

Comércio luso-brasileiro no Rio da Prata e a Independência do Brasil: continuidades e rupturas (1777-1824)*

Brazilian independence and Luso-Brazilian commerce in the River Plate basin: continuities and changes (1777-1824)

Fabrizio Prado**

Resumo: O comércio com as colônias espanholas do Rio da Prata, desde o século XVI, foi central para a economia luso-brasileira, e levou à fundação da Colônia do Sacramento em 1680, um entreposto comercial luso-brasileiro no Rio da Prata. A conquista espanhola da Colônia do Sacramento (1777) não significou o fim da rota entre Rio da Prata e Brasil; ao contrário, no período tardo-colonial, houve o aumento da intensidade e do volume das trocas entre o Prata e o Brasil, incluindo um aumento expressivo no tráfico de escravizados e a ampliação das trocas comerciais – ainda que tais interações fossem muitas vezes classificadas como comércio de contrabando. O presente artigo apresenta uma análise das rotas, das estratégias e do volume do comércio entre o Brasil (especialmente Rio de Janeiro) e o Rio da Prata no período tardo-colonial, enfatizando rupturas e continuidades nesse circuito mercantil vinculadas ao processo de independência do Brasil (1808-1822).

Palavras-chave: Contrabando. Prata. Escravizados. Rio da Prata.

Abstract: Trade with the Spanish colonies of Rio da Prata, since the 16th century, was central to the Luso-Brazilian economy, and led to the founding of Colônia do Sacramento in 1680, a Luso-Brazilian trading post on the Rio da Prata. The Spanish conquest of the Colonia del Sacramento (1777) did not mean the end of the Rio da Prata – Brazil route, on the contrary, in the late colonial period, there was an increase in the intensity and volume of exchanges between the Plata and Brazil, including an increase in significant role in the slave trade and the expansion of commercial exchanges – even though such interactions were often classified as smuggling trade. This chapter presents an analysis of the routes, strategies, and volume of trade between Brazil (especially Rio de Janeiro) and Rio de Janeiro in

* Submissão: 28/11/2021 | Aprovação: 16/12/2021 | DOI: 10.29182/hehe.v25i1.872

** E-mail: fpprado@wm.edu | ORCID: 0000-0002-5942-9982



the late colonial period, emphasizing the ruptures and continuities in this mercantile circuit linked to the independence process of Brazil (1808-1822).

Keywords: Contraband. Silver. Enslaved. Rio da Plata.

JEL: N7. N76. N8. N86.

O comércio com as colônias espanholas do Rio da Prata, desde o século XVI, foi central para a economia luso-brasileira, e levou à fundação da Colônia do Sacramento em 1680, um entreposto comercial luso-brasileiro no Rio da Prata. Durante quase um século, a colônia portuguesa mais austral na América serviu como uma cidade porto dedicada ao comércio de contrabando com Buenos Aires e a exploração das campanhas da Banda Oriental. A conquista espanhola da Colônia do Sacramento (1777) não significou o fim da rota entre Rio da Prata e Brasil; ao contrário, no período tardo-colonial, houve o aumento da intensidade e volume das trocas entre o Prata e o Brasil, incluindo um aumento expressivo no tráfico de escravizados e a ampliação do comércio de *commodities* agrícolas, prata e manufaturas – ainda que tais interações fossem muitas vezes classificadas como comércio de contrabando. Nesse período, o volume e as mercadorias envolvidas no comércio entre Rio de Janeiro e o Rio da Prata (especialmente Montevideú) tiveram impacto para além das cidades portos, influenciando as economias regionais do sudeste brasileiro, bem como o interior da Banda Oriental e a capitania de Rio Grande de São Pedro.

O presente artigo apresenta uma análise das rotas, das estratégias e do volume do comércio entre o Brasil (especialmente Rio de Janeiro) e o Rio da Prata no período tardo-colonial, enfatizando as rupturas e continuidades nesse circuito mercantil vinculadas ao processo de independência do Brasil (1808-1822). A partir do cruzamento de informações presentes nos registros portuários de Montevideú, na documentação administrativa de autoridades em Montevideú e no Rio de Janeiro, assim como em correspondência privada de comerciantes e líderes políticos tanto em Montevideú como no Rio de Janeiro e no Rio Grande do Sul, este artigo demonstra que o crescimento dos vínculos comerciais entre o Brasil e o Prata no período tardo-colonial provocou maior integração econômica entre as comunidades de Montevideú e Rio de Janeiro, afetando as regiões interiores de ambas as cidades portos. Tais vínculos comerciais foram fundamentais para a ocupação e anexação de Montevideú e a Banda Oriental como a Província Cisplatina (1816-1825). A Independência do Brasil (1822), entretanto, marcou o início de uma prolongada crise do projeto político da Cisplatina e uma dramática queda no comércio luso-brasileiro no Rio da Prata. Tal crise foi acentuada quando, em 1825, eclodiu a insurreição de caudilhos da Banda Oriental apoiados pelas Províncias Unidas (Cruzada Libertadora), e deu-se início a Guerra da Cisplatina (1825-1828), o primeiro conflito internacional no qual o Império do

Brasil se envolveu. A atividade de corsários rio-platenses nesse período contribuiu ainda mais para o declínio do comércio entre Brasil e o Rio da Prata até pelo menos 1828, após a Independência da República Oriental do Uruguai. A Independência do Brasil, dessa forma, implicou o fim das antigas redes, rotas e estratégias comerciais entre o Brasil e o Prata estruturadas no período colonial.

1. O comércio luso-brasileiro no Rio da Prata tardo-colonial

No final do século XVIII, Buenos Aires tornou-se um próspero centro comercial Atlântico, parcialmente devido à facilidade com que os comerciantes coloniais poderiam adquirir mercadorias importadas através do comércio com estrangeiros, dentre os quais os luso-brasileiros eram a maioria. Desde a segunda fundação de Buenos Aires (1580), a cidade deveria ser abastecida com mercadorias dentro do sistema comercial espanhol via Lima. No entanto, o comércio direto, ou de contrabando, com comerciantes de outros impérios do Atlântico provou ser mais lucrativo e logo se tornou uma característica do comércio da região. Entre 1580 e 1640, os comerciantes portugueses detinham o *asiento* (contrato para a introdução de escravos em domínios espanhóis) e eram figuras proeminentes na comunidade comercial de Buenos Aires.¹ Durante o século XVII, comerciantes holandeses, britânicos, franceses e portugueses chegaram regularmente ao Rio da Prata usando diferentes pretextos legais para o comerciar ali, fossem arribadas devido a temporais ou em busca de reparos. Depois de 1680 até o final do século XVII, a Colônia do Sacramento ofereceu um entreposto permanente para o comércio lusitano (e de seus associados ingleses), que as autoridades espanholas consideravam o comércio de contrabando (Prado, 2002). A presença regular de comerciantes estrangeiros na região contrastou com a falta de navios oficiais espanhóis chegando em Buenos Aires, em média menos de dois navios por década no século XVIII. Em Buenos Aires, uma poderosa comunidade mercantil tomou corpo. Esta derivou sua riqueza da aquisição de bens europeus e americanos baratos – em geral pela via do contrabando –, bem como de escravos de comerciantes portugueses e europeus. Em meados da década de 1750, os comerciantes de Buenos Aires controlavam redes comerciais que atravessavam o interior da região até o Alto Peru. Como resultado, os comerciantes de Buenos

¹ Para o comércio luso-brasileiro no Rio da Prata no século XVII, ver: Canabrava (1984) e Moutoukias (1988).

Aires supriam um vasto mercado, muitas vezes contando com bens estrangeiros para capturar grandes quantidades de prata do Alto Peru e das províncias espanholas no interior. O acesso à prata foi uma das principais atrações do comércio da região para estrangeiros em geral e luso-brasileiros em particular. A Colônia do Sacramento não funcionou apenas como um centro para os portugueses, mas também para os comerciantes anglo-saxões. A presença de longa data da Colônia portuguesa significou fácil acesso a bens baratos do Atlântico fornecidos por potências estrangeiras. A criação do vice-reinado (1776) e a posterior expulsão dos portugueses da região (1777) implicaram um rearranjo dos portos e da logística do comércio dentro do estuário (Prado, 2015).

Quando da proclamação de livre-comércio entre portos do Império espanhol, em 1778, Montevideu e Buenos Aires tornaram-se portos habilitados ao comércio Atlântico, mas Montevideu foi designado porto principal do estuário. Dotado de um excelente porto natural na boca do Rio da Prata, Montevideu tornou-se a base da marinha espanhola na região, ponto de escala obrigatório para todos os navios comerciais entrando ou saindo para o Atlântico, e recebeu a sede administrativa do Resguardo – o braço administrativo responsável pela repressão do comércio de contrabando. Para todas as finalidades logísticas, Montevideu tornou-se o porto de Buenos Aires, além de sede das autoridades responsáveis pela logística naval, aduaneira e portuária. Apesar da conquista da cidade porto de Colônia do Sacramento (1777), Buenos Aires permaneceu dependente de um porto atlântico: Montevideu. Nas décadas seguintes, Montevideu tornou-se o principal porto atlântico na região e substituiu a Colônia do Sacramento como porto principal para a entrada do comércio luso-brasileiro. Nesse processo, Montevideu contou com o aporte de um grande número de comerciantes luso-brasileiros que se estabeleceram na cidade após a queda de Colônia. Mais ainda, muitos capitães de navios e pilotos com experiência e contatos privilegiados nas rotas conectando o Rio da Prata aos portos brasileiros (especialmente Rio de Janeiro e Salvador da Bahia) passaram a operar em Montevideu.

Dessa forma, a comunidade mercantil emergente de Montevideu obteve grandes benefícios econômicos e políticos ao se tornar o porto atlântico para o comércio de Buenos Aires, assim como por concentrar os contatos com a América Portuguesa. Depois de 1778, Montevideu tornou-se a principal via de exportação de couros no Rio da Prata. Como o historiador argentino Juan Carlos Garavaglia (1985) demonstrou, entre 1779 e 1790 a participação de

Montevidéo nas exportações totais de couros manteve-se sempre acima dos 50%, marcando a preponderância do porto de Montevidéo no Rio da Prata.

