

**Rotas do Atlântico Sul:
comerciantes lusitanos e as mercadorias na cidade-porto da Buenos Aires colonial**

Rodrigo Ceballos

UACS/CFP/UFCG

Em novembro de 1619 chegou ao porto da cidade da *Santísima Trinidad y Puerto de Santa María de los Buenos Aires*, o navio Nossa Senhora da Conceição pilotado pelo mestre Bartolomé Fernandez. Vindo da Bahia, o navio trouxe uma série de mercadorias por meio de licenças comerciais concedidas a *vecinos* pelo ex-governador Hernan Arias de Saavedra.

Entre os anos de 1615 a 1618, quando esse *criollo* nascido em Assunção e conhecido pelo nome de Hernandarias governava pela quarta vez a província do Rio da Prata e Guairá, permitiu a alguns moradores influentes da cidade-porto de Buenos Aires o direito de exportar os chamados *frutos de la tierra* para cidades litorâneas do Estado do Brasil para trazer, em seu retorno, produtos úteis para a manutenção da *republica*.

Fundada em 1580, quando da união das Coroas ibéricas, não tardou para que Buenos Aires se tornasse um porto estratégico, não apenas militarmente, mas também de entrada e saída de mercadorias em rotas interioranas e atlânticas paralelas às controladas pelos centros administrativos e comerciais do Alto Peru. Devido às denúncias de contrabando, em 1593, o vice-rei do Peru, o marquês de Cañete, proibiu qualquer tipo de comércio pelo Atlântico rumo a Buenos Aires e o desembarque de passageiros no seu porto. No ano seguinte, o monarca Felipe II de Castela ratificou tal decisão por Cédula Real proibindo a comercialização através do rio da Prata de mercadorias, inclusive escravos, vindos do Estado do Brasil, Angola ou Guiné. (MOLINA, 1959) A entrada de navios apenas estava permitida às embarcações despachadas pela Casa de Contratação de Sevilha.

Por outro lado, tateando por um equilíbrio de interesses locais e reconhecendo a importância estratégica do porto de Buenos Aires, a Coroa espanhola ordenou a construção de um *presidio* (forte) e o deslocamento de soldados para a cidade, e ainda permitiu em 1595 a entrada anual de dois navios de permissão, livre da rota das *flotas y galeones*. Mesmo tendo um caráter simbólico, essas visitas comerciais vindas pelo

chamado Mar do Norte representavam possibilidades de participação ativa dos *vecinos*, moradores com direitos a solares, chácaras, *vaquerías*, mão de obra indígena e representação junto ao Cabildo da cidade-porto.

Em 1602 o rei voltou a emitir uma série de Cédulas Reais que reforçaram a proibição do desembarque de portugueses (e de outros estrangeiros) sem licenças, mas deu a liberdade, mesmo que limitada, de comércio dos *vecinos* do porto com o Estado do Brasil através da emissão de licenças pelos seus representantes régios. Essas Cédulas permitiram por seis anos que em navios próprios fossem transportados anualmente ao Estado do Brasil e Guiné, assim como a outras terras vizinhas de domínio espanhol, até 2.000 *fanegas* de farinha, 500 quintais de carne seca e 50 arrobas de sebo.¹ Em seu retorno, podia-se trazer roupas, lenços, calçados, ferro, aço e outros produtos para serem consumidos unicamente em Buenos Aires.²

As restrições permaneceram por meio das Cédulas Reais emitidas em 1618 e em 1622. Em 1618 foi fundada a alfândega seca em Córdoba, cobrando impostos de até 50% dos produtos que obrigatoriamente passavam pelo interior, rumo ao Alto Peru. A Coroa mostrava-se atenta às práticas comerciais dos *vecinos* e garantia o interesse na manutenção da *Carrera de Indias*, contribuindo para o desenvolvimento do monopólio comercial da capital do vice-reino do Peru. Por outro lado, a Cédula de exportação de *frutos da terra* seria renovada – inclusive por *ordenanzas* de funcionários da Audiência de Charcas e pelos governadores da província do Rio da Prata – ao longo da primeira metade do século XVII.

