna, em que o capitão de um navio atracava mesmo sem autorização em determinado porto sob o pretexto de condições adversas de viagem que poderiam colocar em risco a tripulação – aproveitando a parada, contudo, para despachar mercadorias e realizar contrabando.

O tráfico de escravizados entre Brasil e Rio da Prata no setecentos, portanto, ocorria tanto pela via costeira quanto pelo interior do Rio Grande de São Pedro, e era o resultado de relações comerciais antigas entre espanhóis e portugueses. Borucki (2015) mostra como o tráfico pela costa do Brasil serviu como plataforma para os espanhóis lançarem suas próprias operações, usando os padrões de viagem já conhecidos pelos portugueses, como os saberes sobre os ventos e correntezas do Atlântico Sul, por exemplo. Esse aprendizado fez com que, já no século XIX, traficantes do Rio da Prata, que no século anterior lidavam majoritariamente com o tráfico vindo do Brasil, passassem a fazer negócio diretamente com a África.⁹

O tráfico intra-americano para a Colônia do Sacramento poderia envolver, conforme dados levantados por Fábio Kühn (2017), até 1200 escravizados por ano em seu auge. Uma parte deles ficava na Colônia, trabalhando em serviços domésticos e urbanos, na lida com o gado ou com a agricultura nas terras dos arredores; a maioria, contudo, permanecia ali tempo suficiente apenas para serem adquiridos pelos contrabandistas, seguindo viagem para Buenos Aires. Em troca, Buenos Aires comercializava com a Colônia do Sacramento prata, carnes, farinha, trigo e couros. O contrabando revelava-se bastante lucrativo para os envolvidos: no comércio clandestino um escravizado custava, como aponta Kühn, de 100 a 120 pesos na Colônia do Sacramento, enquanto que o preço no comércio legal podia chegar até 300 pesos; era revendido por 180 a 200 pesos em Buenos Aires, podendo chegar ao valor de 400 a 500 pesos nas trocas com Tucumán, Chile e Peru.

Todas essas redes de comércio lícito e ilícito de escravizados que configuravam a região do Rio da Prata também construíam a rede mais ampla do tráfico na América do Sul. Luiz Felipe de Alencastro (2000) se debruçou sobre o tráfico transatlântico para compreender a formação do Atlântico Sul como um espaço geográfico, histórico e social constituído pelas relações escravistas, e demonstrou como o tráfico transatlântico operava a partir do triângulo negreiro Luanda – Rio de Janeiro – Buenos Aires: comerciantes do Rio de Janeiro vendiam escravizados, comprados em Angola, no Rio da Prata, e em troca adquiriam a prata vinda das minas de Potosí. De maneira geral, através do estudo do contrabando é possível compreender seu emaranhamento na sociedade e sua participação na conformação de diferentes circuitos comerciais que conectavam a região do Prata à formação do mundo capitalista da época moderna: há o comércio intracolônial em território africano e brasileiro; a navegação atlântica; as trocas que ligam as atividades portuárias do Rio da Prata com os centros comerciais de Chile e

⁹ Em trabalho recente, Borucki (2020) mostra o funcionamento do tráfico de escravos dos Estados Unidos com a região platina no final do século XVIII, o que cobre algumas lacunas da historiografia sobre o real volume do tráfico na região.

Peru, por exemplo, e destes com a navegação pelo Pacífico; o ouro e a prata que viajavam ao redor do mundo.