Os habitantes de Montevidéo se beneficiaram amplamente da armação de embarcações em seu porto. Comerciantes em Montevidéo serviram como procuradores para garantir a logística, pagamento de taxas legais e agências comerciais adicionais necessárias para os comerciantes de Buenos Aires realizarem o comércio de longa distância. Eles confiaram em seus agentes de Montevidéo para todos os procedimentos logísticos e legais envolvidos no envio e no recebimento de mercadorias, pois o porto de águas profundas de Montevidéo passou a contar com suas próprias autoridades aduaneiras e portuárias independentes. Os apoderados locais (advogados) eram responsáveis por pagar taxas de alfândegas, pagar fianças para navios, agir sobre disputas legais, informar preços e outras informações comerciais, armazenar e mover a mercadoria e outros organismos informais, incluindo o comércio de contrabando. Em 1803, o porto de Montevidéo era responsável por 73% de todo o movimento naval transatlântico no estuário do Rio da Prata e quase a totalidade do movimento naval envolvendo a América Portuguesa.²

As guerras intermitentes no Atlântico, no entanto, forçaram os comerciantes da região a adaptar suas estratégias comerciais, a fim de manter o comércio (legal e ilegal) viável durante períodos de conflito bélico no Atlântico. Nas décadas de 1780 e 1790, comerciantes e capitães adotaram interpretações específicas das leis coloniais para justificarem seu envolvimento no comércio com o Brasil: obtendo licenças para o comércio com nações neutras (no caso, Portugal) e usando o direito de desembarque de emergência (arribadas) para conduzir o comércio com agentes estrangeiros. Essas transações permitiram, em última análise, que o comércio transimperial adquirisse o estatuto semilegal Rio da Prata espanhol. O comércio com portos luso-brasileiros cresceu rapidamente no período, especialmente pela neutralidade de Portugal no conflito, o que brindava diversas oportunidades para mercadores rio-platenses e luso-brasileiros (Prado, 2015).

Para o período entre 1778 e 1806, fomos capazes de identificar nos registros portuários e pela imprensa comercial um mínimo de 761 embarcações que estiveram envolvidas no comércio transimperial, no mais das vezes navegando apenas entre Montevidéo e portos brasileiros.³ Deste total, 286

² *Semanario de Agricultura Industria e Comercio* (SAIC). Edición facsimilar. Tomo I, 1803-1804. Buenos Aires: Junta de Historia y Numismática Americana, 1928.

³ Os números utilizados neste artigo foram encontrados nas seguintes fontes: Arquivo Nacional do Rio de

embarcações (37,5%) navegaram baixo pavilhão português, 271 embarcações (35,6%) baixo bandeira espanhola (que navegaram entre portos platinos e luso-brasileiros), 107 embarcações estadunidenses (14,1%), 92 navios britânicos (12,1%), apenas 3 franceses (0,4%) e 2 navios dinamarqueses. Dentre os navios norte-americanos, cerca de 48% tocaram portos brasileiros em suas rotas em direção ao Prata ou retornando do estuário platino. Tais dados demonstram a forte conexão entre as economias brasileira e platina às vésperas do princípio dos processos independentistas na América Meridional.

Os registros portuários e as notícias comerciais publicadas nas gazetas do Prata deixam claro que o comércio transimperial não foi realizado apenas por navios espanhóis que navegavam para portos estrangeiros carregados de *commodities* agrícolas e prata, mas também por um número significativo de navios mercantes portugueses que transportava cargas pertencentes a comerciantes espanhóis e portugueses do Rio de Janeiro para os portos platinos. Mais ainda, o tráfico de escravizados era realizado tanto em embarcações espanholas como luso-brasileiras – das 556 embarcações lusitanas e espanholas para as quais temos evidência de que aportaram em Montevideu, 331 transportavam escravizados.⁴ Os registros portuários demonstram ainda que a maioria dos navios espanhóis que chegaram a Montevideu fizeram escala em portos portugueses antes de entrar no estuário

Ainda que os itinerários fossem extremamente variados e envolvessem navegação através de portos sul-americanos, europeus, norte-americanos,

Janeiro: Cx 492 Pct 02; Arquivo General de La Nación – Uruguai (AGNU): AGNU EHG Cj 34, AGNU EHG Cj 18, AGNU EHG Cj 40, AGNU EHG Cj 2, AGNU EHG Cj 24, AGNU AHG Cj 15, AGNU EHG Cj 23, AGNU EHG Cj 27, AGNU EHG Cj 28, AGNU EHG Cj 31, AGNU EHG Cj 32, AGNU EHG Cj 34, AGNU EHG Cj 41, AGNU EHG Cj 56, AGNU EHG Cj 55, AGNU EHG Cj 54, AGNU EHG Cj 48, AGNU EHG Cj 45, AGNU EHG Cj 28, AGNU Ex-Museo Historico Cj 4; Arquivo Histórico Ultramarino (AHU) – Rio de Janeiro (RJ): AHU RJ D.10056, AHU RJ D.10215, AHU RJ D.10215, AHU RJ D.10532, AHU RJ D.10607, AHU RJ D.11714, AHU RJ D.13396, AHU RJ D.13397, AHU RJ D.13398, AHU RJ D.13399, AHU RJ D.13406, AHU RJ D.13405, AHU-RJ 13407, AHU RJ D.13408, AHU-RJ D.13412, AHU RJ D.13408, AHU RJ D.13413, AHU RJ D.13415, AHU RJ D.13418, AHU RJ D.13419, AHU RJ D.13421, AHU RJ D.13422, AHU RJ D.13436, AHU RJ D.13437, AHU RJ D.13438, AHU RJ D.13437, AHU RJ D.13441, AHU RJ D.13437, AHU RJ D.13446, AHU RJ D.13452, AHU RJ D.13458, AHU RJ D.13462, AHU RJ D.13470, AHU RJ D.14058, AHU RJ D.14121, AHU RJ D.14099, AHU RJ D.14500, AHU RJ D.14506, AHU RJ, D.14500, AHU RJ D.14511, AHU RJ D.15946, AHU RJ D.15946, AHU RJ D.15953, AHU RJ D.15958, AHU RJ D.15959, AHU RJ D.16130, AHU RJ D.16233, AHU RJ D.16268, AHU RJ D.16341, AHU RJ D.16541, AHU RJ D.16824, AHU RJ D.18013, AHU RJ D.9567, AHU RJ D.9028, AHU RJ D.9326, AHU RJ D.9772, AHU RJ D.9859, AHU RJ D.9772, AHU RJ D.9932, AHU RJ D.10052. *Semanario de Agricultura Industria e Comercio*. Buenos Aires, 1803-1804; Archivo General de la Nación – Uruguay: Escibania de Hacienda y Gobierno (EHG). Libro 95, Libro de Entrada de Buques.

⁴ *Slave Voyages*. Disponível em: <<https://www.slavevoyages.org/voyages/kwFykFku>>. Acesso em: 4 jan, 2022.

caribenhos, do Pacífico e da África, o contato com portos brasileiros exercia uma preponderância clara no movimento naval de Montevideú. De Montevideú, os navios espanhóis mais frequentemente declaravam sair para Cádiz ou outros portos na Espanha (Santander, Barcelona) como seu destino final, mas esses navios comumente atracavam no Rio de Janeiro. Outros destinos normalmente declarados incluíam portos espanhóis nas Américas, como Havana e Callao, ou portos estrangeiros, como Islas Mauricio, Manila, a costa da África, Cayena, Providence, Boston ou simplesmente “colônias estrangeiras”. Ainda assim, mesmo nesses casos não era incomum que esses navios entrassem em portos brasileiros. Finalmente, um grande número de embarcações navegou a rota entre Montevideú e Rio de Janeiro de forma usual usando as prerrogativas formais de comércio neutro. Em algumas ocasiões, embarcações espanholas traziam mercadorias que não eram de fato comercializadas no Rio de Janeiro, mas sim transbordadas para navios portugueses para navegar sob a proteção de comboios portugueses para chegar à Europa. As discrepâncias entre os destinos oficiais e as rotas pelas quais essas embarcações realmente navegaram revelam que os súditos espanhóis do Rio da Prata e seus sócios luso-brasileiros gozavam de um alto nível de autonomia e confiança na condução do comércio transimperial no Atlântico Sul. E ainda que proibidas, rio-platenses e luso-brasileiros operavam redes comerciais duradouras que envolviam autoridades locais, mercadores de grande e pequeno porte, além de movimentar as economias regionais tanto do Brasil como do Prata. No Atlântico Sul, as antigas redes de comércio formal e informal (contrabando) se beneficiaram sobremaneira das regulações que autorizavam o comércio com nações neutras – o que significou o aumento significativo das transações comerciais entre o Rio da Prata, Brasil e outras possessões portuguesas. Nesse período, os comerciantes do Rio da Prata aproveitaram as leis de neutralidade e usaram navios portugueses para enviar mercadorias, prata e informações para a Espanha sob a proteção da frota luso-brasileira (Prado, 2015).

