



UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO – UFMA
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA – DEHIS

KARLLA RAPHAELA MENDES ANCHIETA

**PIRATAS, CORSÁRIOS E NEGOCIANTES: Maranhão, Grão-Pará e Cabo
do Norte na rota Holandesa (século XVII)**



São Luís

2017

KARLLA RAPHAELA MENDES ANCHIETA

**PIRATAS, CORSÁRIOS E NEGOCIANTES: Maranhão, Grão-Pará e Cabo
do Norte na rota Holandesa (século XVII)**

Monografia apresentada ao curso de Licenciatura em História da Universidade Federal do Maranhão - UFMA, para obtenção do grau de Licenciatura em História.

Orientador: Prof. Dr. Alírio Cardoso

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Alírio Cardoso (Orientador)

Profa. Dra. Antônia da Silva Mota (UFMA)

Profa. Dra. Maria Izabel Barboza de Moraes (UFMA)

Prof. Dr. Lyndon de Araújo Santos (Suplente - UFMA)

São Luís- MA

2017

Anchieta, Karlla Raphaela Mendes.

Piratas, Corsários e Negociantes : Maranhão, Grão-Pará e Cabo do Norte na rota holandesa século XVII / Karlla Raphaela Mendes Anchieta. - 2017.

55 f.

Orientador(a): Alírio Cardoso.

Monografia (Graduação) - Curso de História, Universidade Federal do Maranhão, SAO LUIS, 2017.

1. Amazônia século XVII. 2. Comercio ilegal. 3. Navegação estrangeira. 4. Pirataria holandesa. I. Cardoso, Alírio. II. Título.

AGRADECIMENTOS

A Deus por ter me dado forças para superar as dificuldades ao longo do caminho.

Ao meu Orientador Alírio Cardoso, pela proposta de pesquisa na área através do PIBIC, agradeço também por ter dado continuidade ao trabalho, agradeço pelos ensinamentos e pela colaboração e paciência.

A UFMA, e ao curso de História, ao corpo docente, por ter me permitido ultrapassar meus horizontes. Agradeço especialmente aos professores Maria da Glória Guimarães Correia e Flávio Soares por serem profissionais de grande potencial que tratam com todo amor o curso e a profissão de Historiador.

A minha família, em especial ao meu pai Osório Anchieta (*in memoriam*) e minha mãe Zélia Anchieta pelos sacrifícios, pelo apoio e pelo amor. Aos meus irmãos Osório Anchieta e Eduardo Anchieta, aos meus tios Rosélia Nunes, Antonio Cardoso e Sebastião Mendes e a todos os meus primos. Aos meus avós paternos, especialmente a Benedito Anchieta por ser um ótimo contador de histórias e colecionador de moedas, e avós maternos.

A Coordenadoria de Biblioteca e Arquivo do Tribunal de Justiça, especialmente a Natalia Atan Fernandes (ex-coordenadora), Cristofersson Mello (Chefe da Divisão de Controle do Acervo), Isterline Machado (Auxiliar Judiciária) e Rodolfo Bílio (Auxiliar Judiciária) agradeço também ao Programa Memória do Ministério Público do Estado do Maranhão especialmente Kelcilene Silva (Historiadora) instituições as quais fui estagiária e que aprimoraram meus conhecimentos profissionais.

Aos meus companheiros de estagio Jocelie Meara Pereira de Sousa, Wenny Nascimento, Vitor Hugo Enes, Regiane Trindade, Paulo Jurandi, Marlijane Dultra, Katiuce Barros, Daniele Lindoso, Luciano.

Aos colegas de graduação Viviane Nava, Thais de Paula, Raylla Miranda, Diele Sousa, Carlos André, Leandro Maciel, Sr. Wilson, Sheyla Rodrigues, Karol Sousa, Julio César, Hemelita, Fabio de Melo.

Aos meus amigos Fernanda Castro, Paloma Lemos, Delryhane Carvalho, Layane Sousa, Luciângela Aguiar, Nilcyane Chaves, Ivaneide Araujo, Kaique Baldez, Paulo Vitor.

E a todos que fizeram parte da minha formação meu muito obrigada!

RESUMO

Quando se ouve falar em piratas, logo vem à mente as atividades de “bandidos” que pilharam, principalmente no Caribe, interessados principalmente na prata espanhola. No entanto sabemos que a pirataria foi uma atividade que se desenvolveu em escala mundial com finalidades diversas e na Amazônia portuguesa não foi diferente. O objetivo deste trabalho é entender como as atividades e interesses de comerciantes holandeses se desenvolveram na região estudada nas primeiras décadas do século XVII. Utilizamos como metodologia pesquisas bibliográficas e análise documental presente nos Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro (ABNRJ) e nos Arquivos Histórico Ultramarino (AHU) e Archivo General de Simancas (AGS).

Palavras-Chave: Amazônia século XVII- Comercio ilegal- Navegação estrangeira- Pirataria holandesa.

RESUMEN

Cuando se entero de piratas, de inmediato viene a la mente las actividades de los "bandidos" que saqueaban, principalmente en el Caribe, principalmente interesado en la plata española. Sin embargo, sabemos que la piratería es una actividad que se ha desarrollado en todo el mundo para diversos fines y portugués Amazon no fue diferente. El objetivo de este trabajo es entender cómo las actividades y los intereses de los comerciantes holandeses han desarrollado en la región estudiada en las primeras décadas del siglo XVII. Se utilizó como metodología de búsquedas bibliográficas y análisis de documentos presentes en las Actas de la Biblioteca Nacional de Río de Janeiro (ABNRJ) y el Archivo de la historia de ultramar (UTA) y el Archivo General de Simancas (AGS).

Palabras clave: siglo XVII Amazon Comercio ilegal de navegación estrangeira- la piratería holandesa.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1: Retrato de Philipp II – Artista: Sofonisba Anguissola.....	19
Figura 2: Retrato de Philippe III de Espanha – Artista: Pedro Antonio Vidal.....	21
Figura 3: Mapas das correntes marítimas.....	24
Figura 4: Parte do Atlas do Maranhão e Grão Pará de João Teixeira Albernaz I.....	28
Figura 5: Derrota da Armada Espanhola, 8 de agosto de 1588, Artista Philippe-Jacques de Loutherbourg.....	30
Figura 6: Mapa de Diogo Homem tendo como destaque o Rio Amazonas.....	35
Figura 7: Logotipo da WIC.....	36
Figura 8: Logotipo da VOC.....	37
Figura 9 Navio Holandês do século XVII.....	39
Figura 10: Mapa da Guiana de Jodocus Hondius, percepção dos Rios Orinoco e Amazonas e vistas ao Caribe.....	42

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	7
2	TERRA A VISTA: Navegação para as “Américas” no século XVII.....	12
	2.1 Navegação para o Caribe.....	12
	2.2 Monarquia composta e União Ibérica.....	16
	2.3 Navegação para a América Portuguesa.....	20
3	O INTERESSE HOLANDÊS NAS TERRAS “DEL MARANHON”	25
	3.1 O início de uma guerra: Os Holandeses.....	27
	3.2 Plano de Invasão.....	30
	3.3 WIC - <i>West Indische Compagnie</i> (Companhia das Índias Ocidentais).....	35
4	INIMIGOS A VISTA: O tripé do comércio ilegal.....	38
	4.1 Produtos de interesse.....	39
	4.2 Fortificações e apoio indígena.....	43
	4.3 Combate à pirataria na região.....	45
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	49
	BIBLIOGRAFIA E FONTES.....	51

1. INTRODUÇÃO

A Pirataria nas Américas ao longo da história representou não somente ações de aventureiros interessados em atacar e pilhar, o trabalho envolve ações tanto de interesses mercantis quanto de interesses políticos.

Rafael Bluteau¹, por ser um dicionário de época, ajuda a entender o significado da palavra em tempos passados, no qual apresenta três propostas para a definição do termo “Pirata”, são elas: “*Peira*”, “*Peiran*” e “*Pyr*”. Sendo que no desenrolar da explicação podemos perceber que cada uma seria uma característica, onde a primeira teria o significado de “fraude ou engano” apontando para o uso “de estratagemas em sua arte pirática”, a segunda “correr nos mares” aponta para a característica específica de serem “ladrões do mar” e a última “fogo” aponta para a ação destes de “queimar os navios que apanham e as ilhas que saqueiam”, portanto, podemos perceber através destas definições do Bluteau apontamentos para uma visão nada amigável do pirata.

Para fins conceituais usaremos para este trabalho a definição de pirataria segundo José Luis Ascarraga presente no artigo de autoria de Milton Perez.² Onde afirma que para os séculos XVI-XVIII a pirataria é vista como “uma expedição ou empresa marítima que não contava com autorização de nenhum Estado, se apoiava em um fim lucrativo”³ e ainda “era vista como um inimigo do comercio marítimo em geral”.⁴

Sabemos que “pirata” não é a única palavra que define os homens que de certa forma estavam na contramão das leis adotadas nas regiões onde passavam. Há uma concordância que a maior diferença está entre o pirata e o corsário, pois apesar das parecidas ações de ataque, as ações destes estavam ligadas aos interesses de um Estado oficializado pela concessão de uma “carta de corso”.⁵ O foco de seus ataques eram as nações rivais, diferente do pirata como vimos anteriormente. No entanto, há uma dificuldade em conceituar em termos práticos, uma vez que alguns autores concordam que nada impedia de uns exercerem os ofícios de outros. Milton Perez argumenta que é muito difícil uma diferenciação entre piratas, corsários e contrabandistas, pois em várias ocasiões era possível encontrar “corsários-contrabandistas”, e “contrabandistas-

¹ BLUTEAU, Raphael. Vocabulario portuguez & latino: aulico,architectonico... Coimbra: Collegio das Artes da Companhia de Jesu, 1712-1728. 8v. pp.527-528. Disponível em: <www.brasiliana.usp.br/dicionario/edição/1>

² Milton Perez preocupa-se em todo o artigo de lembrar como é difícil conceituar as atuações de piratas, corsários e contrabandistas, uma vez que as definições para os termos não abarcam por completo suas atividades ele lembra que “dependiendo de las circunstancias, unos se metamorfoseaban em los otros”. PEREZ, Milton Zambrano. Piratas, pirataría y comercio ilícito en el Caribe: la vision del otro (1550- 1650). Historia Caribe. Num.12, 2007. P. 48

³ ASCARRAGA apud PEREZ, Milton Zambrano. Piratas, pirataría y comercio ilícito em el Caribe: la vision del otro (1550- 1650). Historia Caribe. Num.12, 2007. pp. 51

⁴Ibid. p. 51

⁵ Ibid. p. 51

piratas,”⁶ além do que os reinos europeus fizeram uso destas formas, como insubordinação e ataque do controle espanhol no Caribe. Jean Carvalho França e Sheila Hue reafirmam que as diferenças entre ambos não são tão simples, pois “Há corsários financiados por particulares, aqueles financiados pelo rei e ainda aqueles bancados em parte pelo rei e em parte por companhias de comercio particulares”.⁷

Nesse rol de denominações ainda cabem os bucaneiros, chamados assim por conta de um artefato que usavam para defumar carne, o “*boucan*”, técnica que parece ter sido apreendida dos índios nativos das ilhas caribenhas, atuando especialmente nas possessões espanholas durante os séculos XVI e XVII⁸ e, por fim, os flibusteiros, acredita-se que a origem da palavra possa vir da combinação das palavras em holandês “*VrijBuiten*”, traduzida para o inglês “*Freebooter*” e para o francês “*flibustier*”, suas traduções referem-se a piratas e corsários.⁹ Atuaram principalmente no século XVII, também nas possessões espanholas, especialmente em Tortuga onde organizaram a “*Confradía de los Hermanos de la Costa*”.¹⁰

Entre os séculos XV e XVII, portugueses e espanhóis lançaram-se ao mar em busca da expansão mercantil europeia, num período conhecido pela historiografia como “As grandes Navegações”. A rivalidade entre as duas potências com relação às terras que foram ou fossem “descobertas” resultou na assinatura de alguns tratados, o mais famoso talvez seja o Tratado de Tordesilhas, assinado em 1494, que dava liberdade de circulação pelos mares conhecidos, ou a conhecer, e a posse das terras a partir do meridiano situado a 370 léguas de Cabo verde. Essa proposta de controle sobre os territórios americanos ficou conhecida como *Mare Clausum* (Mar fechado) proposta essa que não foi aceita e nem respeitada pelas outras nações europeias, e dentre as estratégias para enfraquecer o monopólio das duas potências sobre os territórios americanos estavam à pirataria, corso e o contrabando.

No que diz respeito às terras que ficaram em posse de Portugal, usou-se como estratégia para a proteção da região o sistema de capitânias hereditárias, as quais podiam ser de duas formas: as capitânias do rei, as quais eram financiadas pela coroa e as capitânias dos donatários, que eram de responsabilidade de seus possuidores. Como bem sabemos apenas as Capitânias de São Vicente e Pernambuco conseguiram prosperar. É fácil supor as dificuldades

⁶ Ibid p.41

⁷ CARVALHO, Jean Marcel. HUE, Sheyla. Piratas no Brasil: as incríveis histórias dos ladrões dos mares que pilharam nosso litoral. São Paulo: Editora Globo, 2014. pp. 13.

⁸ PEREZ, Milton Zambrano. Piratas, pirataría y comercio ilícito en el Caribe: la vision del otro (1550- 1650). Historia Caribe. Num.12, 2007. p.54.

⁹ Traduções disponíveis em: < <https://translate.google.com.br/?hl=pt-BR> >. Acesso em 21 de Ferv. de 2016.

¹⁰ PEREZ, op. cit. p.54-55; Ver também: FERNANDES, Tathiana Zimmermann. Piratas, Bucaneiros, Flibusteiros e Corsarios. Disponível em: <<http://proftathy.blogspot.com.br/2009/09/piratas-bucaneiros-flibusteiros-e.html>>. Acesso em: 21 de Ferv. de 2016.

que acometiam estes proprietários, como os ataques indígenas, a desarmonia entre o tamanho do território e os recursos e ainda ataques estrangeiros¹¹, como vimos no parágrafo anterior.