Em outras palavras: o contrabando que ocorria no complexo portuário do Rio da Prata conectava diferentes pessoas e mercadorias, sendo um comércio verdadeiramente global. Mesmo distante dos centros de poder imperiais, o Rio da Prata foi integrado aos processos econômicos e políticos do Atlântico Sul e, conseqüentemente, ao desenvolvimento do capitalismo histórico no século XVIII, através de sua participação no comércio legal e ilegal de mercadorias, couros, ouro, prata e, evidentemente, africanos escravizados. É necessário apontar muito rapidamente a importância que teve a escravidão na conformação do capitalismo histórico na Idade Moderna. O historiador de Trinidad e Tobago Eric Williams, na obra *Capitalismo e Escravidão*, publicada pela primeira vez em 1944, foi um dos precursores em associar a escravidão nas Américas com a criação do mundo moderno e do capitalismo. Uma das teses de Williams reforça o papel econômico da escravidão para a realização da revolução industrial inglesa, demonstrando a importância do capital gerado pelo trabalho forçado de seres humanos na configuração do capitalismo em nível global. Rafael Marquese (2019), em artigo em que analisa a pertinência de uma abordagem global para o estudo da escravidão atlântica, enfatiza que abordagens como a de Williams possibilitam a compreensão da unidade dos processos históricos que ocorrem em partes distantes do mundo. A exemplificação disso pode ser vista no comércio de escravizados no sul da América do Sul, que conectava através de seus caminhos legais e ilegais, via terra, rios ou mar, todo o continente – inserido, por seu turno, no tráfico transatlântico que alimentou a formação do capitalismo nesse contexto histórico.

Depois de Sacramento: apreensões de contrabando em Buenos Aires

O estudo do contrabando na idade moderna apresenta desafios com relação à documentação disponível: por operar na ilegalidade e no segredo, não se costumavam fazer registros das transações comerciais do contrabando. Mesmo assim, ele aparece com frequências nas fontes mais diversas, como em discussões políticas de conselheiros e funcionários reais sobre seus preceitos morais e sobre a preocupação com sua prática, por exemplo. Ou, ainda, na documentação que narra as denúncias e apreensões de carga e contrabandistas, que nos ajudam a entender como se dava esse comércio, quem eram os contraventores e o que eles contrabandeavam. Apesar disso, obter informações sobre o volume exato das mercadorias e pessoas que tomaram parte no trato ilícito, bem como o valor total das transações, não é possível; o que se pode fazer são estimativas baseadas nas evidências disponíveis. Assim, pode-se afirmar que o contrabando foi praticado em larga escala e, para Karras (2010), mais interessante do que isso é desvendar o seu papel na construção dos estados do mundo moderno.

Para uma análise qualitativa do contrabando na região do Prata, a documentação das apreensões de contrabando, os *comisos*, é um material muito interessante. Espalhadas por arquivos argentinos, uruguaios e espanhóis, as apreensões fornecem informações sobre o

funcionamento do comércio ilícito na região, sobre mercadorias e seres humanos que eram vendidos, sobre a origem e posição social dos contrabandistas, entre outros dados que desenham o complexo emaranhado de gentes e bens que formavam o substrato econômico do Rio da Prata. Iremos, aqui, apresentar brevemente um exemplo desses documentos, a fim de ilustrar a riqueza de possibilidades de análise que ele levanta.

Fernando Jumar e Isabel Paredes (2008) trabalharam com *comisos* realizados no século XVIII em territórios que hoje fazem parte da Argentina e do Uruguai. Eles mostraram que as trocas mercantis e o seu controle recaíam sobre um amplo conjunto de personagens, além dos grandes comerciantes já tradicionais na historiografia: do introdutor do contrabando de tipo “formiga” (em pequenas quantidades) aos agentes responsáveis pelas apreensões – estes últimos encontrando na aplicação das leis uma forma de também ingressarem no comércio ilegal e retirarem dele um rendimento extra. Embora guardem relação estreita com o tráfico de escravizados, os *comisos* não podem ser utilizados para medir o seu volume total; a documentação lança luz sobre as maneiras de se introduzir mercadorias e escravizados de forma ilegal no Prata e permite elaborar hipóteses sobre que tipo de contrabandistas eram os mais suscetíveis a serem processados (JUMAR, PAREDES, 2008, p. 37), pois o castigo era acordado com o criminoso, não com o crime.

Zacarias Moutoukias (2016) trabalhou com documentação de apreensão de contrabando disponível no Arquivo Geral de Índias (AGI), na Espanha, não para estudar o contrabando em si, mas sim para analisar a vida social do porto de Buenos Aires e as dinâmicas que o conectavam aos espaços do interior da região do Prata na segunda metade do século XVIII. Para ele, a documentação permite vislumbrar as relações que estruturavam esse espaço de fronteira na escala local e na escala imperial, com as interações e interdependências que existiam entre os diversos grupos sociais que frequentavam os portos do Prata no setecentos.