Os métodos empregados para a viabilização do comércio transimperial eram variados e se utilizavam de expedientes legais e extralegais. O caso da fragata espanhola San Juan e San Jose que atracou no Rio de Janeiro, em janeiro de 1780, sob o pretexto de uma arribada forçada por ter enfrentado tempestades na sua viagem, supostamente rumo a Cádiz, é bastante revelador. Embora supostamente fosse proibido desembarcar cargas no porto, o vice-rei brasileiro Vasconcelos relatou ao Conselho Ultramarino, em Lisboa, que os

oficiais espanhóis desse navio vinham preparados com prata para adquirir no Brasil fumo, ferro, açúcar e também escravos. O vice-rei afirmou ainda que é do seu interesse assegurar a retenção do máximo de prata possível no Rio. Portanto, ele fez arranjos para fornecer à tripulação espanhola todas as mercadorias que eles demandassem, incluindo escravos. Segundo o vice-rei, o valor total da operação ultrapassou 22:000\$000 réis, e poderia ter sido ainda mais alto. A quantidade de prata poderia ter sido muito maior, ele diz, “se eu pudesse providenciar mais fumo”. E segue:

Eles também levaram muita madeira, ferramentas de ourives, um pouco de vinho, trinta arrobas de doces, têxteis, ferro, arame e, finalmente, 93 escravos. Em relação à transação de escravos, em primeiro lugar tentei criar dificuldades, mas acabei permitindo tal transação como um grande favor. Resolução semelhante, na verdade, ia contra a proibição de venda de escravos para áreas que não estão sob o domínio de Vossa Majestade, aprovada em 14 de outubro de 1751.⁵

No entanto, após a publicação desta resolução, práticas em contrário passaram a ser comuns, desde Colônia e outras localidades deste Governo, escravos sempre foram exportados para domínios espanhóis sem qualquer ação contra esse comércio por parte das autoridades, e isso se deve ao fato de tais regulamentos terem sido criados apenas para satisfazer estrangeiros que reclamassem do comércio de contrabando de escravos. O vice-rei Vasconcelos revela os métodos empregados por capitães e oficiais espanhóis para adquirir mercadorias brasileiras, manufaturas europeias pela via de comerciantes estabelecidos no Brasil, além de escravizados. O esquema descrito também mostra que tais práticas não haviam sido criadas recentemente. Ao contrário, tratava-se de uma adaptação de métodos já testados em experiências anteriores, começando com as arribadas forçadas usando os direitos de proteção e ajuda consagrados pelas doutrinas do direito natural. Embora o destino original do *San Juan*, assim como de muitas outras embarcações, fosse Cádiz ou outros portos do Império espanhol, os capitães chegavam ao Rio de Janeiro sob o pretexto de desembarques de emergência já “preparados” com prata para adquirir mercadorias, comprar escravizados, e mesmo com carga de couros, sebos e outros produtos agrícolas para comercializar no Rio de Janeiro.

⁵ Ofício do [vice-rei do Estado do Brasil], Luís Vasconcelos e Sousa, ao [secretário de Estado da Marinha e Ultramar] Martinho de Melo e Castro. Rio de Janeiro, 30 de março de 1780. AHU_RJ D. 9294.

O portfólio de produtos transacionados também revela o claro conhecimento dos comerciantes espanhóis sobre o que precisavam adquirir no Rio: fumo, madeira, ferro e escravos. Todos esses produtos estavam normalmente disponíveis no Rio da Prata, via Colônia do Sacramento, antes de 1777. A aquisição de escravos pelos mercadores platinos no Rio de Janeiro revelou a continuidade das redes de comércio transimperiais entre o Rio da Prata e o Brasil, uma prática antiga empregada desde os dias de Sacramento. A comunicação do vice-rei Vasconcelos do Brasil mostra o interesse português em reter a prata e o alto nível de autonomia de que gozavam as autoridades locais e os comerciantes. O vice-rei afirmou com ousadia que seu principal objetivo ao receber as arribadas espanholas era obter o máximo de prata possível dessas transações, embora a transação pudesse contradizer as leis imperiais. A venda de quantidades significativas de fumo, açúcar, madeira, ferro e ferramentas não era estritamente necessária para que a embarcação continuasse sua viagem ou retornasse ao porto de origem. Se fumo, açúcar e madeira eram produtos coloniais, ferro e ferramentas indicavam já o Rio de Janeiro como um centro de reexportação para o Rio da Prata.

O mais notável, porém, foi a venda de 93 escravizados aos espanhóis. Embora fosse contra um decreto real de 1751, a correspondência do vice-rei mostra que essa lei não foi observada, e muitas autoridades portuguesas pensavam que tal decreto se destinava a desviar a atenção de potências estrangeiras. Além disso, Vasconcelos citou o exemplo do papel de Colônia como fonte de escravos para o Rio da Prata até 1777 e como, na prática, esse comércio sempre foi realizado sem impedimentos oficiais. Na avaliação dos benefícios do comércio com o Rio da Prata, Vasconcelos destacou a retomada do fluxo de prata, a incorporação do mercado espanhol às rotas econômicas do Rio de Janeiro e o aumento da arrecadação tributária que tal comércio resultaria para a Coroa. Embora o comércio com estrangeiros fosse especificamente regulamentado, as autoridades e comerciantes do Rio de Janeiro e seus sócios no Rio da Prata gozavam de um nível relativo de autonomia em suas transações.

O sucesso do restabelecimento da rota entre o Rio da Prata e o Rio de Janeiro levou ao aprofundamento desses contatos comerciais. Comerciantes e capitães de navios de Montevideu afirmavam que as autoridades do porto platino estavam dispostas a abrigar embarcações portuguesas no estuário. Especificamente, as autoridades a cargo do tráfico portuário do Rio da Prata queriam deixar claro aos mercadores do Rio que as embarcações portuá-

sas seriam bem-vindas em Montevideu. As autoridades permitiriam a entrada de embarcações portuguesas no porto sob pretexto de arribada, mas que na verdade vinham para comercializar gêneros e escravizados. Para enfatizar o interesse dos comerciantes monteviduanos, um dos representantes dos comerciantes de Montevideu trouxe mais de cem mil pesos para mostrar que estavam dispostos a despender essa quantia no comércio, o que convenceu alguns armadores a enviarem seus navios oficialmente para Santa Catarina, Rio Grande e outros portos do sul, mas as embarcações zarpariam para Montevideu, onde entrariam com pretexto de arribada. Além disso, o enviado espanhol garantiu que tais navios voltariam “carregados com abundância de couros e prata, já que os espanhóis facilitariam isso”.⁶

Durante a década de 1790 e início de 1800, o pretexto mais utilizado pelos capitães espanhóis para entrar nos portos luso-brasileiros era alegar que precisavam de reparos devido às tempestades encontradas no Atlântico Sul. Mesmo durante os períodos de guerra, tal desculpa foi usada por um grande número de capitães.⁷ Em 1796, por exemplo, um navio espanhol de propriedade de um influente comerciante de Buenos Aires, Tomás Antonio Romero, enfrentou problemas ao tentar entrar no Rio de Janeiro. As autoridades locais inicialmente consideraram a chegada de seu navio, *Jesus Maria José*, ilegítima. O capitão José Antonio Sanzatenea estava originalmente com destino ao Cabo da Boa Esperança, mas entrou no Rio de Janeiro em busca de proteção. A entrada no porto do Rio de Janeiro foi permitida depois que o capitão e os altos oficiais – que eram luso-brasileiros – explicaram a necessidade de reparos nas velas e no cordame do navio. Essa desculpa concedeu-lhes não apenas permissão para aportar, mas também o potencial de vender parte de sua carga.⁸ Vale ressaltar que os navios portugueses usavam os mesmos pretextos quando atracavam nos portos do Rio da Prata. Como os capitães dos navios usavam o clima como pretexto para entrar em portos estrangeiros, isso também lhes permitia realizar comércio com as nações neutras baseados em princípios do direito natural ou de gentes. Assim, as tempestades eram um pretexto que nunca saía de moda (ao passo que licenças para comércio com

⁶ Ofício do [vice-rei do Estado do Brasil], Luís Vasconcelos e Sousa, ao [secretário de Estado da Marinha e Ultramar] Martinho de Melo e Castro. Rio de Janeiro, 12 de julho de 1781. AHU_CU_RIO GRANDE DO SUL, Cx. 117, D. 9561.

⁷ Fontes disponíveis no Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa: AHU RJ D. 10215, AHU RJ D. 10532, AHU RJ D. 10607, AHU RJ D. 13396, AHU RJ D. 13397, AHU RJ D. 13398, AHU RJ D. 13399, AHU RJ D. 13407, AHU RJ D. 13412, AHU D. RJ 13408.

⁸ “Com prerrogativas que lhe guardam as leis do Estado.” Arquivo Nacional Rio de Janeiro, Cx 492, Pct. 02, 10 de outubro de 1796.

neutros dependiam dos ritmos dos conflitos atlânticos) e permitiam que autoridades locais usassem seus próprios critérios para admitir navios estrangeiros nos portos. De 1800 a 1806, 70% dos navios espanhóis que chegaram ao Rio de Janeiro alegaram necessitar de reparos por conta dos danos causados pelas tempestades que enfrentaram no Atlântico Sul.

Entre 1780 e 1806, mais de 522 embarcações carregando escravizados navegaram entre o Brasil e o Rio da Prata – incluindo os portos de Montevideu e Buenos Aires. Esse tráfico conduziu um total de 42.650 escravizados de portos luso-brasileiros para o estuário platino.⁹ Do total de embarcações navegando entre a costa brasileira e o Prata, 51% navegavam sob bandeira portuguesa, ao passo que 49% tinham registro espanhol, além de duas embarcações estadunidenses. Tal movimento naval incluía expedições destinadas exclusivamente ao tráfico, mas principalmente embarcações conduzindo *commodities* agrícolas – couros, sebo, açúcar, cachaça, tabaco, móveis de jacarandá –, manufaturas e prata, e conduzindo um número reduzido de escravizados – variando entre uma dúzia de cativos até algumas dezenas. Devido às regulações para benefício do tráfico de escravos, conduzir escravizados oportunizava um pretexto de entrada legal nos portos espanhóis. Não raro, comerciantes enviavam em suas circulares instruções para seus sócios adquirirem escravizados no Brasil em quantidade que não ultrapassasse 60 indivíduos, assim viabilizando uma carga rentável de *commodities* e manufaturas.¹⁰

A importância da rota que liga Rio de Janeiro e Rio da Prata cresceu a ponto de afetar oferta, preços e a produção regional do sudeste brasileiro, mais além do porto do Rio de Janeiro. Em 1799, uma petição de comerciantes e agricultores da “estrada para Minas Gerais” apresentou uma lista de mais de duzentos produtos para exportar para o Rio da Prata, com informações sobre preços e taxas de rentabilidade. A lista incluía produtos luso-brasileiros (açúcar, café, índigo, tabaco etc.) e europeus (tecidos, manufaturas, vinhos, doces). Mais ainda, produtores da estrada das minas reclamavam do aumento dos preços na venda de escravizados no interior brasileiro devido à alta demanda por trabalhadores cativos no Rio da Prata. Assim, pode-se perceber a integração do comércio do Rio da Prata no circuito mercantil do Rio de Janeiro via contrabando e/ou operações semilegais. As autoridades locais e

⁹ *Slave Voyages*. Disponível em: <https://www.slavevoyages.org/voyages/kwFykFku>. Acesso em: 4 jan. 2022. Para um estudo mais aprofundado sobre o tráfico de escravos no Rio da Prata, ver Borucki (2014).