Essas Cédulas permissionárias terminaram dando ao porto de Buenos Aires uma característica singular de semiabertura comercial. Ao tempo em que estavam proibidas as entradas de escravos, a não ser por meio de contratos encaminhados por *asientistas*, as mercadorias permitidas a serem desembarcadas em nome de *vecinos* deveriam vir comprovadamente em retorno aos produtos da terra que haviam sido enviados ao Estado do Brasil. Na prática, este direito de licenças comerciais de entrada e saída de produtos naturais e mercadorias europeias eram repartidas pelo governador e seu *teniente* aos

¹ Uma *fanega* espanhola equivale aproximadamente a 4,68 arrobas portuguesas (68,8 kg) e um quintal a 100 arrobas espanholas (50,8 kg).

² Real Cédula de 20 de agosto de 1602, permitindo la exportación de frutos al Brasil y Guinea. In Archivo de la Nación Argentina. *Reales Cédulas y Provisiones* (1517-1662). Tomo 1. Buenos Aires, 1911. pp. 52-53. Ver também: CANABRAVA, 1984.

vecinos do porto conforme suas convicções. Por sua vez, o governador tinha de manter uma amistosa e tensa relação com os membros do Cabildo, capaz de garantir o comércio de grupos de poder locais envolvidos com oficiais régios, licenciados e outras redes de interesses que levavam até Charcas.

A ilegalidade das práticas comerciais em Buenos Aires foram construídas e mantidas por meio de interesses capazes de alcançar a capital do vice-reino do Peru, a América portuguesa, feitorias africanas e a coroa espanhola. Quando necessário, o controle vindo do centro metropolitano fazia-se presente, rasgando ou remendando as redes locais. Esta aparente ambiguidade fez parte da administração e controle comercial em Buenos Aires, cidade estratégica para o Império espanhol, ligada ao Estado do Brasil e ao sul do Atlântico.

Foi nessa malha social, comercial e política que o piloto e mestre do navio recém chegado em 1619 viu-se, repentinamente envolvido. Não era a primeira vez que Fernandez aportava em Buenos Aires. Já em 1615, há registros de que esteve junto com o comerciante e também piloto de navio Gonzalo Rodrigues Minaya.

O comerciante Gonzalo Rodrigues Minaya possuía mais experiência de seu colega nas transações realizadas em Buenos Aires. Em 1612, ele alcançou o porto junto com o governador do Rio de Janeiro, Martim de Sá, transportando 44 escravos sem licença. Na capitania do Rio de Janeiro possuía residência em frente ao convento de São Francisco e mantinha relações de amizade com o governador.³ Em Buenos Aires, o então governador do Rio da Prata, Diego Marin Negrón, permitiu que doze escravos transportados fossem vendidos e declarou os demais por *perdidos* para serem leiloados em *publica almoneda*. (TRELLES, 1865, p. 24)

Ao que parece estas primeiras transações funcionaram e dois anos depois Gonzalo Rodrigues retornou ao rio da Prata para comerciar mais escravos. Sua experiência nos negócios de escravos levou-o a jogar âncora no chamado Riachuelo dos navios, no atual bairro de La Boca, distante do *presidio* e dos olhares de oficiais régios. Sem licenças de *asiento*, Minaya alegou ao *teniente de gobernador* do Rio da Prata uma *arribada forzosa*: com a forte tormenta por que passara ao deixar Angola, a embarcação sofreu terríveis

³ Archivo General de la Nación (Argentina). Registros de Navíos, Navío Nuestra Señora de Gracia, 1613. Sala 9, 45 5 2. fls. 21, 21v e 22. [AGN-Registros de Navíos].

danos tornando perigosa a sua viagem até o Rio de Janeiro. Por segurança desejava desembarcar imediatamente mais de cento e quarenta escravos que levava. Alguns, inclusive, já haviam morrido de sede, fome e doenças.