Ao que corresponde ao nosso recorte espacial, estamos falando de “uma ‘entidade geográfica’, que fazia parte do império hispano-luso, mas ainda não havia sido dominada militar e politicamente”¹² era conhecida por diversos títulos, segundo Cardoso, como “‘terra do rio das Amazonas’, ‘terra dos tupinambás’, ou mesmo ‘terra dos caraíbas’”¹³. No início do sistema de capitania as terras foram doadas a três donatários (João de Barros, Ayres da Cunha e Fernando Álvares de Andrade).¹⁴ Durante o período da União Ibérica houve a criação das capitanias, como a “do Ceará (1603), do Maranhão (1612), do Pará (1616) e um único Estado do Grão - Pará e Maranhão (1621)”¹⁵. De acordo com Cardoso, este “território era quase sempre identificado como zona de transição”, não pertencia ao Estado do Brasil e nem as Índias de Castela, só viria a tomar notoriedade no reinado de Felipe III de Espanha (1598-1621).¹⁶ É importante lembrar que o Estado do Maranhão era independente do Estado do Brasil e administrativamente recebia ordens diretas do governo Português.

Para entender os interesses estrangeiros na região, trabalharemos com as hipóteses já levantadas por Alírio Cardoso de que viam a região como a posição estratégica para a construção de entrepostos comerciais, os quais serviriam como apoio (para abastecimento ou parada de descanso ou organização) para outras rotas norte atlântico, com finalidades diversas (sendo que essas incluíam ataques a navios de cargas) além da atividade comercial como tráfico de especiarias e, por fim, projetos de ocupação do território.¹⁷

A coroa espanhola tendo conhecimento sobre os projetos tratou, portanto de tomar algumas providências para defesa e ocupação do território, como aponta Alírio Cardoso:

“O domínio sobre esse território, já amplamente visitado por diversas nações europeias, deve ser entendido a partir de um quadro geral de interesses castelhanos nas áreas portuguesas atlânticas. Entre os séculos XVI e XVII (...) De fato, uma análise exaustiva da documentação espanhola aponta para a ideia de que a ocupação portuguesa do Maranhão fazia parte da construção de uma rede defensiva contra os inimigos de Castela, e agora também de Portugal, cuja abrangência atingiria o extremo setentrional

¹¹ Para este trabalho entendo estrangeiros, como sendo toda e qualquer nação, que estivesse presente nas terras espanholas e portuguesas.

¹² CARDOSO, Alírio. “A Conquista do Maranhão e as disputas atlânticas na geopolítica da União Ibérica (1596-1626)”. *Revista Brasileira de História*. São Paulo, v.31, nº61, pp.317-338, 2011. p.319.

¹³ Idem. p. 319

¹⁴ Idem. P. 320

¹⁵ OLIVEIRA, Luciana de Fátima. Estado do Maranhão e Grão Pará: os primeiros anos de ocupação expansão e consolidação do território. Anais do XXVI Simpósio Nacional de História- ANPUH. São Paulo, pp. 1-14, julho 2011. p.9

¹⁶ CARDOSO, Alírio. “A Conquista do Maranhão e as disputas atlânticas na geopolítica da União Ibérica (1596-1626)”. *Revista Brasileira de História*. São Paulo, v.31, nº61, pp.317-338, 2011. p. 320

¹⁷ CARDOSO, Alírio. “UN PICCOLO PATACCIO AL RIO DELL’AMAZZONI”: Pirataria europeia e projetos italianos na Amazônia na época da Monarquia Hispânica”. *Revista de História (USP)*, n. 170 (2014), p. 178

do Estado do Brasil, sobretudo, as novas áreas ligadas a Capitania de Pernambuco.”¹⁸

O interesse estrangeiro favoreceu visitas e comércio na região, onde contava com a presença e envolvimento de negociantes autorizados pela coroa para o comércio e também não autorizados, segundo Russell-Wood:

“Foram varias ocasiões em que a coroa tentou o controle estatal exclusivo de todos os aspectos do comércio, incluindo companhias privadas e companhias comerciais licenciadas pelo rei (...) o monopólio da coroa sobre certas mercadorias e a sua regulamentação de rotas não implicava a exclusão das iniciativas individuais, desde que estas obtivessem a contratos legais e obtivessem as autorizações necessárias.”¹⁹

Portanto, estrangeiros sem autorização para exercerem qualquer tipo de atividade nos domínios espanhóis eram considerados piratas, corsários, traficantes entre outras. Para Cardoso, apesar da presença de outras nações no território hispano-luso, como franceses, Italianos e Ingleses, as atenções nesse período estavam voltadas para a presença holandesa:

“À medida que avançamos os primeiros anos do século XVI, cada vez mais as preocupações hispano-lusas se concentraram nos holandeses (...) a diferença dos ingleses os ‘rebeldes de Holanda’ tinham melhor organização, além de maior estrutura bélico-naval e projetos mais específicos a respeito do Atlântico Sul.”²⁰

Neste sentido, os anos de 1624 (invasão a Bahia) a 1630 (invasão a Pernambuco), são reconhecidos na historiografia como o período em que as invasões holandesas tiveram seu ápice. No entanto, autores como Alírio Cardoso²¹ e Lodewijk Hulsman²² já vêm apontando uma distinta atividade antes das invasões entre os atuais territórios das Guianas e Maranhão. Segundo Alírio Cardoso²³ pode-se perceber três momentos marcantes para a presença holandesa, um deles, é o que nos interessa para este trabalho, é o período de 1590-1636 “marcado pela instalação de uma rede de entrepostos comerciais auxiliada por fortificações holandesas de caráter militar-econômico”.²⁴ Tanto a bibliografia sobre o assunto quanto os documentos de época apontam para uma atividade não somente pirata ou corsária, na sua forma mais conceitual,

¹⁸ CARDOSO, Alírio. “A Conquista do Maranhão e as disputas atlânticas na geopolítica da União Ibérica (1596-1626)”. *Revista Brasileira de História*. São Paulo, v.31, nº61, pp.317-338, 2011. P.338

¹⁹ RUSSEL-WOOD, A.J.R., Um Mundo em Movimento. Os Portugueses na África, Ásia e América (1415-1808). Lisboa: DIFEL, 1992, p.48

²⁰ CARDOSO, Alírio. “A Conquista do Maranhão e as disputas atlânticas na geopolítica da União Ibérica (1596-1626)”. *Revista Brasileira de História*. São Paulo, v.31, nº61, pp.317-338, 2011. p.323

²¹ Idem; CARDOSO, Alírio. “UN PICCOLO PATACCIO AL RIO DELL’AMAZZONI”: Pirataria europeia e projetos italianos na Amazônia na época da Monarquia Hispânica”. *Revista de História (USP)*, n. 170, pp.175-199, 2014.

²² HUSMAN, Lodewijk. Swaerooch: o comercio holandês com índios no Amapá (1600-16015). *Revista de Estudos Amazônicos*. vol.VI, nº 1, pp.178-202.

²³ CARDOSO, Alírio. Amazônia na guerra Hispano-Holandesa. Comparações com a guerra do Brasil. Anais do II simpósio de história em estudos Amazônicos. p-15-19

²⁴ Idem. p.18

mas de comerciantes e negociantes naturais dos Países Baixos,²⁵ interessados em mercadorias como a pimenta, pau de tinta, algodão, anato (urucu) entre outros. Para este tipo de atividade, era de extrema importância o auxílio indígena que serviu também como apoio militar em diversas ocasiões.²⁶ Este estudo contempla as possíveis intenções de conquista e comércio empregadas pelos holandeses durante o período de 1600 a 1636 nas regiões acima citadas no contexto da União Ibérica. Desta forma, esse estudo mostra-se potencialmente capaz de ajudar a preencher lacunas nos estudos sobre navegação estrangeira, pirataria e ocupação no Maranhão.

Usaremos para compor um entendimento sobre a dinâmica do mundo moderno o conceito de mundialização Ibérica presente nos estudos de Serge Gruzinski, mais especificamente no livro *As quatro partes do mundo*²⁷ onde a tese defendida é a de que os povos onde a Monarquia Católica esteve presente existiam um constante movimento através da circulação dos navios entre territórios. Através desses indivíduos pode-se observar não só a circulação de mercadorias, mas de notícias, livros, ideologias, que se uniam, transformavam e metamorfoseavam umas nas outras. Como metodologia usarei pesquisas bibliográficas, análise de documentos do Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), documentos do *Archivo General de Simancas* (AGS, Espanha), documentos do acervo particular do orientador, e Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro.

Este trabalho monográfico estrutura-se em três capítulos, de forma que o primeiro discute como se dava a política comercial, as rotas, os portos, o contrabando e a pirataria no Caribe, serão considerados os pioneiros do sistema de organização comercial imposto pela coroa Espanhola por conta do comércio da prata e conseqüentemente palco de ações piratas. Este capítulo também chama a atenção para a União Ibérica e a navegação para a América Portuguesa.

O segundo capítulo pretende mostrar a navegação para o norte da América portuguesa, o que mais tarde será o Estado do Maranhão e Grão Pará, também falar sobre a constante ameaça estrangeira, principalmente os holandeses e debater as suas intenções no contexto da União Ibérica. Por fim, o terceiro capítulo consiste em organizar informações sobre o comércio de especiarias, as fortificações holandesas e apoio indígena aos estrangeiros, além de entender quais as estratégias usadas pela coroa luso-espanhola para combater os piratas estrangeiros.

²⁵ Para este trabalho entenderei Países Baixos como o conjunto das sete províncias (Holanda, Zeelandia, Utrecht, Frisia, Groninga, Overijssel e Gueldres) bem como entenderei holandês como sinônimo dos povos provenientes destas províncias. Disponível em: <<http://www.brasileirosnaholanda.com/holanda/historia.htm>>

²⁶ CARDOSO, Alírio. “A Conquista do Maranhão e as disputas atlânticas na geopolítica da União Ibérica (1596-1626)”. *Revista Brasileira de História*. São Paulo, v.31, nº61, pp. 317-338, 2011. p.324

²⁷GRUZINSKI, Serge. *As quatro partes do mundo: a história de uma mundialização*; MOURÃO, Cleonive Paes Barreto, SANTIAGO, Consuelo Fortes, tradução-Belo Horizonte: Editora UFMG; São Paulo: Edusp, 2014.

2 TERRA A VISTA: Navegação para as Américas no século XVII

2.1 Navegação para o Caribe

Nos primeiros anos de conquista, a coroa espanhola adotou algumas medidas para proteção do território, tendo em vista que um dos perigos mais eminentes para o período seria uma invasão de nações estrangeiras, tanto no território como no comércio. Portanto, no reinado de Carlos I, observa – se medidas severas de proteção ao comércio desde os primeiros anos de conquistas, primeiramente com a proibição de estabelecimento de estrangeiros, sendo considerados assim até mesmo os residentes do território espanhol que não tivessem pais nascidos em Castela, Leão ou Navarra e entre os anos de 1501 a 1510, a proibição de comércio com estrangeiros. Essas medidas permitiram que o monopólio mercantil com as Índias de Castela fosse restrita aos espanhóis.²⁸ No entanto, em 1525-1526, notou-se uma efêmera mudança, não exatamente com relação ao comércio, mas com a permissão para instalação de alguns estrangeiros nas conquistas. Ao que parece, essas proibições não surtiam efeito, uma vez que se repetiram bastante ao longo dos anos, ficando cada vez mais severas, em 1538 foi comunicado à Casa de Contratação de Sevilha, por Carlos I, “que a nenhum estrangeiro não deveria ser permitido, de então em diante, navegar para as Índias”²⁹ a partir de então, segundo Carlo Cipola, os territórios conquistados na América pela Espanha foram monopólio do povo espanhol.

Para que possamos entender melhor como se dava o comércio entre a Espanha e suas conquistas americanas, devemos ter conhecimento que o principal órgão responsável pelo controle do comércio era a Casa de Contratação de Sevilha, criada em 1503 juntamente com seu anteposto San Lúcar, e foi assim até 1717 quando o rei Felipe II mandou que esta fosse transferida para Cádiz juntamente com o Consulado.³⁰ Era utilizado o regime de “Porto único”, isto quer dizer que no reino apenas o porto de Sevilha tinha permissão para estabelecer o comércio e nestas apenas o porto de Havana, depois os de Porto Belo e Cartagena.

²⁸ CIPOLA, Carlos. *Conquistadores, Piratas e Mercadores: a saga da prata espanhola*. Lisboa: Teorema, 2002.p. 25

²⁹ Idem p. 26

³⁰ Idem pp.27-28



O porto espanhol de Nombre de Dios, em gravura do século XVI. A cidade era o destino das tropas de mulas carregadas de barras de prata vindas da cidade do Panamá, que então eram embarcadas na flotilha anual *Galleones* e enviadas à Espanha. Frequentemente alvo de piratas e corsários, foi atacada pela primeira vez por Francis Drake, em 1572.

Fonte: BROWN, Stephen R. p.256

O trajeto feito entre o reino e as conquistas ficou conhecido como “Carrera das Índias”, inicialmente usava-se o sistema de frotas anuais e depois o bianual. Os barcos eram proibidos de viajar separadamente para evitar pilhagens de piratas e corsários, o sistema de frotas e galeões, como ficou conhecido, se baseava em proteger os barcos mercantes e eram preparados para o combate naval. Milton Perez detalha como se seguia o trajeto das frotas anuais.

(...)Tales flotas salían del complejo Sevilla-Sanlúcar en los primeros meses del año. Normalmente en marzo o abril- y luego de escalas en los puertos de entrada al Caribe- al comienzo fueron Puerto Rico y Santo Domingo- se dividían en dos: la flota que se dirigía a Cartagena (...) y los galeones que iban a Nueva España. Desde la segunda mitad del siglo XVI, los dos grupos de naves se unían en La Habana para retornar a la península. En realidad, las fechas de salida y de retorno y las rutas a seguir se manejaron muchas veces en secreto para engañar a los enemigos.³¹

Um ponto importante destacado pelos dois autores, Carlo Cipola e Milton Perez, são os atrasos das frotas e galeões, que em várias ocasiões efetuaram viagens fora do tempo, por

³¹ PEREZ, Milton Zambrano. *Piratas, piratería y comercio ilícito em el Caribe: la vision del outro (1550-1650)*. Historia Caribe. Num.12,2007,p.25.

conta dos atrasos tanto das mercadorias nos portos, como também por conta do mal tempo e de notícias sobre a presença de piratas. Esses atrasos geravam graves perturbações para economia espanhola como também para a mundial, como afirma Cipola³². Portanto, para tentar resolver estes atrasos desde 1564-1565 a saída dos galeões se converteu em anual, as naus que seguiam para Nova Espanha eram chamadas de *galeones* e as que se destinavam a Terra Firme de *flotas*.



Fonte: CHAUNU, Pierre p.238.