¹⁰ David DeForest to Mr. Tenant, New York, 27th, March, 1806. DeForest Journals, Sterling Memorial Library, Yale University.

os comerciantes interpretaram as leis imperiais de acordo com seus melhores interesses. Sob regras ambíguas, as elites mercantis regionais que estavam conectadas com autoridades locais utilizavam estratégias legais numa interpretação vantajosa das leis para exercerem controle *de facto* sobre o comércio transimperial.¹¹

Os efeitos econômicos da rota entre o Rio da Prata e o Rio de Janeiro, concentrada principalmente no movimento naval do porto de Montevidéu, também atingiam o sul do Brasil – ainda que de forma adversa na visão das autoridades rio-grandenses. A partir da década de 1790, governadores e comandantes de fronteira do Rio Grande de São Pedro passaram a relatar o aumento do contrabando de gêneros, animais, e até mesmo escravizados para os domínios de Espanha, na Banda Oriental.¹² Em Ofício de 1790, o comandante do Rio Grande de São Pedro, Rafael Pinto Bandeira, denunciava as perdas da Fazenda Real devido a embarcações luso-brasileiras do Rio de Janeiro e Santa Catarina que utilizavam expedientes como arribadas para entrar no porto de Montevidéu, onde adquiriam couros, carnes salgadas e sebos, em detrimento do porto de Rio Grande.¹³ Em 1803, autoridades do Rio Grande de São Pedro reportavam estar a Praça de Rio Grande “arruinada [devido] ao comércio que das capitânicas do Norte se faz com Montevidéu” (Gama, [1803] 1998, p. 144). Na primeira década do século XIX, as economias do Rio da Prata e do Brasil estavam intrinsecamente conectadas, e tal rota, ainda que oficialmente proibida, tornara-se rotineira tanto no Rio da Prata quanto em portos brasileiros.

No início do século XIX, o uso de portos, navios, e intermediários portugueses tornou-se comum para comerciantes rio-platenses operando no comércio atlântico. Em 1802, o comerciante de Buenos Aires, Francisco de Necochea, apresentou uma petição no Brasil e em Lisboa para impedir que os comerciantes espanhóis não fossem obrigados a pagar duas vezes as taxas portuárias e de transbordo no Brasil e em Portugal. Necochea pediu um

¹¹ “RELAÇÃO dos GENEROS e Fazendas próprias do consumo da Colonia do Rio da Prata, Reyno do Perú e Prezidencia do Chili: os preços que permitem na prz. guerra, e os que demosntrão mayor utilidade.” 04 de Abril 1799. AHU RJ Cx. 171 doc. 12655

¹² AHU. Ofício do [chefe da Divisão da Armada Real], Donald Campbell ao [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], visconde de Anadia, [João Rodrigues de Sá e Melo Meneses e Souto Maior]. Rio de Janeiro, 9 de março de 1802. AHU_RJ, Cx. 199, D. 14086

¹³ Ofício do [comandante do Rio Grande de São Pedro], brigadeiro Rafael Pinto Bandeira, ao [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro. Rio de Janeiro, 8 de maio de 1790. AHU_CU_RIO RANDE DO SUL, Cx. 3, D. 242; Ofício do [comandante do Rio Grande de São Pedro], brigadeiro Rafael Pinto Bandeira, ao [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro. Rio de Janeiro, 28 de fevereiro de 1792. AHU_CU_RIO RANDE DO SUL, Cx. 3, D. 242.

regulamento padrão para todos os barcos espanhóis que utilizassem as rotas portuguesas e mencionou que isso beneficiaria os seus associados portugueses do Rio e de Lisboa. A principal reclamação de Necochea era o pagamento obrigatório de duas taxas portuárias de 3%. Em vez de pagar as duas taxas portuárias e a taxa obrigatória de 4% para o transbordo, Necochea propôs uma taxa total de 7%, argumentando que essas taxas tornavam os custos de tais transações muito altos. Embora não saibamos o desfecho do caso, esse episódio revela a importância e a utilização regular da rota portuguesa pelos comerciantes espanhóis. Ainda que os comerciantes do Rio da Prata estivessem oficialmente usando sua prerrogativa de comércio neutro, suas transações não terminaram no Rio de Janeiro ou em outros portos brasileiros. Eles usaram seus conhecimentos e redes no Brasil para manter o fluxo de mercadorias e informações entre o Rio da Prata e a Península Ibérica durante a década de 1790 e início do século XIX.

2. O comércio do Rio da Prata com o Brasil durante a crise da monarquia espanhola (1808-1814)

Na primeira metade da década de 1810, durante a primeira fase da revolução de Buenos Aires, a atividade portuária de Montevideu tornou-se progressivamente mais dependente de atividades com os comerciantes estrangeiros. Especificamente, o número de navios portugueses, estadunidenses e ingleses que entraram no porto da cidade cresceu significativamente no período de 1811 a 1814. Entre 1808 e 1814, um mínimo de 864 embarcações entraram no porto de Montevideu (Tabela 1). Desse total, as embarcações espanholas representaram cerca de 53% (461), embarcações portuguesas 20,4% (176), embarcações britânicas totalizaram 14,8% (128), e navios dos Estados Unidos foram responsáveis por 10,7% (96) do movimento naval de Montevideu. Vale ressaltar, no entanto, que das 461 embarcações espanholas que entraram no porto de Montevideu, um grande número fez escala em algum porto no Brasil a caminho do Rio da Prata.

Tabela 1 – Entrada de embarcações no porto de Montevideu

Ano/ Bandeira	Espanhol	Português	Inglês	Estados Unidos	Outros	Total
1808	58	11	10	4	1	83
1809	83	23	29	5	1	141

continua

Ano/ Bandeira	Espanhol	Português	Inglês	Estados Unidos	Outros	Total
1810	118	30	56	24	1	229
1811	91	25	23	50	2	191
1812	60	26	10	9	0	105
1813	37	40	0	0	0	77
1814	14	21	3	0	0	38

Fonte: Archivo General de la Nación – Uruguay. ExAGA Libro 95 – Aduana, *Libro de Entrada de Embarcaciones*.

O significado do intercâmbio comercial entre Montevideu e comerciantes estrangeiros no período entre 1810 e 1814 atingiu níveis nunca antes registrados. Embora Montevideu tenha de forma gradativa concentrado redes de comércio transimperial (legal e ilegal) desde a década de 1780, pela primeira vez em um determinado ano mais da metade dos navios que entravam em Montevideu vinha de portos estrangeiros. Rio de Janeiro foi o principal porto estrangeiro de origem de embarcações que entraram no porto Montevideu, com um total de pelo menos 98 embarcações.¹⁴ Outros portos de origem luso-brasileira incluíam a Bahia (20 navios), e o termo genérico Costa do Brasil apareceu como a origem de 9 embarcações. Portos localizados geograficamente mais próximos, como Rio Grande (3) e Santa Catarina (1), foram relativamente insignificantes para o comércio de Montevideu no período. Esses dados sugerem que a simples proximidade geográfica não era uma variável determinante para as redes de comércio transimperial. O caso de Montevideu evidencia que antigas rotas e redes comerciais desenvolvidas durante o final do período colonial foram o principal fator que moldou os padrões de comércio com os luso-brasileiros e outros estrangeiros. As antigas redes conectando Sacramento com Rio de Janeiro e Bahia, que depois passaram a operar desde Montevideu após 1777, continuavam ativas e foram influências cruciais para o processo independentista na região. Além das redes comerciais ligando Montevideu ao Brasil, depois de 1812 o Rio de Janeiro tornou-se a sede de um ministro espanhol encarregado de representar a Junta Espanhola na Corte Portuguesa. Como resultado, o Rio de Janeiro apareceu não apenas como um *hotspot* comercial para Rio da Prata, mas também como um centro político monarquista.

Entre 1810 e 1814, enquanto Montevideu continuou sendo o principal bastião lealista no Atlântico Sul, houve um aumento significativo no comércio

¹⁴ Dados sobre porto de origem não disponível para todos os casos.

com portos brasileiros. Fazendo uso de redes de comércio transimperial previamente estabelecidas, a comunidade mercantil de Montevideu conseguiu manter com sucesso o fluxo mercantil.¹⁵ O incremento no fluxo comercial da rota comercial entre Rio da Prata e Rio de Janeiro avançou ainda mais a integração dos mercados brasileiros e rio-platenses. De acordo com um manual de comércio da Nova Inglaterra, o volume manuscrito anônimo intitulado *New England Trader's Book*, o comércio do Rio de Janeiro era preferido dentre os portos brasileiros, uma vez que ali se podia adquirir couros, sebo, charque, cascarilla e mesmo prata, provenientes do Rio da Prata, sem fazer necessário avançar ao sul na navegação.¹⁶ Dessa forma, a manutenção do projeto monarquista acentuou os vínculos comerciais com o Brasil.