Num primeiro momento, o mestre Minaya foi proibido de levar os escravos para a cidade, devendo aguardar na praia do Riachuelo. Finalmente, a decisão do *defensor de la real hacienda* foi a punição do mestre da embarcação por realizar “arribada forzosa y maliciosa” e considerar por “perdidos” os escravos para pagamento dos direitos reais.⁴ Esta punição, seguida de uma multa a Gonzalo Rodrigues, provavelmente fazia parte do processo de legalização comercial.

Nos anos seguintes, Minaya continuou mantendo comércio no porto. Em 1616 carregou couros para comércio em Sevilha, em nome do governador Hernan Arias de Saavedra, para trazer no seu retorno armamentos para a defesa de Buenos Aires. A carga seguiu sob responsabilidade do *vecino* Diego Cabral, pessoa de satisfação e confiança do governador, no navio chamado *Nuestra Señora de la Batalla*, pilotado pelo próprio Minaya.⁵ Apesar da intenção do *vecino* em seguir diretamente para Sevilha, Minaya teria sido obrigado por fortes tempestades a buscar abrigo no Rio de Janeiro. Ao alcançarem o porto, todos os produtos que carregavam foram embargados, inclusive os couros que estavam selados com a marca real.⁶ Segundo o mesmo governador responsável pelas licenças de transporte, os portugueses costumavam levar a prata escondida justamente nos couros comercializados no porto.

Hernandarias também não era alheio ao proibido comércio de escravos. Seu criado e *alguacil mayor* de Buenos Aires, Luis de Navarrete, transportou desde a Bahia 160 peças de escravos. No Rio de Janeiro, em comum acordo, deixou ao mestre Minaya 50 escravos sem licença para que fossem transportados por ele para o rio da Prata. Dados

⁴ AGN-Registros de Navíos, Navío Nuestra Señora de Gracia, 1613. Archivo General de Indias, Escribanía de Cámara y Justicia del Consejo de Indias, Residencias de la Audiencia de Buenos Aires, Escribanía, 892A, fl. 12. [AGI-Escribanía].

⁵ Carta do governador Hernan Arias de Saavedra, 15 de fevereiro de 1618. In: SALVADO, João Paulo; MIRANDA, Susana Münch (ed.). *Livro Primeiro do Governo do Brasil (1607-1633)*. Brasília: Centro de História e Documentação Diplomática, MRE, 2001, pp. 255-258; TRELLES, Manuel Ricardo (org.). *Registro Estadístico de Buenos Aires* (1864). Tomo 2. Buenos Aires: “El Nacional”, 1866. p. 10.

⁶ Memorial del procurador general de las provincias del Río de la Plata, en España, Capitán Manuel de Frías, dirigido al Rey y visto en Consejo en que puntualiza las necesidades de cada una de las principales ciudades.... In LEVILLIER, Roberto (coord.). *Correspondencia de la Ciudad de Buenos Aires con los reyes de España (1615-1635)*. Madrid, 1918. Tomo 2. p. 71-72.

por “perdidos” pelos oficiais régios do porto de Buenos Aires, as peças foram vendidas em *almoneda publica* e repassadas ao próprio Navarrete. Foi neste acerto de negócios promovido por Minaya e Navarrete que surge na documentação o nome do lisboeta Bartolomé Fernandez. Ele desembarcara no porto naquele ano de 1615 para cobrar dívidas de *vecinos* por um navio vendido.⁷

No ano de 1618, Bartolomé Fernandez foi um dos responsáveis por transportar o novo governador do Rio da Prata, Dom Diego de Góngora, e sua comitiva, para tomar posse em Buenos Aires. Era um comerciante de confiança dos *vecinos*, com vínculos de compadrio na cidade-porto.⁸ No ano seguinte, estava novamente em Buenos Aires trazendo mercadorias em nome de antigos moradores.