Neste mapa podemos ver a localização dos principais portos citados por Milton Perez e os territórios da Nova Espanha, que seriam os correspondentes hoje a parte da Américas do Norte e Central, onde se encontrava o Porto de Vera Cruz e também a Terra Firme que seriam territórios correspondentes à parte das Américas Central e do Sul, onde estavam os portos de Portobelo e Cartagena. Segundo Cipola, entre os meses de Março e setembro partiam dois comboios, os que seguiam para Nova Espanha deveriam partir em março ou abril, onde se destinava ao Porto de Vera Cruz, já as que iam para Terra Firme partiam em agosto ou setembro eram destinadas ao porto de Porto Belo ou ao de Cartagena.³³

Em 1543, foi criado outro órgão que aos poucos concentrou funções que antes eram da Casa de Contratação, o Consulado de Sevilha ou “*Universidad de Cargadores a Indias*” cuja principal função seria agrupar os mais importantes mercadores e defender seus interesses, era um dos órgãos que de acordo com Milton Zambrano Perez, estava na base da organização da carreira das *Indias*. Segundo o autor, quem elegia uma previa dos cônsules, que seriam encarregados de resolver negócios relacionados ao comércio eram os comerciantes que apesar de residirem em

³² CIPOLA, Carlos. *Conquistadores, Piratas e Mercadores: a saga da prata espanhola*. Lisboa: Teorema, 2002.p.32

³³ Ibid. p.33

Sevilha faziam negócios com as Índias, sendo este poder de votação dada aos comerciantes pela coroa espanhola.³⁴

Dentre as funções exercidas pelo consulado estava à organização dos mercadores e a competência de servir como tribunal especial, para solucionar com menor burocracia pleitos e litígios entre seus membros, diferente do que ocorria na Casa de Contratação. Além disto, o Consulado se destacou com duas funções bastante importantes para a organização da carreira, e aos poucos se apropriou de tarefas antes feitas pela Casa de Contratação, como mostra Perez:

(...) Del más de siglo y medio que el Consulado permaneció en Sevilla, se destacan dos tareas fundamentales cumplidas allí: a) la mercantil, mediante el control y la regulación del tráfico comercial; b) la financiero.fiscal, al hacer préstamos y donativos a la monarquía o al cobrar o administrar algunos impuestos por delegación del rey o de la Casa de la Contratación, que gravaban el comercio (...)³⁵

Ainda de acordo com Perez, a Carreira da Índia serviu como um instrumento que englobava vários interesses da coroa e dos mercadores, uma vez que permitia tanto a circulação de mercadorias, metais preciosos e proporcionavam uma cobertura militar- defensiva, o raciocínio de Perez leva a crer que esta cobertura militar-defensiva corresponderia a todo o território “conquistado” pela coroa espanhola, portanto, seria interessante acrescentar que esta cobertura corresponderia apenas às áreas de maior interesse, ou seja, nos pontos de circulação de mercadorias.

Como já foi mencionado a base do comércio espanhol com as suas conquistas foi o monopólio, e este foi também o principal ponto propiciador do comércio ilegal, pirataria e contrabando o que para a coroa foi uma política de proteção às colônias e ao comércio, configurou para as outras nações como incentivo para fraudar o sistema, o qual não estava isento de falhas.

De acordo com Perez:

(...) Analizando el asunto desde este ángulo, entre las causas del contrabando habría que mencionar: a) las muchas y elevadas cargas fiscales que pesaban sobre los mercaderes españoles y americanos; b) la centralización del trafico en muy pocos puertos; c) la prohibición a que los extranjeros participaran en el comercio; y d) la exigencia de un nivel mínimo de inversión para los convoyes y para los navíos sueltos (lo que cerraba la participación a muchos comerciantes).(…) La corrupción y el cohecho están en la base del contrabando. No era raro que los mejores cómplices de los contrabandistas estuvieran dentro de las autoridades que debían refrenarlos; resultaba imposible adelantar el comercio semilegal sin contar con apoyo al interior de la Casa de la

³⁴ PEREZ, Milton Zambrano. *Piratas, piratería y comercio ilícito em el Caribe: la vision del outro (1550-1650)*. Historia Caribe. Num.12,2007, p. 26

³⁵ Ibid, p.26

Contratación y el Consulado y, en las Indias, con la aquiescencia de los generales de los convoyes y de las diferentes armadas.³⁶

Como podemos perceber, várias medidas adotadas pela coroa espanhola propiciaram o contrabando, porém todo este sistema não poderia se concretizar se não fosse a corrupção existente nos órgãos que estavam responsáveis pela organização e fiscalização desse comércio, através dos funcionários estatais, gerais e nos comboios.

2.2. Monarquia Composta e União Ibérica

John Elliott³⁷ explica como algumas monarquias europeias organizaram nos séculos XV- XVII, a administração das suas possessões ultramarinas em monarquias compostas, uma vez que conquistas territoriais significavam entre outras coisas, prestígio e novas fontes de riqueza. Para explicar como se dava a administração espanhola cita Juan de Solórzano Pereira, o qual fala que existiam duas formas de um território recém-adquirido se unir aos outros domínios de um rei, uma delas era a “*unión accesoria*”³⁸ na qual “un reino o provincia al juntarse com outro pasaba a considerarse jurídicamente como parte integral suya, de modo que sus habitantes disfrutaban de los mismos derechos y quedaban sujetos a las mismas leyes” sendo que o exemplo deste tipo de união foi a vivenciada pelas Índias espanholas, pois foram “incorporadas jurídicamente a la corona de Castilla”. E a outra seria a “*aeque principaliter*”³⁹ na qual “los reinos constituyentes continuaban después de su unión siendo tratados como entidades distintas, de modo que conserbaban sus propias leyes, fueros y privilegios” sendo que a maioria dos reinos incorporados pela Espanha se encaixavam mais ou menos dentro destas categorias.

Segundo o autor, essa forma de governo era proveitosa para as monarquias compostas, pois dava alguma estabilidade e resistência às uniões, uma vez que as elites desfrutando certo autogoverno não desejavam questionar a soberania da monarquia, as relações se baseavam num “contrato mutuo” o que gerava um sentimento de lealdade, o qual certamente era proveitoso para a coroa⁴⁰. Portanto para Elliott a união entre Castela e Portugal foi uma união *aeque principaliter* uma vez que foi cuidadosamente concebida para “garantizar la supervivencia de la identidad diferente de Portugal, así como la de su imperio. La única medida especificamente integradora fue la abolición de puestos aduaneros entre los dos reinos, um

³⁶ PEREZ, Milton Zambrano op. cit. p.33

³⁷ ELLIOTT, John H. Uma europa de monarquías compuestas In: *España, Europa y el mundo de ultramar (1500-1800)*. 2010, Taurus historia.

³⁸ ELLIOTT, John H. p.34

³⁹ Ibid. p. 34

⁴⁰ ELLIOTT, John H. p. 39

intento de unión arancelaria que fue abandonado em 1592”⁴¹, sendo de fato esse o real objetivo de Felipe II como veremos adiante.

Nos anos de 1581-1582 quando Portugal se achava integrada ao Império dos Habsburgo, o Rei D. Sebastião desapareceu na batalha de Alcacer- Quibir (1578), contra os mouros, e como este não deixou descendentes para ocupar seu lugar no trono português, a tarefa ficou a cargo de seu tio-avó D. Henrique, que em idade avançada, faleceu pouco tempo depois, também sem deixar herdeiros. Logo Felipe II, rei da Espanha e neto do falecido rei português D. Manoel I reclamou o trono. Assim dava-se inicio ao período em que as coroas de Portugal e Espanha estavam vinculadas a um só rei, período esse que tem sido conhecido como “União Ibérica”.

Segundo Boxer:

O rei Felipe II de Espanha e I de Portugal jurou preservar as leis e a língua portuguesas em todos os assuntos concernentes a Portugal e suas possessões ultramarinas, e a nomear apenas funcionários portugueses para elas. Os espanhóis estavam expressamente proibidos de comerciar ou de se fixar no império português, e os portugueses, no espanhol.⁴²

O Império de Felipe II (I em Portugal 1580- 1598), que já era bastante extenso, com as incorporações dos territórios americanos, para muitos historiadores converteu-se numa estrutura de dimensões “globais” e passaria a ser conhecido como “Monarquia Católica”, ou também “Monarquia Universal” e “grande defensora da fé católica”.

⁴¹Ibid. p. 43

⁴²BOXER, Charles R. A luta Global com os holandeses In: **O Imperio maritimo portugues 1415-1825**, p.122



Figura 1: Retrato de Philipp II – Artista: Sofonisba Anguissola

Fonte: <https://www.museodelprado.es>

Augusto Salgado ajuda a entender a forma de organização de estratégias para defesa do território depois da união entre as coroas, segundo o mesmo foram utilizadas estratégias navais de modo ofensivo e defensivo. Até o início do século XVII, Portugal usava a sua força naval em estratégia defensiva, contudo integrada a suas estava às forças de Castela que utilizavam uma estratégia ofensiva, principalmente “contra as potências protestantes do Norte da Europa –[a exemplo das] Campanhas dos Açores (1581, 1582 e 1583), Grande Armada (1588), Armadas contra Inglaterra (1596 e 1598) e Armada contra a Irlanda (1601)” sendo os navios portugueses o núcleo dessa força naval atlântica. Porém depois da trégua estabelecida entre a Inglaterra e outras potências a estratégia espanhola mudou de ofensiva para defensiva⁴³.

(...) nos inícios do século XVII, Castela alterou o seu paradigma operacional no Atlântico, fruto das tréguas entretanto estabelecidas com a Inglaterra, em primeiro lugar e, posteriormente, com as províncias rebeldes holandesas, passando a seguir uma estratégia defensiva. Assim, e embora a *Armada del Mar Oceano* se tivesse mantido com a implementação desta nova estratégia, o seu paradigma estrutural foi profundamente alterado, pois esta passou a ser constituída por pequenas Armadas locais – Armada de Portugal, Armada da Galiza, etc... – que apenas em caso de necessidade se juntavam para formar a *Armada del Mar Oceano*⁴⁴.

⁴³ SALGADO, Augusto. *O mundo atlântico militar durante o período Felipino*. Congresso Internacional Pequena Nobreza nos Impérios Ibéricos de Antigo Regime. Lisboa, 18-21 de maio 2011. pp.2-4

⁴⁴ Ibid. p. 4

Portanto percebemos uma fragmentação no conjunto da armada, porém que significou uma estratégia no sentido de abrangência de uma maior área para a proteção do território. Outro ponto de grande importância, e que é bastante enfatizado por muitos historiadores, diz respeito às tensões religiosas no período. De acordo com Ana Hutz⁴⁵ no momento em que Felipe II chega ao trono (1556) a situação encontrada diferenciava-se bastante da enfrentada por seu pai Carlos I (1516-1556):

(...) O mundo europeu vivia tensões da Reforma e Contrarreforma. Espanha- Castela, em particular - era um importante ator no processo de repressão às chamadas heresias religiosas da época. (...) Com a União das Coroas em 1580, surge um novo problema associado à questões sociorreligiosa em Castela: a penetração do elemento cristão novo português, geralmente via comércio. (...) A penetração dos comerciantes portugueses tendia a agradar, sobretudo, à própria Coroa já que suas dificuldades financeiras lhe ensinaram a ver com bons olhos a capacidade geradora de riqueza que essa ampliação comercial trazia.⁴⁶

No que diz respeito aos acontecimentos que proporcionaram as perdas territoriais, os organizadores do livro “*O Brasil na Monarquia Hispânica (1580-1668)*”, logo na introdução falam que o que teria determinado a cadeia de perdas territoriais da Espanha nas primeiras quatro décadas do século XVII, principalmente nos anos de 1621-1641 foram às negligências dos reis espanhóis com as possessões portuguesas, a preocupação extrema com as guerras na Europa e a prata americana. Nesse período houve perdas tanto nas possessões Asiáticas como nas Americanas, o império marítimo do Estado da Índia, apesar de organizado em entrepostos comerciais (Ormuz, Goa e Malaca), caiu com ataques ingleses e holandeses, nas terras lusas perdia-se Pernambuco e as capitanias do norte do Brasil, a mais importante região de produção açucareira do império, sendo recuperada, no período conhecido como restauracionista pelos moradores.⁴⁷

O último governante da União Ibérica, Felipe III (II em Portugal 1598-1621) herdou uma monarquia que em termos de extensão e poderio militar representava a maior potência do mundo, porém era constantemente ameaçada, e protegê-la era uma tarefa que necessitava de um grande número de recursos. Suas posses se estendiam pela península ibérica, pela Itália espanhola, por parte do Norte da África, pelos Países Baixos, parte da França e pelo Novo Mundo, inclusive o Brasil ⁴⁸.

⁴⁵ HUTZ, Ana. Redes comerciais novas no Brasil durante o reinado de Felipe III. In: MEGIANI, Ana Paula Torres; PÉREZ, José Manoel Santos; SILVA, Kalina Vanderlei. (Orgs.). *O Brasil na monarquia Hispanica (1580-1668)*, São Paulo: Humanitas, 2014. p.39-58.

⁴⁶ Id. p.42-43

⁴⁷ MEGIANI, Ana Paula Torres; PÉREZ, José Manoel Santos; SILVA, Kalina Vanderlei. (Orgs.). *O Brasil na monarquia Hispanica (1580-1668)*. São Paulo: Humanitas, 2014.

⁴⁸ HUTZ, Ana. op. cit., p.44-45



Figura 2: Retrato de Philippe III de Espanha – Artista: Pedro Antonio Vidal

Fonte: <https://www.museodelprado.es>

2.3. Navegação para a América portuguesa

No que diz respeito à forma de exploração portuguesa da costa americana sabemos que foi de modo parecido à exploração da costa africana. Segundo Medeiros (2001)⁴⁹ os portugueses obedeciam sempre para a lógica da ocupação dos “três passos”, o primeiro caracterizado pelo reconhecimento físico e hidrográfico da região, seguido pelo estabelecimento de entrepostos comerciais e finalizando nas implantações das capitânias.