O projeto político monarquista e leal à Espanha em Montevideu foi sustentado pelos grupos mercantis ligados ao comércio transimperial com o Brasil. Comerciantes como Matteo Magariños, Francisco Joanicó, Manuel Diago, Carlos Camuso, Manuel Vidal e Juan José Duran foram importantes financiadores da administração local e importantes agentes no comércio com o Brasil – todos esses indivíduos seriam participantes do governo da Cisplatina ao final da década. Matteo Magariños distinguiu-se como um dos comerciantes mais ativos nas rotas com o Brasil e tinha importado escravos desde os primeiros anos do século XIX. Durante as invasões britânicas, Magariños fez doações patrióticas à Coroa e emprestou dinheiro para a defesa da cidade. Entre 1805 e 1808, enviou pelo menos três navios para o Brasil.¹⁷ Suas conexões no Rio de Janeiro foram construídas a partir de redes previamente formadas por uma geração anterior de comerciantes ativos em Montevideu.

Magariños também desenvolveu em Montevideu fortes redes comerciais e políticas com mercadores locais também envolvidos no comércio com a Luso-América e com os britânicos no início do século XIX. Magariños atuou como advogado (*apoderado*) de mercadores como Francisco Antônio Maciel e Cipriano de Melo – dois comerciantes que desempenharam um papel essencial na manutenção das redes de comércio transimperiais entre o Brasil e o Rio da Prata na região entre 1780 e 1790, especialmente no Rio de Janeiro e na Bahia. Entre 1810 e 1814, Magariños usou suas redes no Brasil

¹⁵ Archivo General de la Nación – Uruguay (AGNU). EHG Caja 107, exp. 73 y 93. 1812. JCB – BUENOS AYRES 1810-1819, B81 A962c V.2. 1-Size. Proclama, Virrey Vigodet, Montevideo, 1811.

¹⁶ Rhode Island Historical Society (RIHS). *Trader's Book*. Anonymous. c.1810. Mss. 9001-T, p 112-140, 1810.

¹⁷ Archivo General de la Nación – Uruguay. Escribanía de Hacienda y Gobierno (EHG). Libro 95, Libro de Entrada de Buques.

para comprar e suprir trigo para Montevidéu durante o sítio imposto pelas forças de Buenos Aires.

Além disso, Magariños tinha participação ativa nas políticas municipais e locais, tais como o apoio às Juntas, à corporação mercantil e às instituições religiosas que promoveram a filantropia em Montevidéu e proporcionaram um nível mais alto de institucionalização e continuidade para o comércio transimperial na região. Magariños foi um importante membro e advogado da Junta de Comerciantes de Montevidéu, além de um membro ativo nas instituições locais, tornando-se o *Hermano Mayor* da *Hermandad de Caridad*. Essas instituições foram cruciais para apoiar não apenas o projeto monarquista contra Buenos Aires, mas também deram amplo suporte ao projeto cisplatino a partir de 1816 (Prado, 2015, Capítulo 7).

Entre 1810 e 1814, a comunidade de comerciantes de Montevidéu envolvida com o comércio transimperial ganhou ainda mais proeminência na cidade porto. O grupo de comerciantes envolvidos no comércio com o Brasil se tornou a facção comercial mais ativa em operação em Montevidéu. Tal processo é evidente na análise da atividade do porto de Montevidéu (Tabela 1), mas comerciantes estrangeiros que passaram pela cidade também observaram a proeminência e influência dos comerciantes que tratavam com o Brasil e outros países estrangeiros na vida social de Montevidéu. O comerciante inglês Thomas Kinder relatou, durante sua passagem pela cidade em 1810, ter se hospedado na casa de Francisco Joanicó e interagido com vários outros mercadores espanhóis, *criollos* e luso-brasileiros que tinham experiência no comércio entre o Brasil e o Rio da Prata. A crise de legitimidade na Espanha permitiu às elites mercantis de Montevidéu expandir suas atividades no comércio atlântico e com o Brasil em especial.¹⁸

Após um prolongado cerco militar, em 1814 as tropas de Buenos Aires conseguiram invadir e conquistar Montevidéu, pondo fim efetivo ao domínio espanhol no Rio da Prata. O projeto político de Buenos Aires foi concebido em parte para canalizar o comércio marítimo para os portos controlados pelas elites portenhas, como Buenos Aires ou Ensenada de Barragán (considerada extensão jurídica de Buenos Aires). Além disso, as antigas rivalidades e o faccionalismo político eram variáveis importantes no novo arranjo do poder em Montevidéu. Após a queda de Montevidéu lealista, muitos mercadores espanhóis, *criollos* e estrangeiros fugiram da cidade em busca de asilo

¹⁸ Thomas Kinder manuscript, 1810. John Carter Brown Library.

no Rio de Janeiro. A Corte do Rio de Janeiro tornou-se não só um centro para a diplomacia europeia no Atlântico Sul, mas também um *hotspot* de comerciantes e políticos Montevideanos exilados.

O sucesso das forças portenhas no controle de Montevideu foi de curta duração. Nas campanhas da Banda Oriental, o projeto revolucionário de Artigas ganhou tração e avançou na campanha em oposição à supremacia de Buenos Aires na Banda Oriental (Alonso; Sala; De La Torre, 1970). Em 1815, as forças federalistas de Artigas invadiram e ocuparam Montevideu, estabelecendo controle sobre todo o território da Banda Oriental (incluindo áreas anteriormente disputadas com Buenos Aires, como Colônia do Sacramento). Artigas declarou o Estado Oriental soberano autônomo e fez dele um participante da Liga Federal de Pueblos Libres.¹⁹ O controle de Artigas de Montevideu teve um efeito arrasador no comércio luso-brasileiro, mas não durou muito tempo.

A ascensão do projeto artiguista na Banda Oriental enfrentou forte oposição dos grandes comerciantes e estancieiros da Banda Oriental, especialmente a oligarquia urbana vinculada ao comércio com o Brasil.²⁰ Ainda que grupos contrários a Artigas e antirrevolucionários tivessem interesses heterogêneos, o apoio aos projetos monárquico e de manutenção dos vínculos comerciais com a América lusitana e com outros mercados estrangeiros foi capaz de congregiar elites com diferentes interesses. Especificamente, comerciantes e terratenentes envolvidos com exportação de couros e produtos pecuários e comércio transimperial (com fortes ligações a portos luso-brasileiros) tinham agendas opostas ao artiguismo. O apoio de Artigas à redistribuição de terras causou temores entre as elites latifundiárias que exportavam produtos agrícolas, qualificando o artiguismo como “anarquia”. No cenário urbano, as forças artiguistas confiscaram bens de comerciantes em Montevideu quando da tomada da cidade porto em 1815.

Em 1816, com o apoio das elites de Montevideu e a aquiescência das autoridades de Buenos Aires, o Império luso-brasileiro invadiu e ocupou a Banda Oriental para cessar “os terrores da anarquia” artiguista na campanha e restabelecer a “ordem”.²¹ O apoio à intervenção luso-brasileira e, subse-

¹⁹ A Liga Federal foi um projeto político federativo liderado por José Artigas que incluiu as províncias da Banda Oriental, Corrientes, Cordoba, Santa Fé, e Entre Rios.

²⁰ Para maiores informações sobre o projeto artiguista, ver Frega (2007).

²¹ O Diretório das Províncias Unidas aceitou a intervenção luso-brasileira contra Artigas condicionada ao reconhecimento da independência das Províncias Unidas, Santa Fé e Paraguay (Frega, 2007).

quentemente, para um projeto monárquico para a Banda Oriental aproximou diferentes grupos da elite montevidéana: comerciantes conectados ao Brasil e ao comércio com estrangeiros, comerciantes conectados à Espanha e ainda defensores da restauração espanhola, e estancieiros conectados à exportação de produtos agropecuários.²² A invasão luso-brasileira provocou ainda o aumento de estancieiros luso-brasileiros na região norte da Banda Oriental. Provedo a maior parte das tropas de infantaria e cavalaria para as forças imperiais, as oligarquias pecuaristas do Rio Grande de São Pedro estabeleceram importantes interesses no Estado Oriental (Souza, 2004). As consequências da imigração de estancieiros brasileiros para o estado oriental teriam reverberações nas décadas seguintes, seja na Guerra da Cisplatina (1825-1828), seja na Guerra dos Farrapos (1835-1845).

O restabelecimento do comércio com o Brasil foi uma preocupação primordial para as elites envolvidas com a ocupação luso-brasileira. Nos anos seguintes à invasão luso-brasileira, o movimento naval do porto de Montevideu vinculado ao comércio com o Brasil cresceu substancialmente comparado com o período anterior. A partir de 1817, pela primeira vez na história, o porto de Montevideu recebeu primordialmente navios luso-brasileiros, ainda que a presença de embarcações inglesas e estadunidenses também fosse frequente. Entretanto, navios ingleses e norte-americanos agora utilizavam Montevideu como um porto de escala a caminho ou retornando de Buenos Aires. O período da ocupação luso-brasileira também marcou uma mudança no tipo de movimento naval de Montevideu, com o incremento da atividade de embarcações menores, provenientes de portos regionais, que muitas vezes faziam comércio de suprimentos.

A hegemonia luso-brasileira no comércio do Rio da Prata em geral, e no porto de Montevideu em especial, também acentuou a integração dos espaços comerciais no Atlântico Sul. Durante esse período, as conexões comerciais entre o porto platino e os portos brasileiros se aprofundaram de tal forma que era possível adquirir produtos do Rio da Prata nas casas comerciais do Rio de Janeiro ou Bahia – dessa forma, convertendo o Brasil em um espaço de reexportação dos produtos platinos –, mas o Brasil tornou-se o principal fornecedor de manufaturas, produtos agrícolas e alimentos para Montevideu e a região do Prata.

²² Para uma análise mais ampla do período cisplatino na campanha Oriental, ver Alonso, Sala e De La Torre (1970).

3. O comércio luso-brasileiro e a invasão luso-brasileira (1816-1822)

Em janeiro de 1817, o cabildo de Montevideu enviou representantes ao Rio de Janeiro, à época capital do Império português, com a missão de propor a anexação da Banda Oriental ao Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves.²³ Os representantes montevidéanos levaram instruções detalhadas com as condições para incorporação do território à monarquia luso-brasileira. As instruções abordavam principalmente questões acerca do comércio.