O documento que analisamos para este trabalho¹⁰ narra uma denúncia secreta feita em Buenos Aires em junho de 1764. É importante aqui fazer um adendo: Jumar e Paredes (2008, p. 38) explicam que os *comisos* se realizavam a partir de denúncias secretas feitas por autoridades espanholas e indivíduos particulares a quem o anonimato era garantido. Entre as autoridades, os autores destacam dois grupos distintos: aquelas a que chamam de superiores, e os agentes diretos da repressão (os apreensores). O que levava essas pessoas a fazerem as denúncias? Os autores concedem que “o amor ao serviço real” poderia estar presente em alguns dos denunciantes, preocupados em cumprir suas funções e fiscalizar os descaminhos; contudo, no caso das autoridades superiores é possível que existia a necessidade de mostrar serviço, de deixar evidente que o trabalho de repressão estava sendo feito para serem evitadas as acusações de negligência. Para os agentes apreensores, os historiadores acreditam que o objetivo principal pode ter sido a possibilidade de obtenção de benefícios econômicos diretos, visto que podiam se apossar de um terço do valor das apreensões (após encargos e custos do

¹⁰ AGI, *Audiencia de Buenos Aires, Legajo 52, 15/06/1764 (Archivo General de Indias, Sevilha, Espanha)*. A cópia digitalizada dessa documentação me foi gentilmente cedida pelo professor Dr. Fábio Kühn, a quem deixo aqui meu agradecimento.

procedimento de apreensão serem descontados). Jumar e Paredes ainda levantam hipóteses para os motivos por trás das denúncias feitas por particulares: a honestidade dos que não poderiam se manter indiferentes ao presenciarem o descumprimento das leis é uma possibilidade; poderia ser o caso, também, de as denúncias acontecerem para que o denunciante se livrasse de sua competição. Moutoukias (1988) destaca que a documentação de apreensões de contrabando deixa transparecer, muitas vezes, que a repressão era resultado de conflitos entre grupos de comerciantes e de funcionários reais envolvidos com o trato ilícito; autoridades militares, civis e eclesiásticas atuavam integradas a diferentes grupos contrabandistas e não contra eles e, por isso, é preciso ter em mente que um jogo complexo de motivos – escusos ou abertamente proclamados – estão por trás das apreensões.

Voltando ao documento com que trabalhamos, o denunciante anônimo acusava haver em um quarto da casa do lojista (*pulpero*) Francisco Ferreira, em Buenos Aires, um menino negro de 12 anos de idade que chegara a poucos dias da Colônia do Sacramento por contrabando. Algumas testemunhas afirmaram que a criança vivia sob os cuidados de uma mulher, a índia Tia Barthola, e que um homem chamado Domingo Lagos fora o responsável por trazer o menino e outros escravizados e gêneros, em troca de prata e frutos da terra. Francisco Ferreira não é muito abordado neste documento, mas voltaremos a falar dele na sequência do texto; Tia Barthola e Domingo Lagos recebem ordem de prisão e embargo de bens, e o menino é levado a um leilão público, ficando o valor arrecadado por sua venda aos cuidados da Fazenda Real.

Os agentes apreensores têm bastante dificuldade em localizar Domingo Lagos e Tia Barthola. Testemunhas entrevistadas desconheciam o paradeiro de ambos: Lagos não possuía residência fixa, se estabelecendo na casa de amigos; Tia Barthola, por sua vez, era conhecida por ser lavadora de roupas e uma mulher muito pobre, que fugiu no momento da apreensão do menino e não foi localizada pelas autoridades. Mesmo que saibamos que escravizados contrabandeados eram mais baratos, e que o contrabando permitia o acesso a bens para pessoas que, pelo comércio legal, não teriam condições de obtê-los, parece um tanto fora de lugar que Tia Barthola tenha adquirido o menino; a documentação é pouco precisa nesse aspecto, mas as testemunhas disseram que o menino estava sob os cuidados dela. Todos negam que o tenham comprado, afirmando que se recusaram por saber que ele chegou na cidade por contrabando. Como Tia Barthola não foi encontrada pelas autoridades, não temos o seu depoimento e, por ora, temos que deixar essa questão em aberto até conseguirmos obter maiores informações sobre ela em outras fontes.