Quando realizada a visita do navio *Nuestra Señora de la Concepción*, o real tesoureiro de Buenos Aires levantou uma a uma as cartas de permissão de comércio das mercadorias trazidas. Todas vinham de retorno pelos *frutos de la tierra* enviados e vendidos por procuradores na Bahia.

Entre os papéis trazidos pelo mestre do navio estavam cópias do livro de notas da alfândega da Bahia. O seu escrivão público apontava o nome do piloto que embarcara os produtos agrícolas em Buenos Aires, o *vecino* detentor da licença de comércio e o nome do comprador da carne seca, sebo e farinha levada ao Estado do Brasil. Os oficiais da alfândega levantavam o peso dos *frutos* desembarcados e o valor a ser comercializado para o retorno em produtos manufaturados. Por sua vez, os *vecinos* mantinham procuradores no Rio de Janeiro e Salvador, responsáveis por receber as mercadorias e comercializá-las. Boa parte era vendida, por meio de fiança, em dez ou doze parcelas.

Em Buenos Aires, Bartolomé Fernandez tentou desembarcar pipas de vinho, azeite e licores, caixotes com canela e pimenta, facas, enxadas, machados, tesouras, espadões, maços de papel e fazendas da Holanda. As mercadorias vinham em nome de 10 *vecinos*, envolvendo uma dúzia de comerciantes e atravessadores.

Os *vecinos* que aguardavam o retorno eram conhecidos moradores do porto, com forte influência local. Entre eles, o síndico do convento de São Francisco obteve as licenças da viúva de Juan de Garay (fundador da cidade de Buenos Aires), *doña Catalina*

⁷ AGI - Escibanía 892A, fls. 13 e 13v.

⁸ AGI - Escibanía 880A, fl. 7.

de Guzmán. Garay era o tio de Hernandarias, o mesmo governador responsável pela tentativa de controle do comércio no porto ao longo de seu governo e, como vimos, responsável pela criação de *ordenanzas* para direitos de navegação.

Entre os nomes dos detentores de licenças comerciais encontrava-se, ainda, o nome de Diego de Trigueros, *regidor* do Cabildo e procurador da cidade, envolvido com o comércio de escravos e de couros junto ao conhecido lusitano Diego da Vega.⁹ Junto a esse lusitano, Trigueros e o seu genro, Juan de Vergaram chegaram a possuir mais de 20 estâncias e cerca de 50 escravos no Rio da Prata. Ligado a este grupo de comerciantes do porto também estava Antonio Gutierrez Barragán, um comerciante que mantinha ligações com portugueses e relações parentais com importantes membros da cidade.¹⁰ O Seu tio, Bernardo Sánchez, com quem manteve durante alguns anos ligações comerciais, também negociava com o português Diego da Vega, e tinha como nora uma das filhas do governador interino Matheo Leal de Ayala (1613-1615). (GAMMALSSON, 1980, p. 87, 188, 191-199)

A quantidade de mercadorias trazidas pelo navio de 70 toneladas pilotado por Bartolomé Fernandez impressiona. Apesar de construir redes de confiança com governadores, *vecinos* e oficiais régios, um dos passageiros trazidos desde a Bahia pelo mestre do navio desgastou sua permanência nas redes comerciais rio-platenses.

Fernandez foi um dos responsáveis por transportar em 1618, desde Lisboa, o novo governador do Rio da Prata, Dom Diego de Góngora, e sua comitiva. Junto ao novo governador, embarcou o tesoureiro de Buenos Aires, Simon de Valdes. Esse oficial régio