A importância de restabelecer o comércio transimperial era uma preocupação primordial para as elites de Montevideu. Os artigos 6º e 8º das instruções do cabildo estabeleciam o livre comércio no porto de Montevideu, a liberdade de estrangeiros residirem e negociarem na província, e previam investimentos para melhorar os molhes do porto, a limpeza da área portuária, a construção de um farol, entre outras medidas para assegurar a “felicidade, o aumento do comércio marítimo” (Instruciones..., 1821 apud Devoto, 1936). Muitos desses pedidos eram antigas demandas que os comerciantes de Montevideu sem sucesso pleiteavam junto a Buenos Aires desde a década de 1790 (Capilla de Catellanos, 1962).

A prioridade das elites de Montevideu para com o restabelecimento do comércio produziu resultados rápidos. Entre 1818 e 1822, o número de embarcações no porto de Montevideu cresceu de forma significativa. Segundo os registros portuários de Montevideu, aproximadamente 1185 embarcações ingressaram no porto durante o período: 109 barcos em 1818; 263 em 1820; 404 no ano de pico de 1821; e um total de 398 embarcações em 1822. No entanto, a diminuição no tamanho de embarcações envolvidas nessa rota comercial indicava o crescimento do comércio costeiro e regional. Enquanto bergantins foram as embarcações mais comuns adentrando o porto de Montevideu durante o período (50,1% de todas as embarcações), é importante ressaltar o aumento na quantidade de sumacas, pequenas embarcações amplamente usadas para a navegação regionais (de 38 sumacas em 1818 para 87 em 1822, correspondendo a de cerca de 25% do movimento do porto). O número de fragatas também aumentou, em parte devido ao aumento das embarcações de guerra. O aumento de embarcações menores, como as polacras, sumaquinhas, goletas, chalupas, lanchas e iates também

²³ Para uma excelente análise sobre os ideais monarquistas vinculados à corte lusitana no Rio de Janeiro e os projetos políticos no Rio de Prata, ver Pimenta (2005).

corroborar o aumento da importância da navegação regional no porto de Montevideu.

Durante o período da ocupação luso-brasileira em Montevideu, houve um aumento do comércio com o Brasil. A Tabela 2 mostra a evolução do movimento portuário durante a ocupação luso-brasileira de Montevideu de acordo com nacionalidade dos navios. Os dados demonstram o crescimento e a prevalência das redes comerciais luso-brasileiras, representando 26,7% do movimento total das embarcações. Se acrescentarmos as naves sob a bandeira “Nacional” para o ano de 1822, os navios luso-brasileiros foram responsáveis por 45,2% do movimento naval do porto de Montevideu durante o período. Apesar do predomínio dos navios luso-brasileiros, embarcações britânicas representaram 20,8 % (233) do movimento total durante o período, enquanto as embarcações dos Estados Unidos representaram 15,2% do total do movimento portuário. Os barcos que navegavam com a bandeira de Buenos Aires representaram 6,8% do total de embarcações, enquanto os navios franceses contribuíram com 6,1% do tráfego do porto. Os navios restantes tinham bandeiras que variavam desde Chile, Sardenha, Suécia, Holanda até Rússia. Apenas três navios com bandeira espanhola foram registrados durante o período.

Tabela 2 – Entrada de Embarcações no Porto de Montevideu

Bandeira	Ano					Total
	1818	1819	1820	1821	1822	
Espanha	2	0	0	0	1	3
Grã-Bretanha	17	4	49	90	73	233
Estados Unidos	12	2	32	57	68	171
Dinamarca	0	0	1	3	3	7
França	5	0	20	26	18	69
Hamburgo	1	0	0	0	0	1
Buenos Aires	18	0	16	18	25	77
Chile	1	0	0	3	0	4
Sardenha	1	1	10	15	7	34
Rússia	0	0	1	1	1	3
Suécia	0	0	3	4	2	9

(continua)

Bandeira	Ano					Total
	1818	1819	1820	1821	1822	
Holanda	0	0	1	2	1	4
Nacional	0	0	0	22	187	209
Total	109	11	256	362	386	1125

Fonte: Archivo General de la Nación – Uruguay. Ex-AGA. Libro 99. Dados para 1819 não disponíveis quando da consulta para esta pesquisa.

O movimento naval do porto de Montevideu durante a ocupação luso-brasileira não alterou a origem dos principais agentes comerciais que atuavam na região desde as últimas décadas do período colonial. Luso-brasileiros e, depois de 1822, embarcações “nacionais” representavam quase metade da atividade portuária de Montevideu, enquanto o movimento de embarcações britânicas e anglo-americanas representava 36% (405) das navas que entravam no porto de Montevideu. Os dados sugerem que durante a ocupação luso-brasileira ocorreu a consolidação da hegemonia comercial do Rio de Janeiro e a consolidação da participação dos principais parceiros comerciais transimperiais tradicionais durante o período tardo-colonial na região (Grã-Bretanha e Estados Unidos).

A ocupação brasileira teve efeitos importantes no espaço portuário platino e provocou uma reorientação nos fluxos comerciais: o porto de Montevideu ficou mais vinculado ao comércio luso-brasileiro e menos articulado com o movimento naval de Buenos Aires. Entre 1818 e 1822, embarcações dos portos luso-brasileiros e de portos regionais do Rio da Prata concentraram a maior parte das operações de comércio marítimo de Montevideu, enquanto outros portos do Atlântico, que anteriormente desfrutavam de fortes conexões com Montevideu, perderam terreno. O progressivo caráter regional do porto de Montevideu é evidenciado pelos itinerários das embarcações britânicas e anglo-americanas. Ainda que numerosas embarcações de potências do Atlântico Norte agora não tivessem em Montevideu seu destino final ou prioritário no Rio da Prata, Montevideu passou a ser um porto de escala no estuário. Os dois principais portos de origem das embarcações que entravam em Montevideu eram Buenos Aires, origem de 21,4% (208) de todas as embarcações durante o período, e o Rio de Janeiro, que representava 20,7% (201). Dos 208 navios que chegam de Buenos Aires, 55 navegavam sob bandeira de Buenos Aires/Províncias Unidas, 46 com bandeira da Grã-Bretanha, 37 de Portugal e 41 hasteavam a bandeira “Nacional”.

O total de embarcações portuguesas e nacionais totalizou 78 navios que navegam sob a bandeira luso-brasileira – ou seja, 37% das embarcações provenientes de Buenos Aires navegavam com pavilhão luso-brasileiro. Havia apenas treze navios anglo-americanos que entraram em Montevidéu vindos de Buenos Aires e apenas quinze navios chegaram de outros portos europeus. O tráfego pesado entre Buenos Aires e Montevidéu mostra que, apesar da desarticulação política do complexo portuário do Rio da Prata, ambas as cidades ainda desempenhavam papéis complementares na logística e na organização do comércio Atlântico. No entanto, os comerciantes de Buenos Aires eram muito menos dependentes de seus agentes de Montevidéu e não estavam mais sujeitos às autoridades de Montevidéu. Na prática, Montevidéu, durante a ocupação brasileira, deixou de ser o porto atlântico de Buenos Aires.

As cargas das embarcações que entravam em Montevidéu também revelam o predomínio do comércio regional no movimento portuário. A maioria dos navios de bandeira luso-brasileira, nacional ou de Buenos Aires estava parcialmente carregada de alimentos (farinhas e conservas de origem luso-brasileira, frutas), lenha, além dos tradicionais *frutos del país* (couros, cera, sebo). Mais revelador ainda, os navios mercantes ingleses e norte-americanos provenientes de Buenos Aires entravam em Montevidéu já carregados com produtos como couro, sebo e demais *frutos del país*. Entre 1818 e 1822, Montevidéu deixou de ser o primeiro porto de escala dos navios transatlânticos do Rio da Prata e a cidade perdeu a antiga função de principal entreposto para o comércio transimperial na região.

Durante o período, o número de embarcações que entraram no porto de Montevidéu a partir de outros portos regionais menores, com cargas de gêneros alimentícios, suprimentos e outros bens agrícolas também cresceu. Havia um total de 81 embarcações que atracavam em Montevidéu vindas de outros portos da Banda Oriental, como Maldonado (26), Soriano (24), Colônia (8), Daiman, Sauce, Rosário, Rio Negro, Santa Lucia (entre 1 e 3 barcos cada). Montevidéu também recebeu embarcações procedentes da Patagônia (4), Santa Fé (2) e Ensenada (6). As embarcações envolvidas nesse comércio eram normalmente chalupas, sumacas, sumaquinhas e outros barcos não adequados para a navegação transatlântica, e suas cargas eram destinadas principalmente ao abastecimento de Montevidéu. Tal tendência marca um afastamento dos padrões de comércio e movimento naval registrados no período colonial.

Durante o período de 1818 a 1822, houve um crescimento acentuado no número de navios na rota entre Montevidéu e Rio de Janeiro. Dos 206 navios que atracaram em Montevidéu vindos do Rio, para os quais temos informações, mais da metade navegou sob a bandeira do Império luso-brasileiro (75 com bandeira portuguesa e 31 sob bandeira nacional). Embarcações britânicas provenientes do Rio totalizaram 41, enquanto as estadunidenses chegavam a 31. Também entraram em Montevidéu vindas do Rio quinze naus com bandeiras de outros países europeus (Gênova, Prússia), e seis navios com a bandeira de Buenos Aires. Os dados sugerem não apenas o crescimento das ligações comerciais entre o Rio de Janeiro e Montevidéu, mas também mostra que os navios americanos, com mais frequência do que os britânicos, usavam Montevidéu como seu principal porto de escala na região. Além disso, a grande quantidade de navios britânicos e norte-americanos que chegou do Rio de Janeiro sugere a existência de uma rota marítima do Atlântico Sul, na qual o litoral do Brasil e o Rio da Prata estavam interconectados.