Finalmente, Domingo Lagos é localizado em uma rua movimentada da cidade e tenta resistir à prisão, sacando uma pistola contra os oficiais. Após um embate físico entre os envolvidos, o suspeito de contrabando é imobilizado e levado amarrado ao lombo de um cavalo até a fortaleza onde será interrogado. Aos seus apreensores, Domingo Lagos, na época com 27 anos de idade, afirma ser natural de Camariñas, na Galícia (território noroeste espanhol), solteiro, mercador, e diz ignorar a causa de sua prisão. Em vários momentos na documentação, Domingo Lagos é referido ora como espanhol, ora como português; Moutoukias (2016) afirma que as

ligações entre espanhóis do norte e portugueses eram frequentes, e culturalmente havia dificuldades em distinguir um português de um galego.

Domingo Lagos nega veementemente ter participado de qualquer comércio ilícito de escravos; quando confrontado pelos agentes apreensores com a informação de que Tia Bartholomeu dera seu nome como o responsável pela venda do menino, Lagos afirma que nunca realizou negócios com ela e que sequer a conhece, bem como jamais tomou parte em contrabando com a Colônia do Sacramento. Nesse momento, os agentes usam o argumento de que Domingo Lagos tinha fama e notoriedade de ser contrabandista e, como o contrabando era um delito difícil de comprovar por seu caráter fortuito, provas circunstanciais já eram suficientes para que se decretasse a sua prisão. Aqui, é interessante notar a forma como os representantes da lei lidam com as defesas que o suspeito apresenta: enquanto este nega, aqueles usam como prova a reputação de contrabandista de Lagos que corria à boca pequena. Para um crime em que, excetuado o flagrante, as evidências não são gritantes (o que reflete inclusive na forma com que aparece na documentação a que hoje historiadores têm acesso), muitas vezes bastavam boatos (de certa forma já enraizados entre parte da população) e denúncias que poderiam ter motivações as mais diversas. A presença física do menino, contudo, a quem não se conseguia comprovar a origem da compra, era o indicativo concreto de que fora vítima do trato ilícito.

O que complicou ainda mais a situação de Domingo Lagos foi o que se passou no momento em que foi abordado para ser levado a interrogatório: além de estar portando duas pistolas e um punhal, ele sacou uma arma e ameaçou os fiscais. Lagos justifica seus atos alegando legítima defesa, afirma que o punhal na verdade era apenas uma faca de cozinha e reclama que foi muito machucado pelos oficiais no momento da apreensão. Mesmo assim, o inquérito realizado dá suporte para que ele seja acusado de quatro crimes: introdução de escravizados da Colônia do Sacramento em Buenos Aires de forma ilícita; porte de pistolas e de um punhal; agressão ao agente apreensor como tentativa de escapar do interrogatório; perjúrio no depoimento dado às autoridades. Sua pena: a morte. A partir de então, passam-se meses em que Domingo realiza apelações em sequência: ora argumenta que fora preso antes de existirem provas concretas contra ele; ora levanta a hipótese de estar sendo acusado pelo verdadeiro contrabandista, levando a culpa pelo crime de outra pessoa.

Em janeiro do ano seguinte, mais provas são obtidas contra Domingo Lagos. Um homem negro chamado Sebastian, que estava preso nessa mesma fortaleza, reconheceu Lagos como a pessoa que o conduzira forçadamente da Colônia do Sacramento até Buenos Aires, juntamente com 29 negros escravizados e mercadorias diversas, por meio de contrabando, em 1764. Em seu depoimento, Sebastian afirma que vinha de Lisboa, onde era um liberto, casado, e que trabalhava em uma fragata de guerra que fazia viagens constantes ao Rio de Janeiro. Em uma dessas ocasiões, surgiu a oportunidade de viajar até a Colônia do Sacramento, que ele aceitou prontamente para que pudesse vender alguns escravizados juntamente com um capitão de navio que o acompanharia na viagem. Estava a poucos dias na cidade quando conseguiu fechar o negócio com Domingo Lagos, que sob falsos pretextos pediu que Sebastian o acompanhasse para fora dos muros da cidade a fim de que o auxiliasse no embarque dos escravizados.