Ainda no sentido da exploração do território não podemos esquecer-nos das dificuldades enfrentadas pelos navegadores que se propunham a tal ato, dentre as necessidades e limitações da navegação à vela, está dependência da força e da direção dos ventos e correntes marítimas, como lembra Russel-Wood (1992):

(...) os tempos de navegação e rotas eram determinados pelos sistemas de ventos, pelas correntes do Atlântico e pelas monções sazonais (...) Os ventos e as correntes do Atlântico Norte circulam na direção dos ponteiros do relógio e as do Atlântico Sul giram na direção contrária (...) a zona de baixa pressão equatorial, de calmaria e vento

⁴⁹ MEDEIROS, Guilherme de Sousa. *A arte da navegação e conquista europeia no nordeste do Brasil: Capitânias de Pernambuco e Itamaracá nos séculos XVI e XVII*. 2001. Dissertação (Mestrado em História)- Universidade de Pernambuco, Recife.

leve, deveriam ser evitadas a todo custo, porém nos casos onde não haviam alternativa deveriam ser atravessadas prestando bastante atenção à longitude e às estações do ano, para evitar atrasos..⁵⁰

Outra dificuldade para a navegação estava nos ciclones, como aponta Frèdèric Mauro, que utilizando a carta climática marítima da *United States Navy* (Marinha dos Estados Unidos) nos fala que:

(...) Os ciclones de origem extratropical (...) chegavam por vezes até 25° de latitude no Verão (...) os vendavais originados por estes ciclones podem sobreviver a qualquer época do ano (...) os ciclones tropicais são muito frequentes. Cada um dos meses indicados na carta conhece pelo menos um ciclone tropical de cinco em cinco anos. Apesar disso, o marinheiro das embarcações à vela, mesmo no sec. XVII teme menos o ciclone que a ‘calmaria’. (...)⁵¹

Os dois autores afirmam, que apesar dos perigos existentes na tempestade, os navegantes do período preferem esta a calmaria, a lógica desta afirmação está no fato que na calmaria, os ventos e as correntes oceânicas, principais fatores para a navegação são fracas e não ajudam a embarcação a se mover, tendo que a própria tripulação usar de sua experiência para atravessar esta zona.

Para circular pela costa do Brasil, o momento mais favorável situa-se entre o início de Outubro e o fim de Abril, no sentido Pernambuco- Baía: os navios percorrem então essa distância em 4 ou 5 dias, às vezes 3, impelidos pela monção do Nordeste. Os ventos de Sudeste sopram do fim de Abril ao começo de Outubro e favorecem a navegação no sentido Baía-Pernambuco. O que explica as frotas do Brasil cheguem a Lisboa em Outubro ou Novembro. Em sentido contrario, os navios têm interesse em partir entre setembro e Fevereiro. Daqui a carta real de 11 de Agosto 1632, que obriga os navios destinados ao Brasil a deixar Portugal entre 1 de Outubro e o último dia de Fevereiro. Naturalmente o mau tempo pode retardar a data de partida de oito a quinze dias.⁵²

É possível entender como era feito o trajeto entre Portugal e Brasil no período de estudo (começo do séc. XVII) guiando-se pelo raciocínio de Frèdèric Mauro e Russel-Wood. Para os autores as rotas praticamente não mudaram, seguindo é claro algumas modificações diante as necessidades dos viajantes. Sendo que para Mauro a mais conhecida foi à seguida por Vasco da Gama e Pedro Alvares Cabral e seguida por Pedro Lopes de Sousa em 1530-32 ela “passa pelas Canárias, pelas ilhas de Cabo Verde, depois pica para Sul-Sudeste até ao Equador e daí em linha quase recta para Pernambuco (...)⁵³. Já Russel-Wood reafirma o que foi dito por Mauro, mesmo falando das viagens no século XVIII, considera que não houve mudanças significativas entre os séculos XVI e XVIII⁵⁴. Segundo ele nas viagens para o Brasil os

⁵⁰ RUSSEL-WOOD, A.J.R. *Um Mundo em Movimento. Os Portugueses na África, Ásia e América (1415-1808)*. Lisboa: DIFEL, 1992. p.52

⁵¹ MAURO, Frèdèric. *Portugal, o Brasil e o Atlântico (1570-1670)*. Lisboa: Estampa, 1988. p.41.

⁵² *Ibid.* p. 112

⁵³ MAURO, Frèdèric. *Portugal, o Brasil e o Atlântico (1570-1670)*. Lisboa: Estampa, 1988. p.53

⁵⁴ RUSSEL-WOOD, A.J.R. *Um Mundo em Movimento. Os Portugueses na África, Ásia e América (1415-1808)*. Lisboa: DIFEL, 1992. p.56

navegadores enfrentavam dificuldades distintas em relação às viagens para a Madeira ou para os Açores uma vez que:

Os Alísios do nordeste proporcionavam uma travessia fácil, de Lisboa para o Norte do Brasil, mas a passagem pelo sul abaixo do cabo de São Roque era extraordinariamente arriscada. Havia uma diferença fundamental entre a costa leste-oeste (Ceará, Maranhão e Pará) e a costa norte-sul (do cabo de São Roque ao Rio da Prata). Em termos práticos, isso significativa que era mais rápido e mais seguro navegar de Lisboa para São Luis, do que de São Luis para Salvador.⁵⁵

Os navios da carreira do Brasil que saíam de Lisboa com destino a Pernambuco-Salvador- Baía de Guanabara deveriam partir “entre 15 a 25 de outubro e chegar a Pernambuco antes de 15 de dezembro; daí para Salvador demoravam menos de uma semana e a véspera de Ano Novo deveria ver os navios na Baía de Guanabara”⁵⁶. Nesse ponto é importante lembrar que diferente da frota das Índias a frota do Brasil não tinham partidas fixas, sendo que além das frotas já citadas saíam outras de Lisboa em abril (destino Salvador ou Pernambuco) e março, abril ou maio (destino Rio de Janeiro).

Na viagem de regresso segundo Russel-Wood, em todos os meses do ano chegavam navios vindos do Brasil no Tejo, no entanto “outubro era o mês que chegava ao rio Tejo o maior número de navios vindos do Brasil, porém em todos os meses, menos o de junho, chegavam ao Tejo navios vindos de Salvador” o percurso Rio de Janeiro - Tejo os navios chegavam em agosto e outubro, Pernambuco – Tejo, nos meses junho e agosto e por fim Maranhão – Tejo em dezembro e janeiro⁵⁷.

Russel- Wood não só faz o relato sobre as rotas, como trabalha bastante a relação das rotas com as correntes marítimas e os meses para a travessia, pois estes se constituem em elementos, essenciais para a logística da navegação, portanto para melhor entendimento, segue abaixo um mapa do mesmo autor indicando as correntes e ventos, nos meses de janeiro e junho:

⁵⁵ MAURO, Frédéric, op. cit. p. 55

⁵⁶ RUSSEL-WOOD, A.J.R. op. cit. p.55

⁵⁷ Id. p. 55-56



Figura 3: Mapas das correntes marítimas

Fonte: Russel – Wood, 2002, p.57

Com relação à exploração do território conquistado por Portugal, já foi bastante comum a ideia, que nos primeiros anos houve um abandono do território, contudo Guilherme Medeiros desconstrói essa ideia, e afirma que desde o ano de 1501 já havia uma intensa atividade europeia, que teria se iniciado com as expedições pós-cabralinas, desde 1516 já havia uma preocupação com relação a colonização⁵⁸, seguindo a “lógica de ocupação portuguesa”, já vista

⁵⁸ Varnhagem apud Guilherme Medeiros

neste capítulo, onde a máxima para ocupar seria necessário conhecer, para tanto foi necessário utilizar da iniciativa privada e com ela veio também o tráfico, uma vez que facilitou a profusão de informações, pois a tripulação dos navios eram compostas por pessoas de nacionalidades diversas⁵⁹, segundo o mesmo autor:

Ao disseminarem as informações técnicas, gradativamente, através daqueles que participavam das viagens transoceânicas, outros armadores, principalmente particulares, passavam a freqüentar as rotas marítimas portuguesas e espanholas que faziam a ligação entre a Europa e a América.⁶⁰

Neste trabalho já falamos como era a navegação para as Índias de Castela, e para o Brasil, de acordo com autores como Milton Perez, Carlo Cipola, Russel-Woold e Frèdèric Mauro. Observemos, no trabalho dos autores, que indiretamente os mesmos parecem dividir o Atlântico em norte (para estudiosos das conquistas do território norte da América) e sul (para estudiosos das conquistas, portuguesas no território sul da América) conceito este, talvez absoldido da geografia no tocante a divisão deste oceano. No entanto, pode ser entendido no sentido de que a navegação entre norte da América do sul (Amazônia) e o Estado do Brasil comportavam grande dificuldade, como diz Rafael Chabouleyron⁶¹ às especificidades do Atlântico norte e sul eram distintas, sendo que ao atlântico sul comportava o trafico escravo e o comércio do açúcar no Atlântico sul estudados por Alencastro⁶² e Charles R. Boxer.⁶³ Pesquisas recentes estão procurando explorar uma área média entre os oceanos, onde estudiosos como o professor Chambouleyron chamam de “Atlântico Equatorial”.⁶⁴ É nesta parte do atlântico que se encontra o Estado do Maranhão, cuja abordagem faremos no próximo capítulo.

⁵⁹ MEDEIROS, Guilherme. p.56-59 passim

⁶⁰ Idem. p. 59

⁶¹ CHAMBOULEYRON, Rafael. “*Muita terra ...sem comercio*”. O estado do Maranhão e as rotas atlânticas nos séculos XVII e XVIII. Outros tempos. Volume 8, número 12, dezembro de 2011 – Dossiê História Atlântica e da Diáspora Africana

⁶² ALENCASTRO, Luis Felipe. *Tratado dos viventes: o império português no atlântico sul*. São Paulo: Companhia das letras, 2000.

⁶³ CHARLES, Boxer. Os escravos e o açúcar no Atlântico Sul (1500-1600) In: *O império marítimo português 1415-1825*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

⁶⁴ CHAMBOULEYRON, Rafael. *Escravos do atlântico equatorial: trafico negreiro para os estados do Maranhão e Pará (século XVII e início do século XVIII)*. Revista brasileira de história. São Paulo, v.26, nº 52, p.79-114 – 2006. p. 95.

3 O INTERESSE HOLANDÊS NAS TERRAS “DEL MARANHON”

O norte da América portuguesa, nas primeiras décadas da conquista do território sul americano, não era uma região bem definida, tanto geograficamente quanto politicamente. Em termos gerais esta região estaria a ocidente da linha do Tratado de Tordesilhas, portanto pertencente à Espanha, contudo como já foi exaustamente trabalhado na historiografia, o tratado não foi respeitado por outras nações, como França, Itália e Países Baixos e nem mesmo por Portugal. Segundo Alírio Cardoso⁶⁵ essa região poderia ser considerada como uma área de fronteira entre os territórios de Castela e Portugal, e antes da União Ibérica seria uma região pouco conhecida, sendo que só seria possível uma definição mais real, no período da conquista hispano-lusa (1614-1615).⁶⁶

Contudo o mesmo autor consegue nos proporcionar uma visão sobre a região, fazendo apontamentos sobre a administração da mesma desde os primeiros anos de conquista:

(...) O Maranhão já aparece em 1535 como uma das ‘capitanias hereditárias’, criadas pelo rei de Portugal, D. João III, para incrementar a defesa e aproveitamento produtivo da costa luso-brasileira. Originalmente, o Maranhão faria parte de uma tríplice cessão de terras que deveria ser administrada por João de Barros, (...) Aires da Cunha (...) e ainda Fernando Alvares de Andrade. (...) A tentativa portuguesa mais célebre de ocupação destas terras, anterior à jornada de 1614-15, foi a de João de Barros. Este donatário tentou chegar ao Maranhão em duas ocasiões, entre 1536 e 1556, ambas malogradas (...). Em dias de hoje, o que esses cronistas [crônicas feitas no período de Felipe II] chamavam de “Maranhão” seria um território excepcionalmente grande, e corresponderia (mais ou menos) aos atuais Estados brasileiros de Pará, Amazonas, Acre, Amapá, Tocantins, Piauí, Maranhão e uma parte do Mato Grosso (ao Norte do paralelo 16°). Além disso, eventualmente a Capitania do Ceará fazia parte desta macrorregião. No que diz respeito à união monárquica, quase todo esse território está localizado a Oeste do meridiano de Tordesilhas (...) o antigo Estado do Maranhão, estava antes de 1621 dividido em duas unidades políticas independentes, chamadas de “capitanias reais”. Estas duas unidades administrativas eram: a “Capitania Real do Maranhão”, cuja capital será a cidade de São Luís, tomada aos franceses em 1615; e a “Capitania Real do Grão-Pará”, cuja sede será a cidade de Belém, fundada pelos portugueses em 1616, num desdobramento das ações militares de tomada do litoral atlântico. Além disso, existiam também outras unidades administrativas, capitanias particulares obtidas por mercê real, em retribuição ao serviço dos primeiros moradores. Eram elas: Tapuitapera, Cameté, Caeté, Ilha de Joanes e o Cabo do Norte (este último, mais ou menos equivalente ao atual Estado do Amapá). A fronteira natural entre o Estado do Brasil e o do Maranhão seria a Serra de Ibiapaba, localizada entre os atuais estados de Ceará e Piauí.⁶⁷

Portanto, entendemos que só no ano de 1621, após a conquista, a região passa a ter um estatuto jurídico, uma definição geográfica e administrativa mais bem desenhada, sendo

⁶⁵ CARDOSO, Alírio. O Maranhão na Monarquia Hispanica: intercâmbios, guerras e navegação nas fronteiras das Índias de Castela (1580-1655). 2012: Tese (Doutorado em História) – Universidade de Salamanca, Salamanca, pp.32-38.

⁶⁶ Ver: CARDOSO, Alírio. “A Conquista do Maranhão e as disputas atlânticas na geopolítica da União Ibérica (1596-1626)”. São Paulo: Revista de História, v.31, nº61 (2011).

⁶⁷ Id. 2012. op. cit. p.37-39.

separada formalmente do Estado do Brasil, sendo esta “a última grande unidade administrativa criada por Felipe III na América”.⁶⁸

Com relação às motivações para a conquista da região pela coroa, Cardoso aponta que no período de João de Barros, um dos fatores seriam as notícias sobre a conquista do Peru e Nova Espanha⁶⁹, já no período da conquista (1614-1615), os interesses geraram em torno da tentativa de defesa da região, considerada área de transição, para que não fossem atingidas as rotas do comércio da prata pertencentes ao Vice reino do Peru, como a integração do comércio entre estas duas regiões.⁷⁰ Cardoso aponta alguns diferenciais da região em relação ao Estado do Brasil que merecem destaque:

O Maranhão possui uma maior capacidade de navegação fluvial,(...)maior distância entre as capitanias,(...) as táticas de comércio poderiam variar entre a *plantation* e a exploração de produtos da terra ao modo de *especiarias*. [e ainda] presença indígena é mais abrangente, característica marcante do comércio, da força de trabalho disponível, das forças militares (...)⁷¹

A primeira característica apontada pelo autor é de extrema importância, uma vez que as vias fluviais eram o principal e mais rápido meio de transporte utilizado na época, maior distância entre as capitanias significava maior área de exploração e isto remetia a um número maior de aldeias indígenas para o comércio e utilização da força de trabalho. Podemos inferir, portanto, que esses seriam alguns dos fatores que atiçaram o interesse estrangeiro na região de navegadores, comerciantes, piratas de vários reinos, inclusive dos Holandeses, os quais se tornaram perigosos inimigos do Império luso-espanhol como veremos a diante.