A prevalência luso-brasileira no comércio naval do Rio da Prata não se restringiu às conexões diretas com o Rio de Janeiro. Pelo menos 201 embarcações navegaram de outros portos brasileiros para Montevidéu durante o período. Os outros portos brasileiros ativos no comércio com o Prata eram Rio Grande (80 embarcações), Bahia (37) e Paranaguá (38). A grande maioria dos barcos que navegavam nos portos do sul do Brasil (Rio Grande e Paranaguá), estava sob bandeiras luso-brasileiras ou nacionais (96%). Sua carga era composta principalmente de alimentos, madeira e outros produtos agrícolas. O crescimento da participação desses portos regionais no movimento portuário corrobora a percepção de uma mudança dramática no papel de Montevidéu como um porto do Atlântico. Fica clara a crescente dependência da cidade em receber provisões de outras regiões, em grande parte devido às necessidades impostas pelo contínuo conflito com as tropas artiguistas na campanha. Esses dados não apenas sugerem um enfraquecimento de Montevidéu como um entreposto de comércio atlântico, mas mostra a fragilidade da administração luso-brasileira na área, já que a cidade precisava importar produtos básicos e necessidades básicas (farinha, arroz, madeira).

O suprimento de alimentos e outros produtos básicos para o dia a dia de Montevidéu envolvia ainda embarcações luso-brasileiras ou nacionais que operavam com outros portos regionais brasileiros. Portos do sul do Brasil como Santa Catarina (31 navios), Santos (15), Jaguari (3) e Porto Alegre (2) surgiram como importantes portos de origem de navios que entraram em

Montevideu após 1810. Esse padrão de comércio refletia o aumento da dependência da administração lusitana em relação ao Brasil para fornecimento de gêneros alimentícios e outros bens básicos.

A maior participação de embarcações de portos regionais envolvidos no comércio de alimentos e bens básicos no movimento portuário não deve ofuscar, entretanto, o aumento no comércio com dois portos luso-brasileiros tradicionalmente ligados a Montevideu desde o período colonial: Rio de Janeiro e Bahia. As cargas dos navios que operavam nessas rotas eram diversificadas e contavam com manufaturas, açúcar, tabaco, entre outros produtos que eram característicos do comércio transatlântico, além de pessoas escravizadas. Mas nem todos os navios que entravam em Montevideu vindos de portos luso-brasileiros navegavam com a bandeira luso-brasileira. Aproximadamente 30% dos 37 navios provenientes da Bahia para o Prata navegavam sob bandeira britânica ou americana. As cargas transportadas para o Rio da Prata incluíam bens manufaturados (ingleses, alemães), ferro, trigo norte-americano e bebidas alcoólicas – incluindo cachaça, vinho, cerveja e gin. Dessa forma, pode-se concluir que as conexões entre o Rio da Prata e a América portuguesa não eram importantes apenas para o abastecimento de Montevideu, mas também para a manutenção de redes mais amplas de comércio no Atlântico.

A partir de princípios da década de 1810, torna-se rotineira a oferta de couros e outros produtos do Rio da Prata nas casas comerciais do Rio de Janeiro. A invasão luso-brasileira, em 1816, ajudou a expandir a oferta de produtos do Rio da Prata em outros portos brasileiros. Entre 1817 e 1825, a oferta de produtos do Rio da Prata também se tornaram comum em listas de “preços correntes” de Bahia, Pernambuco, além das do Rio de Janeiro. Os “preços correntes” informados por agentes norte-americanos nos portos luso-brasileiros listam os preços de couros – vacum e cavalari, sebos e charque do Rio da Prata regularmente. No Rio de Janeiro, no início da década de 1810, couros de Montevideu eram ofertados a 24 e $\frac{3}{4}$ de centavos de dólar a unidade (aproximadamente 200 réis), enquanto os de Rio Grande eram vendidos a 27 $\frac{1}{2}$ a unidade (aproximadamente 220 réis). Já couros de Buenos Aires vendiam a 29 centavos (236 réis), e os de Santa Cruz a 31 cêntimos (aproximadamente 250 réis).²⁴ Cerca de uma década mais tarde, em 1821, James Birkhead, também no Rio de Janeiro, listava couros de La Plata e Rio Grande a 150 réis pela libra, e couros de cavalo – um produto eminentemente

²⁴ Trader's Book. Anonymous. c.1810. Mss. 9001-T. p 112-140, 1810. RIHS.

platino – a \$700 réis por libra.²⁵ Na Bahia, couros do Rio da Prata e Rio Grande eram oferecidos por 140 réis a unidade, ao passo que aspas de gado eram oferecidas por 7\$500 por milhar.²⁶

A ocupação luso-brasileira teve o efeito claro de acentuar os vínculos comerciais entre portos brasileiros e o Rio da Prata em geral, e Montevideu em específico. De certa forma, o período entre 1817 e 1822 foi marcado pela subordinação do comércio marítimo de Montevideu a interesses das elites comerciais luso-brasileiras. A partir de 1817, Montevideu perdeu a importância como um centro transatlântico para o comércio transimperial e assumiu o caráter de um porto regional, ou porto subsidiário do Brasil e de Buenos Aires. Com o fim do sistema mercantil espanhol, Montevideu perdeu seu papel de principal porto de escala, transbordo e autorizações burocráticas das embarcações procedentes ou dirigidas a Buenos Aires. Durante o período de controle luso-brasileiro, no entanto, o Rio de Janeiro se consolidou como o principal porto atlântico em contato com Montevideu. O Rio de Janeiro, e em menor grau Salvador da Bahia, não apenas aumentaram suas trocas comerciais com Montevideu, mas também se tornaram portos de escala para as embarcações norte-americanas e britânicas a caminho de Montevideu. O envolvimento de comerciantes de Montevideu na administração cisplatina contribuiu para o aumento de embarcações luso-brasileiras no movimento portuário de Montevideu.

4. A Província Cisplatina e a Independência do Brasil: a crise do comércio com o Prata

Após a vitória final contra as tropas de Artigas em 1820, a administração luso-brasileira consolidou seu controle sobre Montevideu e o interior da Banda Oriental. Ao final de 1820, as autoridades luso-brasileiras convocaram um Congresso Geral Extraordinário para que se decidisse o futuro da Banda Oriental como uma entidade política. Para o Congresso Extraordinário de 1821, todos os *cabildos* da província deviam enviar representantes para decidir sobre a anexação da província ao Império luso-brasileiro sob o nome de Província da Cisplatina (alias, Oriental). Sob intensa pressão das forças brasi-

²⁵ James Birkhead, *Prices Current in Rio de Janeiro*. Brown Family Business Records, Box 308, Folder 6-9. March-Aug., 1821. John Carter Brown Library (JCBL).

²⁶ John Gilmer & Co., *Prices Current in Salvador or Bahia by Carrington Papers*, Box 257. March, 1824, RIHS.

leiras e de seus aliados locais, todos os representantes dos *pueblos* da Banda Oriental votaram pela anexação da província ao Império luso-brasileiro no mesmo dia.

As condições da incorporação elaboradas pelo Congresso foram semelhantes à proposta de anexação de 1817. Os artigos de incorporação apresentados pelo representante Dámaso Larrañaga reforçavam a manutenção de “privilégios, isenções, *fueros*, costumes, títulos e prerrogativas” a todos os *pueblos* e ao mesmo tempo garantia o livre comércio.²⁷ A Província Cisplatina enviaria representantes à Corte do Rio de Janeiro e um *síndico procurador*, que seria nomeado para representar o interesse das corporações e cabildos da Banda Oriental perante o governo provincial. Além disso, as autoridades civis e militares deviam ser nomeadas por autoridades locais, e nenhuma tributação adicional ou extraordinária poderia ser imposta pelo Império. Idioma, território e as “leis da terra” deveriam ser mantidos como estavam sob o domínio espanhol. O retorno à monarquia por meio da incorporação ao Império brasileiro significou a manutenção do *status quo* colonial, a ênfase no comércio com o Brasil e a neutralização de uma revolução social com forte participação popular. A incorporação da Província Cisplatina ao Império luso-brasileiro, no entanto, enfrentou um profundo e fatal golpe com a Independência do Império brasileiro em 1822.

Em 1822, após a notícia da Independência do Brasil chegar a Montevideú, as autoridades Cisplatinas e o governador luso-brasileiro Carlos Frederico Lecor aderiram à emancipação sob a égide de Dom Pedro. Entretanto, 3 mil soldados fiéis a Portugal, os Voluntários Reais, rebelaram-se contra o governo de Carlos Frederico Lecor, o Barão de Laguna (1816-1825), invadiram Montevideú e expulsaram as autoridades provinciais da capital (Ferreira, 2012). A guerra civil luso-brasileira na Banda Oriental entre as tropas leais a Lisboa e as leais ao Rio teve consequências calamitosas para o projeto político monarquista. Entre 1822 e o final de 1824, o porto de Montevideú ficou fechado ao comércio brasileiro. O conflito militar causou uma forte redução no comércio de longa distância, uma situação que levou as autoridades da Cisplatina a abrir os portos de Colonia e Maldonado aos navios transatlânticos, numa tentativa de contornar o porto de Montevideú, mas tais medidas foram insuficientes.

²⁷ Ministério das Relações Exteriores. Arquivo Histórico do Itamaraty. Invasão e Anexação da Banda Oriental. Lata 194, Maços 1 e 2, 1816-1821.

O comércio marítimo em Montevideu estava restrito ao comércio de curta distância e ao fornecimento de suprimentos. Ao final de 1822, Nicolas de Herrera, Secretário da Província, expressou suas preocupações a Lucas Obes, representante da Província no Rio de Janeiro. Herrera admitia que a situação apresentava sérios riscos para a manutenção da Banda Oriental como parte do Império brasileiro. Segundo ele, “não há comércio nem estabilidade” e a “receita da alfândega é fraca devido ao baixo volume de comércio que gera incerteza e desconforto entre as pessoas”.²⁸ O principal projeto econômico da Província, o comércio com o Brasil, havia colapsado.