Sebastian auxiliou Lagos a colocar os escravizados a bordo de uma lancha atracada em uma ilha próxima; quando Sebastian fez menção de subir em seu bote para voltar à praça da Colônia, Lagos disse que ele não iria voltar, pois havia “comprado a todos”; obrigou-o então a embarcar e, como Sebastian estava sozinho e não tinha como se defender, acabou sendo tomado e levado embora contra a sua vontade.

Alguns aspectos que gostaríamos de destacar sobre o depoimento de Sebastian: ele narra muito brevemente sobre o processo de compra e venda ilícitos que ocorreu em Sacramento, deixando evidente que os escravizados e a carga adquirida pelo contrabandista foram carregadas em uma lancha – um barco de pequeno porte – fora das cercanias da cidade, em uma ilha próxima; além disso, afirma que ele, os escravizados e as mercadorias foram descarregadas na calada da noite, em um lugar que ele não saberia precisar a localização por nunca antes ter estado na região. Jumar e Paredes (2008) e Prado (2019) destacam como os contrabandistas da região utilizavam as ilhas próximas à Colônia do Sacramento para embarcaram e desembarcaram mercadorias e pessoas e, também, para esconder as embarcações de pequeno e médio porte, como botes e lanchas, dos agentes repressivos. Na década de 1740, a ilha de São Gabriel, uma das maiores no rio entre a Colônia e Buenos Aires, já era ocupada por portugueses e amplamente usada para o trato ilícito, assim como ilhas menores nas redondezas.

Outro detalhe que chama a atenção é a história do Sebastian: um homem negro e livre, ex-escravizado vivendo em Lisboa, com uma esposa e um trabalho; na América do Sul, aproveitava uma oportunidade de obter rendimento extra com a venda de escravizados e é ludibriado por um contrabandista, sendo vendido como escravizado e, posteriormente, acaba preso em Buenos Aires. Sabemos, através do que levantou Moutoukias (2016), que Sebastian foi apreendido em 1764 no momento da prisão de Francisco Ferreira, que fora acusado de envolvimento no contrabando de escravizados – o mesmo Francisco Ferreira que deu início à história que narramos, dono da casa em que o menino contrabandeado foi encontrado. Tudo indica que Domingos Lagos e Francisco Ferreira fizeram negócio juntos, e ainda resta elucidar qual o envolvimento da índia Tia Barthola com o contrabando e qual o seu paradeiro.

As apreensões de contrabando da região platina oportunizam o estudo do tema e de seus diversos desdobramentos: as formas específicas de funcionamento do comércio ilegal nessa região, relacionadas com a geografia do Rio da Prata; a construção da argumentação legal e jurídica sobre o contrabando, bem como as justificativas dos acusados; a descrição de produtos e de seres humanos comprados e vendidos ilegalmente; o vislumbre das conexões pessoais e comerciais da região; a participação dos mais variados substratos sociais platinos no comércio. O relato de uma única apreensão, feito nesse trabalho, já fornece uma gama de possibilidades. Ao mesmo tempo em que a documentação analisada ilustra muito do que é apontado pela historiografia sobre o contrabando no Rio da Prata, também faz surgir novos questionamentos para enriquecer o estudo do trato ilícito.