⁶⁸ Idem. p.41

⁶⁹ BOXER apud.CARDOSO. Idem. p.38

⁷⁰ CARDOSO, Alírio. “A Conquista do Maranhão e as disputas atlânticas na geopolítica da União Ibérica (1596-1626)”. São Paulo: Revista de História, v.31, nº 61 (2011)p.17

⁷¹ CARDOSO, Alírio. O Maranhão na Monarquia Hispânica: intercâmbios, guerras e navegação nas fronteiras das Índias de Castela (1580-1655).2012: Tese (Doutorado em História) – Universidade de Salamanca,Salamanca, p.41-42



Figura 4: Parte do Atlas do Maranhão e Grão Pará de João Teixeira Albernaz I

Disponível em: http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/

3.2 O início de uma guerra: Os Holandeses

A luta holandesa nas possessões de Espanha, espalhados pelos “quatro continentes e sete mares” para muitos autores como Boxer⁷² e Meireles⁷³ está estreitamente relacionada com a luta pela sua Independência e pela União das coroas na figura de Felipe II de Espanha (1527-1595) e I em Portugal, no entanto, como afirma Boxer os holandeses não deixaram de atacar as possessões portuguesas após a separação das coroas. Em todo o tempo em que esteve ligada à coroa Espanhola, o período mais “conturbado” para os Países Baixos, foi no governo de Felipe II, segundo Mário Meireles, os Países Baixos incomodavam uma vez que constantes rebeliões consistiam tanto em um desafio ao “mais poderoso soberano da Europa”⁷⁴ quanto em forma desmoralizadora, já que seu grito de guerra “vivam os mendigos” consistia uma afronta ao “título honorífico de Rei Católico que, de seus avós, havia recebido por mercê papalina...”⁷⁵ portanto esses foram alguns estímulos para que entregasse em 1567 o governo das províncias ao Duque

⁷² BOXER, Charles R. A luta Global com os holandeses. In: *O Imperio maritimo portugues 1415-1825* p.120-140

⁷³ MEIRELES, Mario Martins. *Os Holandeses no Maranhão*. p.11-38

⁷⁴ Ibid. p. 13-20

⁷⁵ Ibid. p. 20

d’Alba, que em menos de três meses executou 18.000 rebeldes, entre os quais haviam também nobres.

Felipe II também adotou outras medidas que segundo Meireles pretendia “matar, por asfixia, a prospera economia flamenga”⁷⁶ após a união das coroas “mandou, em 1585, que fossem confiscados todos os navios batavos que aparecessem nos portos ibéricos e, depois, em 1605, proibiu totalmente o intercâmbio comercial com Portugal”⁷⁷. Além destas medidas José Manoel Santos Pérez⁷⁸ ainda aponta que foram empregados pela coroa embargos no ano de 1585 contra negócios neerlandeses e proibições para residência estrangeira, mas principalmente destes no território português, o que se renovou nos anos de 1591 e 1605, contudo, alguns dos embargo resultaram em saldos negativos para o comércio português sendo essas medidas substituídas por um imposto especial de “30% do valor das mercadorias exportadas”⁷⁹. Ainda contribuindo para este raciocínio, Boxer afirma que:

(...) os esforços empreendidos por Felipe II para sufocar a revolta dos Países Baixos e o Império ibérico é que contribuíram para envolver os portugueses em hostilidades com as potências marítimas do Norte mais cedo do que, em outras circunstâncias, poderia ter acontecido. (...) À medida que a luta se estendia no espaço e no tempo, os holandeses tendiam a dirigir suas investidas contra as colônias portuguesas na Ásia, na África e no Brasil.⁸⁰

Portanto, seria interessante pensar na presença holandesa nas conquistas como uma estratégia de guerra. Meireles conclui que as atividades holandesas nas conquistas luso-espanholas tinham duplo objetivo: manter o comércio antes intermediado nos portos portugueses e usar de ataques como uma forma de enfraquecer a atividade dos exércitos espanhóis na Europa⁸¹. Sendo que a favor dos holandeses Meireles aponta três acontecimentos que ajudaram nesta empreitada - a destruição da Incrível armada (1588), a perda de uma grande esquadra portuguesa em Malaca (1606) e a derrota de outra grande esquadra em Gibraltar em (1609), ou seja, o enfraquecimento de seu arsenal bélico, sendo assim a melhor escolha para a Espanha seria assinar a Trégua dos Doze anos em 1609⁸².

⁷⁶ Ibid. p. 21-27

⁷⁷ Ibid. p. 21

⁷⁸ PEREZ, José Manuel. Felipe III e a ameaça neerlandesa no Brasil. In: *O Brasil em arquivos Neerlandeses 1624-1654*. p. 143-169.

⁷⁹ Ibid. p. 151

⁸⁰ BOXER, Charles R. A luta Global com os holandeses. In: *O Império marítimo português 1415-1825*. p. 122-123

⁸¹ MEIRELES, Mario Martins. As atividades de corso dos Holandeses. In: *Os Holandeses no Maranhão*. p. 21-22

⁸² Ibid. p. 22-23



Figura 5: Derrota da Armada Espanhola, 8 de agosto de 1588, Artista Philippe-Jacques de Loutherbourg

Disponível em: <http://www.rmg.co.uk>

Boxer afirma que, a estratégia empregada pelos holandeses, seria a de atacar as possessões portuguesas, uma vez que eram mais vulneráveis, já que se situavam nas costas marítimas expostas, ao contrario dos vices reinos de Espanha, voltados para o interior como México e o Peru⁸³.

No Brasil, Boxer fala apenas da presença holandesa no contexto das “Invasões Holandesas” na Bahia (1624) e depois em Pernambuco (1630), sendo que vários trabalhos já demonstraram que a atividade holandesa na parte norte da atual América do sul começa muito antes disso.

Segundo Meireles:

(...) muito destes ousados lobos dos mares foram constantes, se não permanentes visitantes do litoral nordestino brasileiro, de onde subiram até ao Maranhão, que por muitos anos se confundiu com o Amazonas e que naturalmente se lhe fez objetivo prioritário, não só porque oferecia conveniente esconderijo nos intrincados meandros do vastíssimo delta, como porque, além de mais distante da sede do governo colonial, sediado na Bahia, era, como via fluvial, o caminho mais fácil e menos demorado para que se alcançassem as riquezas do Peru, ou do fabuloso El-Dourado.⁸⁴

⁸³ BOXER, Charles R. A luta Global com os holandeses. In: *O Império marítimo português 1415-1825*. p.122-123

⁸⁴ MEIRELES, op. cit. p. 23-24.

Um dos trabalhos que falam sobre a atividade de holandeses na Amazônia Portuguesa é o artigo de Lodewijk Hulsmán.⁸⁵ Neste texto, seu autor usa como fonte os documentos da reclamação de Pieter Swaerooch sobre o navio em que o seu filho Jan Swaerroc era capitão, o Fortuijn, que foi queimado pelos portugueses em 1616, período de paz entre o Rei da Espanha e as sete províncias Unidas dos Países Baixos. Piter reuniu a contabilidade que especificava os gastos dos navios com a tripulação, mantimentos e carregamento das mercadorias. No carregamento do navio encontravam-se machados, facões, ferros de cassava, ferros de plainar, enxós e contas de vidro. Supõe-se que estes materiais eram de extrema necessidade para que se fosse feita a troca com os índios, das drogas do sertão ou a troca por serviços prestados.

José Manuel Santos Pérez no texto “Felipe III, a ameaça neerlandesa no Brasil” se propõe a estudar os neerlandeses no Brasil antes de 1621, para ele o comércio do açúcar estava inserido em uma “rota comercial Atlântica” a qual participavam pessoas de varias nacionalidades, e essa seria uma forma de buscar alternativas para superar os entraves que o estado estabelecia sobre o comércio. Entre estes estava Hans Shot, neerlandês que contratou um navio para transportar e vender cereais na Europa e de lá vir a Salvador carregar açúcar e transportar para Lisboa. José Manoel retoma ainda a questão sobre o que seria o comercio legal e ilegal. Para ele o comercio legal “dependia das licenças das autoridades, respeitava as normas de pagamento de impostos e de obrigação da passagem pelas alfândegas portuguesas no regresso à Europa” e era complementado pelo comercio ilegal “que podia ser a forma de evitar passar pelos portos portugueses e ir diretamente do Brasil para os Países Baixos, ou na forma de ações de pirataria que às vezes eram apoiadas e financiadas pelos mesmos comerciantes e às vezes eram contra eles” dessa forma retomamos a análise do comercio com e sem autorização da coroa, como já falamos nas primeiras páginas deste trabalho.

3.2 Planos de Invasão

Para José Manoel Perez, uma invasão holandesa na costa portuguesa da América do Sul não aconteceu antes das invasões de 1624 e 1630 por questão de sorte. Segundo o autor, no ano de 1599 saiu da Holanda uma esquadra que contava com 75 barcos e 8.000 homens, era maior e tinha importância comparada à esquadra do ataque de 1629-30, comandada por Hendrick Corneliszoon que contava com 69 barcos e 7.000 homens. Dentre seus objetivos, estava a missão

⁸⁵HUSMAN, Lodewijk. *Swaeroosh: O comercio holandês com índios no Amapá*. Revista de estudos amazônicos, Vol. VI, nº1, p. 178-202, 2011.

de cortar comunicações espanholas e portuguesas com a América, atacar pontos específicos do litoral dominado pelos ibéricos e ainda o autor propõe que poderiam fazer um ataque ou até mesmo uma invasão a algum ponto da costa brasileira⁸⁶.

Após esta data, José Manoel cita ainda um plano de invasão em 1607 que teria sido descoberto por Alexandre de Moura depois de interceptar um inglês que estaria em uma frota capturada por neerlandeses, uma frota de três navios com 500 soldados de varias nacionalidades, além de flamings e neerlandeses, havia também ingleses e franceses, e contava com 80 peças de artilharia. Segundo informou o inglês o “regimento” da embarcação interceptada teria instruções para um ataque a Pernambuco, o que não ocorreu devido a dificuldades de navegação, o que causou o amotinamento dos soldados, que pediram o regresso às Províncias Unidas.

Logo depois, em 1613 Alexandre de Moura recebe um aviso de Lisboa informando sobre “outro plano neerlandês de invadir Pernambuco, dessa vez com quatro navios e quatrocentos homens que deviam encontrar um lugar para se fortificar Felipe III [de Espanha] ordena o envio de caravelas com suficientes homens armas e munições para apoiar a defesa que pudesse ser organizada no território”.⁸⁷

No entanto, não é inteligente acreditar em todos os rumores sobre planos de invasão. Como aponta Alírio Cardoso,⁸⁸ eram várias as notícias sobre planos de invasão de estrangeiros, principalmente com relação aos Países Baixos, mesmo e principalmente no período de trégua entre estes a Espanha. Esses dados ajudam a compor o entendimento de expansão da guerra além-mar, o que era sabido pela coroa, e percebido nas tentativas de proteção do território, como sinalizam os relatórios enviados à administração luso-espanhola. A exemplo temos um relatório presente nos Anais da Biblioteca Nacional, volume XXVI, cujo título diz “*Avisos tocantes à la India Ocidental. Explican los progressos que Ollandeses, Franceses, e Ingleses, hacian em las riberas del rio de las Amazonias*”⁸⁹ em cujo texto relata a chegada de dois viajantes a “Haya de Ollanda” Pedro Luis – um Capitão da armada- e seu filho Juan Pedro, que voltavam das Índias Ocidentais, lugar que possuíam casas e de onde conseguiam transportar tinta vermelha, tabaco e varias especiarias de locais próximos. Este também informa que:

⁸⁶ PEREZ, José Manoel Santos. Felipe III e a ameaça neerlandesa no Brasil. In: *O Brasil em arquivos Neerlandeses 1624-1654*. p. 153

⁸⁷ PEREZ, José Manoel Santos. Felipe III e a ameaça neerlandesa no Brasil. In: *O Brasil em arquivos Neerlandeses 1624-1654*. p. 157.

⁸⁸ CARDOSO, Alírio. “A Conquista do Maranhão e as disputas atlânticas na geopolítica da União Ibérica (1596-1626)”. São Paulo: Revista de História, v.31, nº61 (2011). p.321-322

⁸⁹ Os avisos são remetidos ao Rei em nome do Presidente das Índias. “*Su Magestade me há mandado embriá à V. S. el papel incluso de avisos tocantes a las Indias, para que se vea em el Consejo, y ali se trate de proveerlo que convenga. Dios Guarde à V. S. Em Palacio a 24 de mayo de 1615.= El Duque= (rubrica)= Señor Presidente de Indias*”. ABNT. p. 335.

(...) por quanto alli tomo legua de los moradores que em aquel pais de allí adelante ay muchos moradores e naciones donde ay mucha mayor ganancia para los hombres de negocios, lo qual le a movido con todos los Vageles Volverse para via-poco, assi para prover allí la nueva poblacion que allí tienen hecha como para pasar adelante em el dicho rio de las Amazonas a busca su resaque, y para ello o confirmado cierta compañía com el burgo maestro del Vlissingas Juan de moor, los del Almerantazgo el uno dellos llamado Angello Lenne, y el outro el Senõr de Lodslun, por cuya mano alcanço de los estados de Olanda el consentimiento de poder establecer la dicha Colonia y poblacion, y esto sin embargo de la grande y General poblacion que dichos estados pretenden hacer em aquellas partes de la America em caso la guerra no passara adelante lo qual muchos dessean, y tienen por segura, y assi toda la compañía del Trato y comercio por mar ysisten a los dichos Estados para que acudan com alguna notable ayuda com que puedan yr tomando leguas y reconocer todo el estenso y longo del rio de las Amazonas, por donde los dichos Estados havran de sacargran fruto em lo provenir andando el tiempo⁹⁰

O documento, como se pode constatar nessa passagem, comunica que na região há muitos moradores de várias nacionalidades, e que se trata de um lugar bastante lucrativo para comerciantes. Certamente referindo-se às mercadorias chamadas de drogas do sertão, como o tabaco e pau de tinta, urucu entre outros.