Nos anos seguintes, a guerra civil luso-brasileira continuou com intensidade. As forças brasileiras só puderam voltar a entrar em Montevideu em 1824, mas, até então, o projeto da Cisplatina havia perdido o apoio entre os principais comerciantes e líderes políticos da cidade, bem como entre os grupos populares urbanos. Alguns meses depois, em 1825, um grupo de caudilhos invadiu a Banda Oriental com o apoio de Buenos Aires para acabar com o domínio brasileiro. De 1825 a 1828, as Províncias Unidas e o Império brasileiro lutaram pelo território. O armistício de 1828, mediado pela Grã-Bretanha, estipulou a criação da República Oriental do Uruguai como um país independente. Nesse período, o comércio com o Rio da Prata foi inviabilizado não apenas pela guerra aberta contra os caudilhos orientais apoiados por Buenos Aires, mas também pela intensa atuação de corsários das Províncias Unidas contra o comércio naval brasileiro ao sul.²⁹ A partir de 1825, jornais brasileiros passam a relatar quase diariamente os confrontos com diferentes corsários de Buenos Aires e a apreensão de dezenas de embarcações brasileiras navegando para as províncias do sul, assim como embarcações conduzindo escravos para o Rio de Janeiro. Apenas um corsário, ainda em 1825, o *Lavalleja*, aprisionou mais de uma dezena de barcos brasileiros nos primeiros seis meses de conflito, incluindo mais de 400 escravizados. Nos anos seguintes, outros corsários platinos, como o *Arrogancia*, o *Oriental Argentino*, o *Pampeiro*, o *Lassimpar* ou o *General Marsil*, não apenas infligiram prezas em embarcações brasileiras navegando rumo ao Prata, mas também atacaram naves operando entre Brasil e África, entre as capitânicas do sudeste e norte. À medida que a guerra se prolongava, os conflitos se tornavam mais violentos e disseminados na costa brasileira, além de fazer prezas de navios mercantes,

²⁸ ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN – URUGUAY (AGNU). Nicolas de Herrera a Lucas Obes. 28 oct. 1822 – Lucas Obes. Cj 16 Carpeta 02.

²⁹ *Diário do Rio de Janeiro*. Edições 336, 339, 341, 825, dezembro de 1825. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional; Hemeroteca Digital Brasileira.

ocasionalmente tais corsários queimavam as embarcações aprisionadas após o saque.³⁰ Como uma consequência direta da Independência do Brasil em 1822, a crise do modelo econômico e político da Cisplatina significou uma ruptura das antigas rotas mercantis com o Prata – ao menos temporariamente. Após a criação do Uruguai como um país independente, o comércio com o Prata foi retomado, porém os itinerários das embarcações, as estratégias e o volume de comércio, os produtos e os agentes envolvidos haviam sido transformados. Se as guerras de independência do Rio da Prata não haviam desarticulados as rotas e estratégias de comércio existentes entre o Brasil e o Prata desde o período colonial, a Independência do Brasil representou um golpe fatal e deixou tensões não resolvidas que levaram, na década seguinte, à eclosão da Guerra dos Farrapos (1835).

5. Conclusão

A partir das últimas décadas do período colonial, o comércio marítimo entre o Rio da Prata e o Brasil cresceu de forma acentuada. Apesar da conquista espanhola da Colônia do Sacramento em 1777, rapidamente as redes comerciais que articulavam o estuário platino e os portos luso-brasileiros foram restabelecidas a partir de Montevideú. Utilizando-se de prerrogativas legais conferidas pela coroa espanhola para comércio com nações neutras, privilégios para a introdução de escravos por estrangeiros, e pelo estratagema de arribadas forçadas consagradas no direito natural, comerciantes rio-platenses e luso-brasileiros rapidamente reconectaram a lucrativa rota entre o Rio da Prata e o Brasil. O crescimento desse comércio foi tanto, que impactou as economias regionais no sudeste brasileiro – levando à alta de preços de *commodities* e escravizados ofertados no interior das Minas Gerais e Rio de Janeiro, assim como estimulando agricultores e negociantes locais a suprir a demanda platina por cachaça, açúcar, tabaco, móveis de jacarandá, café, índigo, entre outros artigos. Simultaneamente, as economias regionais do Prata também foram afetadas pela demanda brasileira para couros de gado e cavalos, sebo, trigo, e outros derivados da pecuária a partir de Montevideú. Montevideú tornou-se rota de exportação para o Brasil de comerciantes buenaienses, assim como para estancieiros e comerciantes brasileiros estabelecidos na Banda Oriental e em Rio Grande de São Pedro. A importância das rotas entre

³⁰ *Diário do Rio de Janeiro*. Edição 124, 4 de maio de 1822. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional; Hemeroteca Digital Brasileira.

portos brasileiros e o Rio da Prata cresceu a ponto de autoridades do Rio Grande de São Pedro reclamarem repetidas vezes dos prejuízos que tais rotas – consideradas de contrabando – impunham ao movimento e à arrecadação do porto de Rio Grande, preterido nesse comércio em relação a Montevideú.

Quando do início das guerras de independência no Rio da Prata, a postura lealista de Montevideú em relação a Espanha levou ao incremento da presença luso-brasileira no comércio da região. Nesse período, pela primeira vez o número de embarcações estrangeiras (e especialmente luso-brasileiras) superou o volume de embarcações espanholas. Entre 1810 e 1814, couros, sebos, aspas e couros de cavalos provenientes do Rio da Prata se tornaram comuns no comércio da capital luso-brasileira e se tornaram artigos importantes de reexportação do Rio de Janeiro para os Estados Unidos e a Europa. Nesse período, os portos brasileiros se tornaram escala importante também para navios mercantes de outros países que navegavam rumo ao Prata, sublinhando ainda mais a integração comercial entre a região e o Brasil.

A anexação da Banda Oriental e de Montevideú como a Província Cisplatina (1816-1825) levou ao aumento da integração entre o comércio de Montevideú com portos brasileiros. Entre 1817 e 1822, Montevideú converteu-se em um porto subsidiário do Rio de Janeiro, perdendo o caráter de entreposto atlântico do qual disfrutara durante o período colonial. Montevideú, antes porto atlântico de Buenos Aires e principal entreposto espanhol no Atlântico Sul, converteu-se, sob domínio luso-brasileiro, em um porto regional dependente mormente do Rio de Janeiro para os contatos atlânticos. Esse período consagrou o tipo de comércio, gêneros, agentes e rotas ligando a América portuguesa e o Rio da Prata que haviam surgido nas últimas décadas do período colonial.

A dominação brasileira assegurou o *satus quo* das elites mercantis de Montevideú. Foi a Independência do Brasil, em 1822, entretanto, que levou à crise de tal modelo. A revolta dos Voluntários Reais contra a adesão à causa de Dom Pedro em oposição ao governo da Província Cisplatina (que apoiou a Independência) provocou uma crise irreversível no projeto luso-brasileiro na Banda Oriental. A perda do controle de Montevideú entre 1822 e 1824 e a posterior eclosão da Guerra da Cisplatina (1825-1828) representaram um golpe mortal ao modelo comercial até então vigente. Para além das perdas econômicas advindas da perda de Montevideú e da Banda Oriental e da desestruturação das redes comerciais existentes desde o fim do século XVIII,

a guerra entre as Províncias Unidas e o Brasil deu espaço à atuação de corsários rio-platenses na costa do Brasil que impuseram prejuízos ao comércio brasileiro com outras províncias e com a África. A Independência do Brasil em 1822 desmantelou as antigas redes comerciais e rotas de intercâmbio entre o Brasil e o Rio da Prata. Ainda que o comércio entre ambas as regiões tenha sido retomado a partir da Independência do Uruguai, em 1828, as tensões originadas pelo rearranjo de forças seriam fundamentais para a eclosão da Guerra dos Farrapos em 1835.

Referências

ALONSO, R.; SALA, L.; DE LA TORRE, N. *La oligarquía oriental en la Cisplatina*. Montevideo: Pueblos Unidos, 1970.

BORUCKI, A. *From shipmates to soldiers*. Albuquerque: UNM Press, 2014.

CANABRAVA, A. P. *O comércio português no Rio da Prata (1580-1640)*. São Paulo: USP, 1984.

CAPILLA DE CASTELLANOS, Aurora. *Historia del consulado de Montevideo*. Vol. I. Montevideo: Museo Historico Nacional, 1962.

DEVOTO, J. E. P. El congreso cisplatino (1821). *Revista del Instituto Histórico y Geográfico del Uruguay*. Montevideo, tomo XII, p. 341-357, 1936.

FERREIRA, F. O General Lecor, os Voluntários Reais e os conflitos pela Independência do Brasil na Cisplatina: 1822-1824. Rio de Janeiro: UFF, 2012 (Tese de Doutorado em História da UFF).

FREGA, A. *Pueblos y soberanía en la revolución artiguista*. Montevideo: Ediciones de la Banda Oriental, 2007.

GAMA, P. J. S. Paulo José Silva Gama para Visconde de Anadia, Porto Alegre, 25 de julho de 1803. *Anais do Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre, v. 12, p. 144, 1998.

GARAVAGLIA, J. C. Economic growth and regional differentiations: the

River Plate region at the end of the eighteenth century. *The Hispanic American Historical Review*, v. 65, n. 1, p. 54-57, 1985.

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

PIMENTA, J. P. Com olhos na América espanhola: a Independência do Brasil (1808-1822). *Cadernos do CHDD*. Brasília, ano. 4, p. 3-23, 2005. Número especial.

PRADO, F. *A Colônia do Sacramento: o extremo sul da América portuguesa*. Porto Alegre: Fumproarte, 2002.

PRADO, F. *Edge of empire: Atlantic networks and revolution in Bourbon Rio de la Plata*. Oakland: University of California Press, 2015.

SOUZA, S. B. de; PRADO, F. Brasileiros na fronteira uruguaia: economia e política no século XIX. In: GRIJO, L. A., NEUMANN, E. et al. (Orgs.). *Capítulos de história do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Editora da UFRGS, p. 121-145, 2004.