Considerações finais

Procuramos apresentar no decorrer deste texto alguns apontamentos de nossa pesquisa, em fase inicial, sobre o contrabando no Rio da Prata no século XVIII. Destacamos como a região estudada, na fronteira meridional da América, era um espaço de atravessamentos, trocas, disputas e negócios, não apenas entre os dois impérios – o português e o espanhol – que dividiam o território e lutavam por oficializar a sua posse, mas também entre um conjunto de pessoas com variadas origens, ocupações, cores, gêneros e lugares sociais. As pessoas que ali moravam ou estavam apenas de passagem encontravam no comércio ilícito possibilidades de enriquecimento ou acesso a bens de consumo e a escravizados por preços mais acessíveis; elas podiam ser contrabandistas, consumidores ou inclusive contrabandeadas. Mesmo com as limitações que a documentação possa apresentar em termos de volume exato de bens, pessoas e moedas envolvidas, o assunto é amplamente estudado. E, ainda assim, há questões que podem ser aprofundadas, como, para citar apenas alguns exemplos, o papel dos africanos e seus descendentes como agentes ativos do contrabando, não apenas como seres que eram contrabandeados; a participação de mulheres e de grupos indígenas no trato ilícito; o papel de intermediários e de outros indivíduos de camadas sociais médias e baixas nos arranjos desse comércio.

O comércio ilícito, com destaque para o tráfico ilegal de escravizados, foi fator importante para a inserção da região do Rio da Prata nos circuitos mercantis do Atlântico e para o enriquecimento dos impérios ibéricos. O grande contingente de africanos escravizados que chegavam ao sul da América do Sul, mesmo que apenas de passagem com destino ao trabalho compulsório nas minas de prata peruanas, alterou significativamente a demografia e as práticas políticas e econômicas locais. A fronteira do Prata – fronteira oceânica, fronteira entre impérios, e também espaço de conexão – foi forjada, no setecentos, pelas relações comerciais ali travadas, moldadas pelos interesses imperiais na região e, também, pelas relações que já ocorriam anteriormente entre indígenas, negros escravizados e forros, europeus e demais agentes ultramarinos ou da campanha.

As ações de Sebastian, o liberto que acabou sendo contrabandeado no documento que aqui apresentamos, não eram incomuns no contexto da escravidão no mundo moderno. Inclusive para o caso do Rio da Prata, Moutoukias (2016) comenta que muitas vezes pessoas a serviço de grandes comerciantes e contrabandistas – pessoas que poderiam ser escravizadas, libertas ou livres – desempenhavam papéis de tradutores, capatazes, supervisores de escravizados, empregados temporários em diferentes trabalhos e podiam, por que não, negociar a compra e venda de outros seres humanos. Prestar atenção na participação de outros grupos para além dos europeus e dos grandes comerciantes no contrabando é uma forma de melhor entender a formação da região do Prata como espaço de fronteira (e, também, de compreender com profundidade o conceito de fronteira para esse contexto histórico-espacial), o que leva à percepção de como se configurou a região platina, de como ela se inseriu no mundo atlântico e de que formas ela contribuiu ao desenvolvimento do capitalismo no período moderno.

Referências bibliográficas

ABREU, Capistrano de. **Capítulos de História Colonial: 1500-1800**. Brasília: Conselho Editorial do Senado Federal, 1998 [1907]. Disponível em: <https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/1022/201089.pdf>. Acesso em: 20/03/2021.

ALADRÉN, Gabriel. A região platina enquanto espaço produtivo articulado ao tráfico transatlântico de escravos (c. 1777-1831). *In: VI Jornadas Uruguayas de Historia Económica*. Montevideo, 2015. Disponível em: http://www.audhe.org.uy/images/stories/upload/Jornadas2015/ponencias/Simp_14/aladrn%20-%20ponencia%20audhe%202015.pdf. Acesso em: 13/03/2021.

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

ALMEIDA, Carla Maria Carvalho de; OLIVEIRA, Mônica Ribeiro de. Conquista do centro-sul: fundação da Colônia de Sacramento e o “achamento” das Minas. *In: FRAGOSO, J.; GOUVÊA, M. F. (orgs.). O Brasil Colonial, volume 2 (ca. 1580 – ca. 1720)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2016. p. 267-334.

ALMEIDA, Luis Ferrand. Colônia do Sacramento: da ocupação militar à “política dos casais”. *In: A Colônia do Sacramento na época da sucessão de Espanha*. Coimbra: Universidade de Coimbra, 1973. p. 51-78.