Também informa sobre um projeto de estabelecimento na região do Amazonas com o apoio dos estados de Holanda, caso a guerra ‘não se passe adiante’ como já se comentava. Por isso a companhia de comercio e trato pelo mar, pedia ajuda aos ‘Estados’ [Estados de Holanda, no caso os holandeses] para que ajudem da forma que puderem, aprendendo línguas e reconhecendo o território, o que seria de grande proveito. É importante notar neste documento, indícios que apontam para uma estratégia de tentativa de tomada da região através do engajamento dos comerciantes que já frequentavam a região com a população nativa, o que certamente para além das relações do comercio estariam facilitando um apoio militar. As informações coletadas no documento parecem muito semelhantes aos apontamentos de José Manoel Perez sobre as colônias de comerciantes na Bahia e Recife. Segundo o autor parecia haver:

(...) pequenas colônias de comerciantes neerlandeses na Bahia e no Recife, que estabeleceram importantes vínculos com a sociedade local e que faziam parte de grandes redes de comerciantes, cristãos- novos ou não, que tinham negócios diversos no Brasil, Portugal e nos Países Baixos, no qual o açúcar era só uma parte do complexo comercial.⁹¹

No documento, percebemos que estes comerciantes, residiam na América luso-espanhola nas quais tinham plantações, comercializavam com índios e que além de mandarem seus produtos nos navios, faziam viagens a Europa.

⁹⁰ *Avisos tocantes à la India Occidental. Explican los progressos que Olandesses, Franceses, é Ingleses, hacian em las riberas del rio de las Amazonas.* In: Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro (ABNRJ), Volume XXVI. P. 335-337

⁹¹ PEREZ, José Manoel Santos. Felipe III e a ameaça neerlandesa no Brasil. In: *O Brasil em arquivos Neerlandeses 1624-1654.* p. 147

Outro documento que alerta sobre planos holandeses é “*Oficio del Duque de al Presidente del Consejo de Indias acompañandole um papel donde se avisa los puertos que los holandeses pretenden poblar entre el marañon Y la Marcarita, y explicando el mapa de estas costas que dice acompaña ...*” o documento é datado de 27 de Junho de 1625.

O documento explica como deve ser feito a leitura do mapa - que provavelmente estaria em anexo - e fala sobre as áreas as quais os holandeses pretendiam ocupar, infelizmente o mapa não se encontra anexo. A descrição do documento é bem clara:

Su Magestad a visto da relacion y mapa dende los puertos del Rio de las Amazonas hasta la ysla de santa Margarita que se a tenido aviso que los olandeses pretenden poblar que van aqui y me a mandado enbiarlo a vuestra Señoria para que se vea em el consejo de Yndias y em el se tenga entendido lo que se contiene em la declaracion de dito mapa y lo que se dize y se acuda a lo que combiniere dios guarde a Vuestra Seõria de Valladolid a 27 de Junio 1615(...)⁹²

Relata as áreas de interesse dos holandeses e, se pede ajuda para defesa da região. Infelizmente há lacunas no documento as quais não podemos responder neste trabalho, um destes diz respeito à localização dos rios, ilhas e povoações e o seu tamanho da área equivalente entre o rio de “las Amaçonas” e a ilha de “Santa Margarita”. No entanto é possível absolver outras informações passadas através da interpretação do documento, uma destas é que foi feito um mapa dos rios da região, dividindo-os em “principales” e os “pequeños” como podemos ver:

(...) Primeramente se advierte que todos los nombres que em la dicha mappa se hallan figurados por color vermejo, son em la forma que se nombran por los saluajes indianos, y son Rios mas principales, que los olandeses andando el tiempo pretenden poblar começando de arriba de las Amaçonas abaixo hasta ha Margarita y todo los cabos estan assi mesmo puestos, y sinaladas de color vermejo y segun estan conocidos em los mapps de Hespanha. Los Rios pequenos nombrados em la dicha mappa, com tinta negra, son tan chicos que no pueden da entrada a Barcules Grandes, sono por chalupas, o barcas chiquitos (...)

Essa divisão nos permite imaginar, que além de informar o Conselho das Índias, esta já seria uma forma de arquitetar a defesa, uma vez que percebendo de que forma estava havendo penetração dos holandeses no território através da navegação pelos rios para que pudessem assim montar uma estratégia válida, contando, é claro, com o apoio do Conselho. Podemos perceber neste fragmento, por exemplo, que os rios que permitiam a entrada de embarcações grandes seriam os rios maiores os quais estavam marcados de vermelho já os menores, marcados de preto, só poderiam ser navegados com embarcações pequenas.

⁹² Diversos documentos sobre o Maranhão e Grão Pará: *Oficio del Duque al Presidente del Consejo de Indias acompañandole um papel donde se avisa los puertos que los holandeses pretenden poblar entre Marañon y la Margarit, y explicando el mapa de estas costas que dice acompañã*. In: Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro (ABNRJ), Volume XXVI. P. 339-343

Em outra passagem o documento fala sobre notícias da Índia Oriental e sobre a guerra:

(...) En quanto toca al trato y comercio sobre la Índia Oriental se tiene por abiso seguro que los mayores que tienen a cargo el gasto del dicho trato em Olanda , na ultimamente em la junta de los Estados de Olanda em la haya em fin del mês de deçembre 1615 (?) representado que em el seguimiento de aquel tratto avian gastado desde el año 1597 hasta dia em lo de la guerra, mas de diez millones de florines tanto que no podian mas substentarla no obstante que los dichos Estados les avian socorrido de quando em quando com tres à quatro Bejeles de guerra goarnecidos de gente, y bastimento naval por onde insistian para que dichos Estados quissiesen tomar assi dicha guerra com todo el tratto, y comercio al pie que Su Magestad catholica lo haçia em Portugal pelo sobre ello no se tomó ninguna resoluçion, y se remettió hasta la primeira junta, que se seria despues de llegados los embajadores de los Reyes y Prínçipaes confederados de lo qual se tomará lengua, y se avisara a su tiempo (...)⁹³

É importante notar que os documentos falam muito na “Índia Oriental”, se remetendo aos viajantes que vinham da “Amazônia Portuguesa”, o que leva ao entendimento que para estes documentos, essa significava todo o território noroeste do atual Brasil.

O comércio com a Índia Oriental, já existia desde os primeiros anos do século XVII, na Holanda através de uma instituição chamada de *Partinredri* como veremos adiante, no entanto o órgão regulador deste comércio só foi criado em 1621, chamou-se *West Indishe Compagnie*, conhecida como Companhia das Índias Ocidentais.

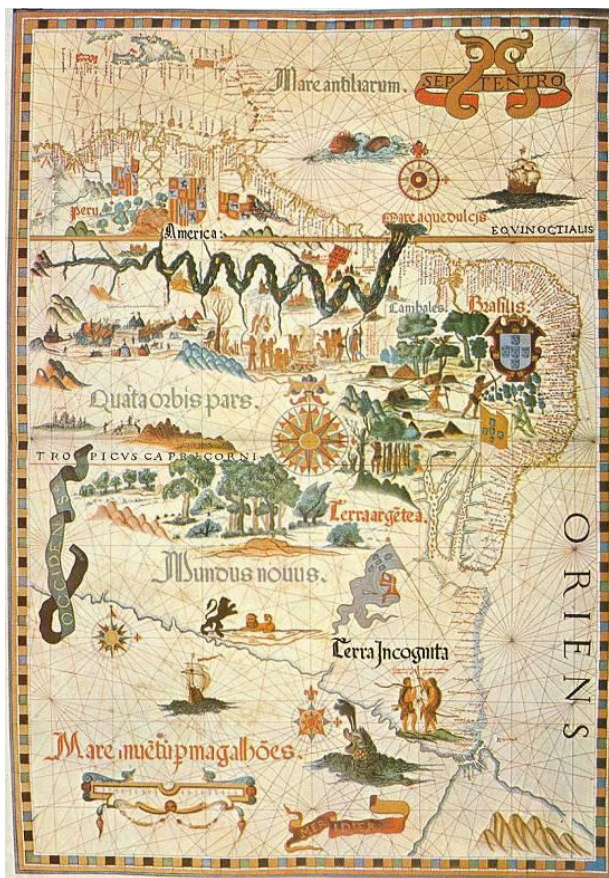


Figura 6: Mapa de Diogo Homem tendo como destaque o Rio Amazonas

⁹³ Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro (ABNRJ), Volume XXVI. p.341

Disponível em: <http://www.novomilenio.inf.br>

3.4 WIC - West Indshe Compagnie (Companhia das Índias Ocidentais)

Após a primeira década do século XVII os Países Baixos numa tentativa de organização do comércio fundam a WIC – *West Indische Compagnie*, em português, Companhia das Índias Ocidentais. Criada em 1621, tratava-se de uma empresa de capital privado, que de acordo com Bruno Miranda⁹⁴ “foi criada como uma arma contra a monarquia Hansburga, com quem as Províncias Unidas travavam um longo conflito conhecido por guerra dos oitenta anos (1568-1648)”⁹⁵ e cujos objetivos eram tanto desestabilizar as bases da economia ibérica, que alimentavam o império espanhol como também funcionar como um ponto de entrada, através dos portos, para embarcações mercantes das Províncias Unidas.



Figura 7: Logotipo da WIC

Disponível em: <http://www.holandiabeztajemnic.pl>

De acordo com Thiago César⁹⁶, a Companhia das Índias Ocidentais (WIC) foi criada valendo-se do sucesso da Companhia das Índias Ocidentais (VOC) e a “princípio valeu-se da pirataria no atlântico para ferir as rendas do inimigo espanhol e obter produtos como ouro, prata e açúcar proveniente das colônias na América, antes de atacar o monopólio atlântico dos

⁹⁴ MIRANDA, Bruno Romero Ferreira. *Gente de Guerra: Origem, cotidiano e resistência dos soldados do exercito das Companias das Indias Ocidentais no Brasil*. Tese de Doutorado, Universiteit Leiden, 2011.

⁹⁵ MIRANDA, Bruno Romero Ferreira. *Gente de Guerra: Origem, cotidiano e resistência dos soldados do exercito das Companias das Indias Ocidentais no Brasil*. Tese de Doutorado, Universiteit Leiden, 2011. p. 1

⁹⁶ CÉSAR, Thiago Groh. *A Política externa de D. João IV e o Padre Antonio Vieira a negociação com os Países Baixos*. Mestrado em História, Universidade Federal Fluminense, Niteroi. 2011.

portugueses, de negros e do açúcar”⁹⁷. No entanto é preciso entender como se deu o processo de criação das companhias.



Figura 8: Logotipo da VOC

Disponível em: <http://www.wikiwand.com>

Enquanto Thiago César usa Fernand Braudel para explicar que essas companhias são “fruto do desenvolvimento do capitalismo, iniciado no século XV” como também “as companhias de privilégio [se constituem numa] forma do Estado intervir na economia”⁹⁸ Lodewijk Hulsman explica as companhias de uma forma mais particular, apontando para a instituição chamada de *Partinredrij* que se desenvolveu na Holanda desde o século XV, em que “regulamentava que a propriedade de um navio era dividida em ações, os ditos *parten*”⁹⁹. Estes eram “registrados por tabeliães e constavam de um certificado que poderia ser vendido ou transferido, tendo o capitão do navio, chamado de *shipper*, como um executivo que agia perante um conjunto de investidores durante sua viagem”¹⁰⁰. Estas companhias ainda funcionavam de duas outras formas, em uma os mercadores formavam um grupo que financiava o equipamento do navio e dividiam a renda e o outro era funcionar de forma “isolada”, ou seja, não eram investimentos permanentes como a VOC, as empresas entravam separadas na contabilidade, no entanto Husman aponta que algumas companhias desenvolveram essa atividade com certa regularidade.

Segundo Miranda, a WIC estaria interessada nos lucros que poderia usufruir com o comércio do açúcar, tabaco e madeira de tinta “produtos estes que já circulavam na Republica

⁹⁷ Ibid. p.62

⁹⁸ Ibid. p. 62-63

⁹⁹ HUSMAN, Lodewijk. *Swaeroosh: O comércio holandês com índios no Amapá*. Revista de estudos amazônicos, Vol. VI, nº1, p.182

¹⁰⁰ Ibid. P.182

por meio de negociações diretas, embora esporádicas, de neerlandeses nos portos brasileiros e, sobremaneira, indiretamente através de uma rota de comércio que conectava cidades neerlandesas aos portos portugueses”¹⁰¹, creio que neste ponto o autor se refere ao comércio “ilegal” feito por mercadores e piratas que desde o começo do século navegavam pela região.

Com relação às negociações “indiretas” podemos levar em consideração as informações levantadas por Lodewijk Husman, onde fala que os holandeses chegaram a costa da Guiana seguindo os Ingleses e Franceses que comercializavam na região desde o começo do XVII. Segundo o autor:

“(…) Os relatos ingleses deste período [1600-1615] apontaram que navios neerlandeses abasteceram as feitorias inglesas na Costa da Guiana. A cidade de Vlissingen, localizada na Zeelandia, estava sob domínio do governo britânico até 1616 e tinha um porto importante de onde várias embarcações inglesas partiam em direção a Amazônia.”¹⁰²

Podemos inferir, portanto, que esta poderia ser uma das rotas apontadas por Miranda, aprendida pelos holandeses através dos ingleses no começo do século XVII. Outro ponto que difere a WIC da VOC segundo Thiago César é que esta apresentava grande lucratividade, uma vez que seu comércio era voltado às mercadorias obtidas no oriente, o contrário acontecia a WIC, pois foi criada não só para o comércio, mas também para a guerra e não conseguiu atrair importantes investidores, sendo que por este motivo o maior capital destinado a ela provinha das Províncias dos Países Baixos.¹⁰³

A criação da WIC foi um marco importante na história da presença holandesa na Amazônia, uma vez que sua rota de atuação estava bem mais concentrada no “Atlântico Equatorial” que no “Atlântico Sul”. É importante lembrar que há diferença entre as invasões holandesas no Brasil e as da Amazônia. Como vimos no decorrer deste trabalho a presença holandesa na região norte da América portuguesa é bem mais antiga que as invasões que se sucederam a partir da Bahia em 1624 e que chamamos de “Invasões Holandesas”. É relevante levarmos em consideração que o principal produto do Brasil era o açúcar, enquanto da Amazônia eram as drogas do sertão.