⁹ Diego da Vega era membro de família formada por banqueiros cristãos-novos portugueses na corte de Madri. Costumou transitar no circuito comercial de tráfico de escravos: Lisboa – Luanda – Rio de Janeiro – Buenos Aires, mantendo constantes contatos com governadores e contratadores de Angola. Foi procurador do contratador de Angola, Duarte Dias Henriques – também descendente de cristãos-novos e, no final da década de 1620, banqueiro da Coroa madrilena – e assumiu o posto de feitor do *asientista* Antônio Fernandes d’Elvas. Provavelmente chegou a Buenos Aires em 1601 e, nove anos depois, requisitou ao Cabildo seu pedido de *vecindad* mostrando seu desejo em trazer a família e alegando ter “casa poblada y haciendas de mucha importancia como es notorio y hombres que acudían a las malocas y todas las más ocasiones que se ofrecían en este pueblo de servicio de Su Majestad y de esta republica”. ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes*. Formação do Brasil no Atlântico Sul. São Paulo: Companhia das Letras, 2000. pp. 81-89, 110, 201 e 365. REVELLO, José Torre. Un contrabandista del siglo XVII en el Río de la Plata. *Revista de Historia de América*, n.45, p. 121-130, 1958. Cabildo del 12 de julio de 1610. *Acuerdos del Extinguido Cabildo de Buenos Aires*. Libros I y II (1608-1613). Buenos Aires: Talleres Gráficos de la Penitenciaría Nacional, 1907. Tomo 2. p. 275.

¹⁰ Título de regidor de Antonio Gutierrez Barragán. *Acuerdos del Extinguido Cabildo de Buenos Aires*. Libros III y IV (1621-1623). Buenos Aires, Talleres Gráficos de la Penitenciaría Nacional, 1908. Tomo 5. p. 333-341.

foi preso pelo então governador Hernandarias acusado de praticar contrabando no porto. Em Madri, diante do Conselho das Índias, Valdes foi libertado por ausência de provas e, mediante fiança, reconduzido ao cargo. Em seu retorno a Buenos Aires junto ao novo governador, embarcaram em três navios, entre eles o de Fernandez, mais de 300 ducados em mercadorias.

Na passagem por Bahia, apesar de protegidos pelo governador-geral do Brasil, Dom Luís de Sousa, o governador do Rio da Prata e o seu tesoureiro foram denunciados. Para averiguação das acusações que alcançaram o reino, o Conselho das Índias indicou como juiz comissionado a Mathias Delgado Flores. Esse juiz iniciou em Portugal o levantamento de informações do comércio mantido pelo tesoureiro Valdes e o governador Góngora. Sua investigação terminou levando-o, no começo do ano de 1619, ao porto de Salvador. Por lá encontrava-se justamente Bartolomé Fernandez, carregando em seu navio caixotes de açúcar a serem remetidos a Lisboa.¹¹

Por descuido de Bartolomé Fernandez ao esgarçar demasiadamente a malha que ligava o comércio de Buenos Aires para além da América espanhola, ou ainda na expectativa de lucrar com mercadorias de retorno de *vecinos* mediante a apresentação de sua nomeação como piloto responsável pelo transporte da comitiva do juiz comissionado, sua chegada ao porto rio-platense foi completamente distinta das outras vezes.

Quando os visitantes do navio descobriram que Fernandez trouxera um juiz comissionado do Conselho das Índias para averiguação dos tratos e contratos realizados pelo governador Góngora e oficiais régios no porto de Buenos Aires, proibiu-se o desembarque dos passageiros e mercadorias. Bartolomé Fernandez foi preso e interrogado. Assim como Hernandarias fizera em 1615, Diego de Góngora também pregoou em praça pública uma *ordenanza* pedindo aos *vecinos* para manterem o retorno dos direitos de transporte de seus frutos da terra. Para isso, havia-se concedido a quatro navios o direito de traslado comercial por dois anos. Caso os capitães dos navios não navegassem com essa permissão emitida pelo governador, se deveria pagar multa de 500 pesos, aplicados a real fazenda, além de serem castigados e expulsos. Para maior respaldo legal, os oficiais régios também fizeram questão de apresentar Real Cédula emitida pelo vice-rei do Peru de como tratar os direitos de comércio dos *vecinos* no Rio da Prata.

¹¹ AGI - Escribanía 880B, fl. 307.