BARBA, Enrique. Sobre el contrabando de la Colonia del Sacramento (siglo XVIII). Buenos Aires: **Academia Nacional de la Historia, Separata investigaciones y ensayos**, n. 28, 1980. p. 57-76.

BORUCKI, Alex. **From shipmates to soldiers: emerging Black identities in the Río de la Plata**. Albuquerque: University of New Mexico Press, 2015.

BOXER, Charles. Brazilian Gold and British Traders in the First Half of the Eighteenth Century. **The Hispanic American Historical Review**, v. 49, n. 3, 1969. p. 454-472.

BRAUDEL, Fernand. **O Mediterrâneo e o mundo mediterrânico na época de Filipe II**. Volume 01. Lisboa: Livraria Martins Fontes Editora, 1983 [1949].

CAVALCANTE, Paulo. **Negócios de Trapaça: Caminhos e Descaminhos na América Portuguesa (1700-1750)**. São Paulo: Huitec, 2006.

HERZOG, Tamar. **Frontiers of Possession**. Spain and Portugal in Europe and the Americas. Cambridge: Harvard University Press, 2015.

JUMAR, Fernando. La región Río de la Plata y su complejo portuario durante el Antiguo Régimen. *In: FRADKIN, Raúl (org.). Historia de la Provincia de Buenos Aires*. Tomo 2: De la conquista a la crisis de 1820. Buenos Aires: UNIPE/EDHASA, 2012. p. 123-158.

JUMAR, Fernando; PAREDES, Isabel. El comercio intrarregional en el complejo portuario Rioplatense: el contrabando visto a través de los comisos, 1693-1777. **América Latina en la Historia Económica**, n. 29, jan./jun. 2008. p.33-97.

KARRAS, Alan. **Smuggling**. Contraband and Corruption in World History. Plymouth: Rowman & Littlefield Publishers, Inc., 2010.

KÜHN, Fábio. O contrabando de escravos na Colônia do Sacramento. **Revista Tempo**, v. 23, n. 3, set/dez 2017. p. 444-463. Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/tem/v23n3/1980-542X-tem-23-03-444.pdf>. Acesso em: 11/03/2021.

_____. Os interesses do governador: Luiz Garcia de Bivar e os negociantes da Colônia do Sacramento (1749-1760). **Topoi**. Rio de Janeiro, v. 13, n. 24, p. 29-42, 2012. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/topoi/a/gxcvJDbPHVSygVgZhnjdzmf/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 12/04/2016.

KÜHN, Fábio; COMISSOLI, Adriano. Administração na América Portuguesa: a expansão das fronteiras meridionais do império (1680-1808). **Revista de História**. São Paulo, n. 169, jul./dez. 2013. p. 53-81. Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/rh/n169/0034-8309-rh-169-00053.pdf>. Acesso em: 18/03/2021.

LANGFUR, Hal. Fronteira: convergência e divergência transnacional no estudo do colonialismo interno. In: ALVEAL, C.; DIAS, T. (orgs.). **Espaços coloniais: domínios, poderes e representações**. São Paulo: Alameda, 2019. p. 15-34.

MARQUES, Leonardo; LOPES, Gustavo Acioli. O outro lado da moeda: estimativas e impactos do ouro do Brasil no tráfico transatlântico de escravos (Costa da Mina, c. 1700-1750). **Clio Revista de Pesquisa Histórica**. Recife, v. 37, jul./dez. 2019. p. 5-38. Disponível em: <https://periodicos.ufpe.br/revistas/revistaclio/article/view/242104/34217>. Acesso em: 17/03/2021.

MARQUESE, Rafael de Bivar. A história global da escravidão atlântica: balanço e perspectivas. **Esboços: histórias em contextos globais**. Florianópolis, v. 26, n. 41, jan./abr. 2019. p. 14-41. Disponível em: <https://periodicos.ufsc.br/index.php/esbocos/article/view/2175-7976.2019v26n41p14/38434>. Acesso em: 18/03/2021.

MICHELI, Marco Volpini; DIAS, Thiago. Portos na Colônia e perspectivas transnacionais: entre o norte e o sul do Estado do Brasil. In: Idem (orgs.). **Portos Coloniais: estudos de história portuária, comunidades marítimas e praças mercantis, séculos XVI-XIX**. São Paulo: Alameda, 2020, p. 27-79.