¹⁰¹ MIRANDA, Bruno Romero Ferreira. *Gente de Guerra: Origem, cotidiano e resistência dos soldados do exército das Companias das Índias Ocidentais no Brasil*. Tese de Doutorado, Universiteit Leiden, 2011. p.1

¹⁰² HUSMAN, op. cit. p. 181

¹⁰³ CÉSAR, Thiago Groh. *A Política externa de D. João IV e o Padre Antonio Vieira a negociação com os Países Baixos*. p. 63

4 INIMIGOS A VISTA: O tripé do comércio ilegal

Nos documentos disponíveis em que se encontram registros da presença holandesa nas terras do Maranhão, Grão-Pará e Cabo do Norte, é possível perceber nos relatórios de descobrimento a ligação entre o tráfico de especiarias, contato com os “gentis” e as fortificações, pois eram interdependentes para o funcionamento do comércio ilegal. Dentre as informações que podemos extrair desta parte dos documentos está à relação existente entre o comércio de especiarias; o importante contato com os índios tanto para apoio militar como para comercio e seu bom relacionamento com os holandeses e principalmente sobre as feitorias holandesas, sendo que em muitos documentos aparecem menção ao retorno anual dos estrangeiros. É um ponto que chama atenção, pois parece ser uma pratica comum entre as nações que visitam a região, no entanto havia comerciantes que moravam em casas feitas por índios, perto ou dentro de aldeias, sendo que nos arredores de algumas havia plantações, principalmente de tabaco.



Figura 9 Navio Holandês do século XVII

Fonte: <http://invitaminerva45.blogspot.com.br>

A documentação é bastante rica de informações, especialmente a dos Anais da Biblioteca Nacional. Trata-se de documentos sobre a conquista e ocupação do Maranhão e do Pará, o “descobrimento” do rio Amazonas e administração do Estado do Maranhão. Com relação à exploração do rio Amazonas tem-se os relatórios ou “relações” do Cap. André Pereira, Manoel

de Sousa Deça, Luiz Aranha de Vasconcelos e Antonio Vicente Cochado, expedições realizadas por ordem da coroa. As expedições para descobrimento do Amazonas e Cabo do norte são datadas depois da conquista do Maranhão (1615-1616) no que parece ser um projeto de continuação de “descobrimento e conquista”.

Um dos documentos em que mostram a possibilidade desta afirmação está a “*Relaçam do que há no grande Rio das Amazonas novamente descuberto*”¹⁰⁴ este documento integra a relação do Capitão André Pereira. O documento descreve que depois da conquista do Maranhão, feita pelo Cap. Alexandre de Moura por ordem do Rei, vendo a terra pacífica, foi mandado fazer um novo descobrimento do rio Amazonas, e também saber o que havia no Cabo do Norte, durante a viagem falaram com os índios que haviam na região, onde estes facilmente aceitavam as suas amizades “dizendo que nós hera-mos os verdadeiros velentes pelo muito que tínhamos feito com os francezes, e mais nações que na quella costa eram nossos inimigos”¹⁰⁵

Estes relatórios juntamente com documentos pertencentes a outras coleções como o Arquivo Histórico Ultramarino (AHU) e o Arquivo General de Simancas (AGS) oferecem uma documentação que nos permite entender como este tripé do comercio ilegítimo na Amazônia colonial funcionava, para um melhor entendimento vamos estuda-los separadamente.

4.1 Produtos de interesse

Em grande parte dos documentos que falam sobre a presença holandesa nas terras do Maranhão, Grão-Pará e Cabo do norte é notável a presença dos produtos que mais os interessavam, os mais citados são o tabaco, madeira e as tintas, produtos de alta estima na Europa por suas propriedades medicinais, que serviam tanto como temperos como de produtos aromáticos além da madeira que tinha finalidades diversas, tanto para tintura como para fabricação de navios, moveis e entre outros, sendo que pelos relatos contidos na documentação eram produtos férteis na terra. Boa parte da aquisição destes produtos não podia ser feita sem a ajuda dos indígenas que se fixavam na região onde os estrangeiros praticavam as trocas. O escambo por parte de estrangeiros, particularmente os grupos holandeses eram feitos a base de ferramentas como facas, espelhos, tesouras, berimbaus de boca, contas de vidro, ferro de cassava, machados, entre outras ferramentas, como aponta Lodewijk Hulsman¹⁰⁶.

¹⁰⁴*Relaçam do que há no grande Rio das Amazonas novamente descuberto*. In: Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro (ABNRJ), Volume XXVI. p. 255-259

¹⁰⁵*Relaçam do que há no grande Rio das Amazonas novamente descuberto*. Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro (ABNRJ), Volume XXVI. p.256

¹⁰⁶ HUSMAN, Lodewijk. *Swaeroosh: O comercio holandês com índios no Amapá*. Revista de estudos amazônicos, Vol. VI, nº1, fl.118-119

Nesta passagem de umas das fichas disponíveis no *Archivo General de Simancas* (AGS) datado de 1624, há notícias que os holandeses e ingleses desde o começo do século XVII estavam presentes na região onde tinham fortalezas e bastante lucro com as mercadorias que comerciavam.

“Tomando informações dos olandeses e Ingreses disserao, q. os Olandeses havia dezoito anos que habiavao ally, e os ingleses e Irlandeses catorze, e que estavao esperando por tres navios com gente para irem descobrindo e fortificando e que tudo fazia o capitão [por ca], e que este foy o que destruyo a Tindade quando a botou por terra;tomando pratica destes olandeses, e Ingreses acerca do trato, e comercio que lly ti=nhão, e de que carregavão os navios disserão que todos os annos tiravão das duas fortalezas, e estancias dos Ingreses e Irlan=deses maes de outocentas mil libras de tabaco que importavão m¹⁰. dinheiro na sua terra, e muita tinta vermelha q. serve// em lugar de grá e m¹⁰. algodão, e acabavão de carregar de pão ori=cotiara, e outra casta de pão, que dizem lhe botavao duas tintas que por não estar lembrando não digo o nome dele, e os que ally não acabavo de carrega hião ao]cabo do Norte, que dizem havia la muito.”¹⁰⁷

Em relatórios de descobrimento feitos por ordem da coroa, especificamente uma das relações de descobrimento do rio Amazonas feito pelo Cap. Antonio Pereira, encontramos: “As mercadorias que este gentio vende aos Olandeses sam algudam, tinta de Oroco, que he como Gram, algúa pitta e he este pão cotiara com outras sortes de madeiras, que nam faltão, tabaco...”¹⁰⁸ estas mercadorias, principalmente o tabaco se repetem na maioria dos documentos disponíveis sobre a conquista do Grão-Pará e Cabo do Norte, onde parecia haver uma maior concentração de holandeses ao contrario do Maranhão onde a preocupação seria com os franceses nos primeiros anos do século XVII.

A escolha de estabelecimento em um determinado local nas margens dos rios dependia de vários fatores, os estrangeiros precisavam de víveres como carnes pescados e frutas para reabastecer o navio e a tripulação, de locais que pudessem servir de porto para os navios e de rios que favoreciam a navegação e que além de tudo contassem com a “amizade” dos gentis da terra os quais seriam mediadores no abastecimento destes e dos produtos da terra. É também notável que a região, particularmente o Cabo do Norte era visto como um ponto de ancoragem para reabastecimento, de onde os navios podiam seguir caminho para as Índias.

“ Os inimigos, que andão na Costa da mina, Cabo verde Brasil, vão ao porto de Çapanoa a concertar e [encevar] os seus navios e refrescar a gente, e fonercese de matim.¹⁰⁸ como [cassa ave], farinha de pão, porcós bravos veados, peixe boy, e outro muito pescado que há na terra: o mesmo fazem no cabo do norte e daquy se vão as Indias, aonde fazem m¹⁰. daño, que lhe não escapa nada; (...) Pello m¹⁰. daño que pode resultar e caso que ally se fortifiquem aonde estavão importa a VMg.^{de} para segurança daqueles portos e descobrimentos, que se fizerem, fazer fortaleza aon=de estava a fortaleza de [Nação] que em oura lingoa se chama Parnayba, e no Porto de Çapanoa, e Cabo do Norte, porque assy corta V.Mag.^{de} o grande daño que fazem nas indias e o

¹⁰⁷ Fecha: 27 de julio de 1624: **Relação que faz Antonio Vicente Cochado do descobrimento do Rio das Amazonas, e Cabo do Norte, que foi fazer por ordem de V. Mag^{de}.**

¹⁰⁸ “**Relação do que há no grande Rio das Amazonas novamente descuberto**”. Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro (ABNRJ), Volume XXVI. p. 258

muito que pode, custar botallos fora despoes de fortificados: E de tudo pode V. Mag^{de} despor como lhe parecer: A breví=dade he o que mais importa.”¹⁰⁹

Nesta passagem da relação de Antonio Vicente Cochado, dois pontos chamam atenção, primeiro que já era sabido pela coroa em 1624 que o Cabo do Norte fazia parte da rota que levava as Índias ocidentais, e ter o controle desta região diminuiria as perdas do comercio no caribe e segundo que seria mais fácil expulsar os estrangeiros antes que fossem feitas fortificações.



Figura 10: Mapa da Guiana de Jodocus Hondius, percepção dos Rios Orinoco e Amazonas e vistas ao Caribe.

Disponível em: <https://www.wdl.org/pt/item/165/>

Os índios eram a principal fonte de informações, pois avisavam a respeito da passagem e estabelecimento de estrangeiros e também sobre a navegação nos rios. Informavam também a respeito das conexões existentes entre os rios que levavam às riquezas do Peru:

Soubemos mais de alguns gentios de que muito longe pelo Rio acima vinhão a vêr os portugueses, e ser seus amigos como ao pé de humas Serras que estavam...á fortaleza 150 legoas, estavam 25 Vellas com muita gente fortificando-se, tendo molheres com sigo, como já vinhão a esse efeito.= Estas Serras diz o Gentio que são escavadas sem mato, e alguns homens experimentados dizem que estas sam as Serras que alli vem dar

¹⁰⁹ Fecha: 27 de julio de 1624:Relação que faz Antonio Vicente Cochado do descobrimento do Rio das Amazonas, e Cabo do Norte, que foi fazer por ordem de V. Mag^{de}.

do Perú como muitas cartas de mariar tambem o mostrão, e que há ouro nellas, mais metais!¹¹⁰

Não só os índios como vários informes davam conta da ligação entre os rios do Amazonas e o Perú. Em “*Intentos da jornada do Pará*” (1618) é possível perceber nos relatos de Simão Estácio da Silveira o que seria a geografia dos rios Amazonas e Maranhão onde as nascentes seriam no Reino de Nova Granada e Peru respectivamente e ainda a referencia ao mito da “ilha brasil” presente na cartografia portuguesa dos séculos XVI e XVII:

Esta Rio Pará que chamamos das amazonas tem dous nascimentos, hum do Rio de Orelhana(...) nasce em Quito e serras do novo Reyno de Granada espaldadas da cidade de Santa Féé i corre por mais de 90 légoas, com muitas e grandes voltas, al este; outro que chamão do Maranhão...que he um pouco ao Norte do serro de Potosi e nasce nas terras do Perú na provincia de Cuzco, e correndo mais de setecentas legoas ao Nordeste com menos volta se ajunta com o de Orelhama mais de quatrocentas legoas antes de entrar no mar, e ambos fazem o novo archipelago entre o Brasil e Cumana (...) ¹¹¹

A pouca distancia entre esta “zona de transição” do Amazonas, Perú e as Índias de Castela era motivo de preocupação da coroa luso-espanhola, pois o domínio desta região por estrangeiros significava um risco para a mais importante fonte da riqueza espanhola, as rotas do comercio da prata no Caribe.

Tambien se apunta em esta consulta que Olandesses y Ingleses comenzavan á tratar el Rio de las Amazonas dice el consejo que este es el negocio mas importante que de presente se ofrece por ser aquel Rio el limite que divide el estado el Brasil del Peru que conviene tratar del negocio al mismo tiempo que lo del Marañon sin alcar la mano dello antes que se ymposibilite por los grandes daños que podrian seguir (...) ¹¹²

Havia também grupos de comerciantes que pareciam estabeleciam-se temporariamente em partes do território para além de comercializar drogas do sertão com os índios por vezes também possuíam plantações ou se relacionavam com mulheres indígenas. Como Pedro Luis e seu filho Juan Pedro que se estabeleceram em Viapoco “*donde han fabricado dos casas y han cogido el Tabaco*”¹¹³ ou Teodoro Claesvis que estabeleceu-se nas margens do Surenena com uma provável companhia, em que a maior parte dos homens se relacionou com mulheres indígenas, sendo esta região onde se tem o “*mejor palo de Litre y lo buscan entero, el mejor que se puede ver*” estabeleceu-se também em Viapoço e Caene¹¹⁴ no mesmo ano de

¹¹⁰ *Relaçam do que há no grande Rio das Amazonas novamente descoberto*. In: Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro (ABNRJ), Volume XXVI. p.257

¹¹¹ “*Intentos da Jornada do Pará*” In: Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro (ABNRJ), Volume XXVI. p.362

¹¹² *Paraceres do Concelho de Estado de Hespanha a respeito da empresa do maranhão*. In: Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro (ABNRJ), Volume XXVI. p. 301

¹¹³ *Avisos tocantes á la India Occidental. Explican los progressos que Olandeses, Franceses, é Ingleses, hacian en las riberas del rio de las Amazonas*. 1615. Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro (ABNRJ), Volume XXVI. p. 335.

¹¹⁴ *Idem*. fl. 336; *Oficio del Duque al Presidente del consejo de Indias acompañandole um papel donde se avisa los puertos que los holandeses pretenden poblar entre el Marañon y la Margarita, y explicando el mapa de estas costas que dice acompaña*. 1615. SBNT. Fl. 341

1615. Uma das particularidades deste comércio é que alguns comerciantes retornavam anualmente, o que pode ser explicado pelo período de colheita de algumas drogas.