Foram apresentados os dez pontos presentes na Cédula sobre o procedimento de desembarque e comercialização das mercadorias vindas pelo Atlântico. Apesar do piloto alegar desconhecer do procedimento tomado pelo novo governador Góngora, informou que nunca antes tivera problemas para desembarque das mercadorias de retorno dos *vecinos*. Ele estivera em 1618 ajudando no transporte da comitiva do próprio Góngora, carregando uma série de mercadorias sem licenças. Apesar de tudo, não tivera problemas em desembarcá-las e comercializá-las no porto.¹²

Após as diligências tomadas contra Fernandez, as mercadorias foram todas confiscadas e levadas para a alfândega. Aos poucos elas foram reconduzidas aos *vecinos* e, algumas, levadas ao interior da região. Por sua vez, os direitos de comércio no porto do piloto Bartolomé Fernandez foram negados e ele terminou expulso, com seu navio, do Rio da Prata. Na documentação levantada até então, seu nome não surge mais entre os comerciantes e mestres de navios que anualmente deitavam âncora nas águas do Prata. Ao romper as malhas que o envolviam com *vecinos* e o governador do Rio da Prata, Fernandez não conseguiu mais comercializar por meio das licenças confiadas pelas redes locais. O passageiro trazido por ele, o licenciado Mathias Delgado Flores, provavelmente foi o principal motivo desta quebra.

Ao desembarcar, o juiz comissionado do Conselho das Índias buscou dar continuidade às diligências iniciadas por Hernandarias. Nomeou como oficiais do porto homens de sua confiança, antigos assessores do ex-governador. O novo governador Góngora, por sua vez, no enfrentamento de interesses e de controle político do porto nomeou o lusitano Juan Cardoso Pardo como procurador da fazenda real.

Delgado Flores evitou, num primeiro momento, o enfretamento direto com o governador Góngora. Em sua pesquisa buscou provas concretas das relações comerciais construídas no porto com a chegada de Góngora e de Valdes. Como a atuação de Hernandarias como *juez pesquisador* não foi conclusiva e grande parte de sua investigação desaparecera, decidiu seguir a trilha do tesoureiro Valdes, principal denunciado pelo Conselho das Índias.

¹² Archivo General de la Nación (Argentina), Registro de Navíos (siglo XVII) (Códice: Sala 9, 45 5 2), Legajo 2: Navío Nuestra Señora de la Concepción (1619-1620).

Assim que chegou a Buenos Aires, Valdes não tardou em seguir os caminhos do interior platino, rumo ao Alto Peru. Sua última atuação no porto estava voltada apenas ao grande comércio que pudera exercer com ajuda do governador Góngora. A documentação mostra como Valdes não pretendia encontrar-se com o juiz comissionado. Em fuga, o tesoureiro seguiu pela rota de Santiago del Estero, San Miguel de Tucumán, Salta, Jujuy, até alcançar a Vila Imperial de Potosí. A cada passo realizado, percebe-se a ampla rede de comerciantes, *vecinos encomenderos*, clérigos, oficiais, que o envolviam e o protegiam.

Antes de desaparecer na documentação, Valdes realizou ao longo da rota ao interior o seu testamento. Na cidade de San Miguel de Tucumán seu *albacea* (protetor dos bens) foi o influente *encomendero* Graneros de Alarcón; em Lima a função coube ao inquisidor Dom Francisco Verdugo e ao *contador mayor* Alonso Martines de Pastrana; e em Potosí, ao *alcalde* Juan Nunes de Anaya.¹³ Com a ampla rede tecida em torno do tesoureiro é difícil acreditar que realmente chegasse a ter algum prejuízo em sua longa jornada ao Alto Peru. Na Vila de Potosí obtivera certa quantidade de prata. Entre os membros pertencentes a estas redes de cumplicidade estava justamente o seu *albacea* Juan Nunes de Anaya, o *alcalde ordinario* de Potosí. Era costume de Valdes enviar mercadorias, principalmente fazendas, a Potosí em nome de Anaya, e o *alcalde* facilitar-lhe o envio de metais preciosos para a Espanha.