MILLER, Joseph. **Way of Death: Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade (1730-1830)**. Madison: University of Wisconsin Press, 1988.

MOUTOUKIAS, Zacarias. Buenos Aires, port entre deux océans : mobilités, réseaux, stratifications (2e moitié du XVIIIe siècle). **e-Spania: Revue interdisciplinaire d'études hispaniques, médiévales et modernes**, 2016. p. 1-20. Disponível em: <https://journals.openedition.org/e-spania/25959>. Acesso em: 18/03/2021.

_____. **Contrabando y control colonial en el siglo XVII**. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina, 1988.

NEUMANN, Eduardo. A fronteira tripartida: a formação do continente do Rio Grande - Século XVIII. In: GRIJÓ, L. A.; KÜHN, F.; GUZZELLI, C.; NEUMANN, E (orgs.). **Capítulos de História do Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Editora UFRGS, 2004. p. 25-46.

NOVAIS, Fernando A. **Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)**. São Paulo: Editora 34, 2ª Ed., 2019 [1979].

PIETSCHMANN, Horst. Corrupción en las Indias Españolas: revisión de un debate en la historiografía sobre Hispanoamérica Colonial. In: JIMENEZ, M. G.; PIETSCHMANN, H.; COMÍN, F.; PÉREZ, J. (orgs.). **Instituciones y Corrupción en la Historia**. Universidad de Valladolid, 1996. p. 33-52.

PIJNING, Ernst. Contrabando, ilegalidade e medidas políticas no Rio de Janeiro do século XVIII. **Revista Brasileira de História**. São Paulo, vol. 21, n. 42, 2001. p. 397-414. Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/rbh/v21n42/a07v2142.pdf>. Acesso em: 17/03/2021.

POSSAMAI, Paulo César. De núcleo de povoamento à praça de guerra: a Colônia do Sacramento de 1735 a 1777. **Topoi**. Rio de Janeiro, v. 11, n. 21, 2010, p. 23-36. Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/topoi/v11n21/2237-101X-topoi-11-21-00023.pdf>. Acesso em: 17/03/2021.

PRADO, Fabrício Pereira. Trans-Imperial Interaction and the Rio de la Plata as an Atlantic Borderland. *In*: Rojo, D.; Radding, C. (ed.). **The [Oxford] Handbook of Borderlands of the Iberian World**. Oxford Handbooks Online, 2019. p. 669-686.

_____. Addicted to Smuggling: contraband trade in eighteenth-century Brazil and Rio de la Plata. *In*: ROSENMÜLLER, C. (ed.). **Corruption in the Iberian Empires: Greed, Custom and Colonial Networks**. Albuquerque: University of New Mexico Press, 2017. p. 197-214.

_____. A Portuguese town in Rio de la Plata. *In*: **Edge of Empire**. Atlantic Networks and Revolution in Bourbon Río de la Plata. Oakland: University of California Press, 2015. p. 13-33.

_____. The Fringes of Empires: Recent Scholarship on Colonial Frontiers and Borderlands in Latin America. **History Compass**, n. 10, v. 4, 2012. p. 318–333

_____. **A Colônia do Sacramento: o extremo sul da América portuguesa no século XVIII**. Porto Alegre: F. P. Prado, 2002.

RUSSELL-WOOD, Anthony John R. Portos do Brasil Colonial. *In*: Idem. **Histórias do Atlântico Português**. Ângela Domingues, Denise A. Soares de Moura (Orgs.). São Paulo: Editora Unesp, 2014. P. 125-176.

SOCOLOW, Susan. **The Merchants of Buenos Aires, 1778-1810**. Nova York: Cambridge University Press, 2009 [1978].

_____. **Los Mercadores de Buenos Aires Vireinal**. Buenos Aires: Ed. De la Flor, 1991.

WILLIAMS, Eric. **Capitalismo e Escravidão**. São Paulo: Companhia das Letras, 2012 [1944].

Artigo recebido em 19/03/2021 e
aprovado para publicação em 07/06/2021