O juiz comissionado não alcançou Valdes que, provavelmente, escapou rumo a Santiago do Chile. De volta a Buenos Aires, emitiu parecer à Audiência de Charcas sobre a necessidade de prender todos os culpados levantados pela sua investigação, responsáveis pelo comércio ilegal desde o porto de Buenos Aires até o seu interior.¹⁴ A rede de cumplicidade que partira de Lisboa e atingira a Bahia fora se esgarçando, ampliando-se, ganhando novos contornos cada vez mais difíceis de delinear. Quanto mais se tecia esta larga malha, envolvendo moradores de tantas cidades – fossem espanholas, hispano-americanos, lusitanas ou do Brasil colônia – mais difícil tornava-se a missão de um juiz estranho à dinâmica de um porto marginal. A impotência de Delgado Flores diante das redes de cumplicidades que cercavam o porto de Buenos Aires era latente. Em

¹³ AGI - Escribanía 880B, fls. 438-456.

¹⁴ AGI - Escribanía 880B, fl. 681v.

carta ao Conselho das Índias apresentou as dificuldades de exercer o seu ofício e confessava que não repousava em casa alugada na cidade, mas no protegido convento de São Francisco.

Se Bartolomé Fernandez perdeu-se entre as malhas que o mantinham ativo no porto, Delgado Flores enredou-se e viu-se preso a elas. Por mais incômoda que fosse a sua presença no porto, não havia como este juiz desfiar uma estrutura social formada por redes parentais, políticas e comerciais, lentamente tecidas em Buenos Aires desde finais do século XVI.

Referências

Fontes

Archivo General de Indias, Escribanía de Cámara y Justicia del Consejo de Indias, Residencias de la Audiencia de Buenos Aires, Escribanía, 880A.

Archivo General de Indias, Escribanía de Cámara y Justicia del Consejo de Indias, Residencias de la Audiencia de Buenos Aires, Escribanía, 880B.

Archivo General de Indias, Escribanía de Cámara y Justicia del Consejo de Indias, Residencias de la Audiencia de Buenos Aires, Escribanía, 892A.

Archivo General de la Nación (Argentina). Registros de Navíos, Navío Nuestra Señora de Gracia, 1613. Sala 9, 45 5 2.

Archivo General de la Nación (Argentina). Registro de Navíos, Navío Nuestra Señora de la Concepción (1619-1620). Sala 9, 45 5 2.

Archivo de la Nación Argentina. *Reales Cédulas y Provisiones* (1517-1662). Tomo 1. Buenos Aires, 1911.

Acuerdos del Extinguido Cabildo de Buenos Aires. Libros I y II (1608-1613). Buenos Aires: Talleres Gráficos de la Penitenciaría Nacional, 1907. Tomo 2.

LEVILLIER, Roberto (coord.). *Correspondencia de la Ciudad de Buenos Aires con los reyes de España* (1615-1635). Madrid, 1918. Tomo 2.

SALVADO, João Paulo; MIRANDA, Susana Münch (ed.). *Livro Primeiro do Governo do Brasil* (1607-1633). Brasília: Centro de História e Documentação Diplomática, MRE, 2001

TRELLES, Manuel Ricardo (org.). *Registro Estadístico de Buenos Aires* (1863). Buenos Aires: Sociedad Tipográfica Bonaerense, 1865. Tomo 2.

TRELLES, Manuel Ricardo (org.). *Registro Estadístico de Buenos Aires* (1864). Buenos Aires: “El Nacional”, 1866. Tomo 2.

Bibliografía

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

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

GAMMALSSON, Hjalmar Edmundo. *Los pobladores de Buenos Aires y su descendencia*. Buenos Aires, 1980.

MOLINA, Raul. Una historia desconocida sobre los navíos de registro arribados a Buenos Aires en el siglo XVII. *Historia*, año 5, n.16, p. 11-100, 1959.

REVELLO, José Torre. Un contrabandista del siglo XVII en el Río de la Plata. *Revista de Historia de América*, n.45, p. 121-130, 1958.