“(…) O que de presente se deve procurar, he o descobrimento do Rio Corupá, onde está a força do gentio e dizem aver gente Branca, pore nem portugueses aviso até agora; e o descobrimento do cabo do Norte que dista pouco do do Rio Curupá, onde vão todos os annos ingleses e Olandeses ao resgate do tabaco, e de alguas tintas, com são Orocû e Cariurû, e de alguas madeiras, e disto não há que duvidar, do que dei já algumas relaçoens por escrito a V. Mag^{de}.(…)”¹¹⁵

Também é comum encontrar na documentação referências às fortificações holandesas como feitorias:

“(…) os indios tâbe nos dão noticia, (…) de como acharão dentro do mesmo rio hua não Olandesa, pore que não tinhão fortaleza em forma, senão huãs feitorias com algua gente para lhes terem feita a carga para quando voltão, q he todos os annos. Esta gente ficam-nos visinhos, e he boa visinhança, e são causa do gentio daquelle dictricto não querer vir Comercear com nosco a nossa fortaleza, porq alem dos males, q lhes dizem de nós (e pode ser que com razão) lhes dão o que hão mister em mais abudancia, e os tratão melhor, e com mais verdade que he o que elles querem, posto que elles nuqua a tratão nem sabem de que cor hé”.¹¹⁶

Como afirma Alírio Cardoso, “o sistema adotado por eles [holandeses], os das feitorias fortificadas, era considerada uma fonte segura de lucros, na medida em que o investimento inicial não era demasiado, bem longe do tipo de capital necessário para a manutenção de possíveis praças fortificadas no Estado do Brasil”¹¹⁷, as feitorias significavam um investimento mais econômico para este tipo de comércio anual, e as “gentes” que ficavam para lhes fazer a carga eram responsáveis por zelar tanto pela feitoria quanto pela fidelidade dos índios.

4.2 Fortificações e apoio indígena

As fortificações, como diz Maria Queirós Prata no título de seu artigo, são “símbolos políticos de domínio”, e segundo a autora desempenhavam um papel de defesa além de permanecerem na paisagem como “sinais de poder” e ainda “indicavam a condição de propriedade e ocupação do local, construídas para servir como instrumentos práticos e visíveis de sua capacidade de guerrear, um símbolo político de domínio territorial” na documentação disponível sobre as conquistas do Maranhão, Grão Pará e Cabo do Norte é bastante notória a menção às fortificações estrangeiras a partir dos primeiros anos do séc. XVII indicando muitas vezes de tratarem de estruturas provisórias a exemplo das feitorias holandesas. Por outro lado às

¹¹⁵ Sobre as cousas do Gram Pará. In Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro (ABNRJ), Volume XXVI. p.345

¹¹⁶ Sobre as cousas do Gram Pará- *Diversos documentos sobre o Maranhão e Grão Pará*. In: Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro (ABNRJ), Volume XXVI. p. [fl.346]

¹¹⁷ CARDOSO, Alírio. *Amazônia na guerra hispano-holandesa*. Comparações com a guerra do Brasil. Anais do II simpósio de história em estudos Amazônicos. p-19

fortificações Portuguesas no ao longo do século XVII, apontam em uma perspectiva contrária, para estudiosos Gracinete Guerra da Costa¹¹⁸, essas representavam uma “estratégia de ocupação territorial, econômica e política da Amazônia brasileira ocorrida a partir de 1615” período marcado pelas conquistas do Maranhão e que pelos anos seguintes se estenderá até o Cabo do Norte.

As informações coletadas ao longo das viagens não dependiam apenas do apoio indígena como também da captura de estrangeiros, que muitas vezes eram “deixados pra trás” pra aprender língua ou como dito anteriormente manter a fidelidade indígena:

“... pelo Rio mais acima andava hum framengo que alli tinhão deixado outros para ter aprendido a lingoa, e am querido assi o gentio para seus tratos, e que tambe, esperava por hum irmam seu para povoarem na quella parte onde agora está nossa fortaleza, e donde avia poucos dias se tinhão ido tres embarcações de framengos como ao depois confessou o mesmo framengo. O Capitão Mór Francisco Caldeira o mandou vir a este dito framengo do qual tivemos certa relação dos inimigos Olandezes e framengos que estão no Cabo do Norte de que tinhamos muita notia, e como estarião 290 homens até 300 repartidos em duas fortalezas de madeira, e como tinhão dous engenhos de assucar de que carregavão alguns navios, com o mais que a terra dá de si.”¹¹⁹

Um ponto que chama atenção nesta passagem diz respeito ao material usado para a construção da fortaleza holandesa, segundo Maria Queirós Prata as fortificações eram estruturas com fins militares para a defesa de um lugar e podia ser dividida em permanentes, erguidas com materiais duráveis como pedra e cal e as provisórias edificadas durante um combate utilizando materiais próprios da região como, por exemplo, madeira ou terra¹²⁰. Seria interessante pensar a particularidade destes fortes no Amazonas na primeira metade do século XVII, como estruturas provisórias que servirão não somente de apoio militar, mas para os grupos comerciantes como apoio na logística do comércio, ponto de parada e abastecimento.

Dessa forma podemos perceber que a tríade: comércio de especiarias, fortificações e apoio indígena formavam um conjunto interdependente, uma vez que não haveria comércio sem apoio indígena e sem fortificações, não haveria apoio indígena sem comércio de especiarias as quais proporcionavam aos mesmos as ferramentas e produtos que só podiam obter com a ajuda de estrangeiros sendo que as fortificações tinham função principal de entreposto de apoio comercial, funcionavam para armazenar produtos, abrigo para os poucos tripulantes que ficavam a espera do retorno anual do navio.

¹¹⁸ COSTA, Gracinete Guerra. Fortificações na Amazônia.2014.

¹¹⁹Relação do que há no grande Rio das Amazonas novamente descoberto In: Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro (ABNRJ), Volume XXVI. p. 256-257

¹²⁰ PRATA, Maria Catharinar Reis Queirós ,Fortificações símbolos políticos de domínio territorial.p.133-134

4.3 Combate à pirataria na Região

Segundo Pedro Puntoni¹²¹ no regimento do governador Tomé de Sousa (1548) já estava estabelecida a organização das forças militares de conquista e controle dos domínios da coroa. O governador tinha algumas atribuições, entre elas zelar pela segurança da colônia e povoamento da nova terra. As tropas regulares e as de ordenança (que não recebiam soldado) eram constituídas de “terços”, a estruturação destes Puntoni descreve da seguinte forma:

O terço deveria ser formado por 2.500 soldados, repartidos em dez companhias, compostas, cada uma, de 250 homens, todos subordinados ao capitão-mor (ou mestre-de-campo). Estas companhias, sob o comando de um capitão, por sua vez, deviam se dividir em dez esquadras de 25 homens. O capitão de companhia tinha ao seu serviço um alferes, um sargento, um meirinho, um escrivão, dez cabos de esquadra e um tambor. O capitão-mor possuía ele mesmo uma das companhias, que era servida também por um sargento-mor, seu substituto natural, e por quatro ajudantes. No caso das ordenanças, os senhores ou os donos das terras de um termo deveriam, a princípio, ser automaticamente providos no comando das tropas como capitães. No caso da colônia, na ausência desses “donos”, cabia ao capitão-mor e às câmaras nomear os capitães de companhia e os seus ajudantes imediatos.¹²²

Em todo caso, como afirma Puntoni “todos estavam subordinados ao governo Geral, que exercia o supremo comando das forças militares, como capitão general”¹²³. Nesse sentido podemos entender as referências em alguns documentos das expedições de descobrimento e conquista com ordem do “Governador General do Brasil Gaspar de Souza”.

Aliás, estas duas palavras, descobrimento e conquista, estão em destaque na maior parte da documentação sobre Maranhão Grão Pará e Cabo do Norte. Segundo o dicionário Rafael Bluteau¹²⁴ descobrimento significa “acção de descobrir ou achar alguma cousa nova... oculta... descobrimento de terras estranhas” já conquista seria a “acção de conquistar” que por sua vez quer dizer “acrescentar com o poder das armas, terras províncias Reinos a seu domínio” as conquistas podem ser de terras, províncias e reinos. Para a documentação podemos entender “conquista” em dois sentidos, pode ser usado tanto para indicar uma ocupação militar como também para indicar o que seria o território administrativo português.

Descobrir para conquistar, essa parece ter sido a ordem seguida pelos Capitães que participaram das expedições de defesa da costa do Maranhão. Nos relatos do Cap. André Pereira¹²⁵ logo após a “conquista do Maranhão” - conquista no sentido de ocupação militar- com

¹²¹ PUNTONI, Pedro. *O estado do Brasil, poder e política na Bahia colonial*. Tese para obtenção do título de licenciatura em História do Brasil colonial. Universidade de São Paulo, 2010.

¹²² Ibid. p. 121

¹²³ Ibid. p.121

¹²⁴ BLUTEAU, Raphael. *Vocabulário português & latino: aulico,architectonico...* Coimbra: Collegio das Artes da Companhia de Jesu, 1712-1728. 8v. pp.527-528. Disponível em: <www.brasiliana.usp.br/dicionario/edição/1>

¹²⁵ Relaçam do que há no grande Rio das Amazonas novamente descuberto. In: *Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro (ABNRJ)*, Volume XXVI. P.256

a expulsão dos franceses pelo Cap. Alexandre de Moura e estabelecimento de fortalezas portuguesas, e vendo a “terra pacifica e povoadas as fortalezas como lhe pareceu necessario”, por ordem do Governador Geral do Brasil Gaspar de Sousa, foi a vez das terras do Amazonas e Cabo do Norte, a que foi mandado três companhias com 150 homens, tendo como Capitão Mór delas Francisco Caldeira de Castello Branco, no ano de 1616 percorreram a costa e fizeram os roteiros traçados pelo piloto Antonio Vivente Cochado que foi mandado por Alexandre de moura como Piloto Mór do descobrimento.

Os documentos sobre o descobrimento do Amazonas também incluem relatórios de navegantes como Manoel de Sousa Dessa, Luiz Aranha Vasconcelos, entre outros que enviavam cartas ao Rei pedindo ajuda para ir ao “socorro do Maranhão”. Manoel de Sousa Dessa depois de relatar sobre as “gente branca” que os gentios diziam haver no rio Corupá, as mercadorias que comercializavam, se mantinham fortalezas ou feitorias e ainda justificar uma intervenção “convem atalhar a isto, antes q uão em aumento” se oferece a fazê-lo desde que recebesse barcos, canoas, gente e mais:

Para a expulsão do inimigo do Cabo do norte e mais descobrimentos, são necessarios Cento e sinquenta soldados. Dosentos aecabuses biscainhos (...) Duas duzias de escopetas de pederneira...Formas de balas de arcabuzes, e das escopetas. Polvora, murrão e chumbo (...) Hua botica bem preparada.Hum surgião. Hua tenda de ferreiro,hu serralheiro,calafate,hu official da ribeira, dous serradores e hu teselão. Pagamento para os soldados e pano de linho. Quinhentas braças de rede de pescar (...) Hua caravela para levar creações (...) Hu condestavel e dous artilheiros e duas peças de alcãse de desouto libras para sima (...) Alguas camaras para os falcoens (...) mil cruzados (...) e alguma roupa para com dadivas (...)

Sendo que alguns destes materiais seriam dados em forma de pagamento aos soldados e o lucro para o Rei, como afirma Manoel Sousa Deça seria de cem por cento e as roupas com “dadivas”¹²⁶ seriam dadas aos índios Topinambás como forma de fazer “pax universal”, pois Manuel Deça sabia que os índios seriam os principais aliados para servirem na paz e na guerra.

O Capitão D. Francisco de Moura¹²⁷ também escreve ao rei, e avisa sobre o perigo da união dos inimigos estrangeiros com os “naturaes” e solicita que lhe fosse mandado 4 navios, 20 artilheiros com 20 peças de artilharia, trinta marinheiros 2 carpinteiros e oficiais para conquista do Maranhão e Pará. As fortificações holandesas, como já foi dito anteriormente, não eram uma praça altamente fortificada, ficavam poucos estrangeiros e alguns índios e pela documentação

¹²⁶ Eram prêmios ou mercês oferecidos aos índios, podiam ser objetos de metal ou honrarias como promessas de habito de Cristo.

¹²⁷ “OFÍCIO do Capitão-mor, Francisco de Moura, para o Conselho da Fazenda, sobre o pedido de embarcações, artilharia, mantimentos, roupas e botica para o Maranhão”. Lisboa, 2 de Junho de 1623. AHU, Maranhão (avulsos), cx. 1, doc. 56.

havia pouca resistência para a invasão como se pode perceber na “*Relação que faz Antonio Vicente Cochado do descobrimento do rio das Amazonas e Cabo do Norte que foi fazer por ordem se V. Mag.^{de}*”:

Fomos navegando com o barco, lancha e canoas ditas e chegamos a Matorâ[u]s, que he a primeira fortaleza dos holandeses: Antes de chegar a esta as nossas espias que hião diante tive=rão encontro com m^{to}. Gentio que estava em [cilada], metendose nas suas canoas os nossos lhe deitarão hua sua no fundo, e as mais fogirão por ser de noite, e só a gente da dita canoa foy morta pello nosso gentío, e dos nossos forão feridos tres ou quatro: Chegando a Matorâ[u]s, onde fomos amanhecer a 16 do dito mês de Junho debaixo da Fortaleza de modo que não tiverão lugar de avisar ao seu gentío, nem a outra fortaleza deq. lhe tínhamos os portos; Enviamos hua canoa à fortaleza em rompendo [o alvo] com hua bandeira branca; O recado foy que despejassem as terras, concedessem as vidas, o se lhes Prometeo da parte de V. Mag^{de}.: Vierão se embarcar, metemos debaxo da cuberta separádo os com boas vigias: Foy o capitão tomar posse da Fortaleza, e se lhes entregarão as chaves dessa, com todos os depojos, que erão negros de Angola e Indios, e resgate de toda sorte, e algodão e tabaco, Os holandeses erão 14 e logo se ordenouse a fortaleza, se queimasse tambem armas do Conde Mauricio que allí estavão postas (...)¹²⁸

Existe uma outra versão do “descobrimento do rio das Amazonas” feita pelo Capitão da expedição Luiz Aranha Vasconcelos¹²⁹, a qual descreve, que com a ajuda dos gentis tomou duas fortalezas holandesas naquele rio, a de “Matru e Nasau”. As duas batalhas contaram com um grande numero de gentis aliados de holandeses e ingleses. O ataque às fortalezas holandesas consistia na tomada dos portos, invasão da fortaleza, rendição dos residentes, captura dos bens e por fim a queima da mesma. É importante lembrar que a tática de guerra indígena era de extrema importância para este modo de ataque, o qual eram usadas as canoas nos rios que não comportavam navios de grande porte além do que as formas de guerrear se equiparavam quando se tratando de nações indígenas.

Diferentemente das fortificações holandesas do período no Amazonas, as fortificações portuguesas tinham como característica a função de permanecia para a defesa do território eram pontos de apoio de guerra, estrategicamente preparadas. No ano de 1637, como relata Bento Maciel Parente¹³⁰, a província do Maranhão era fortificada com quatro praças, sendo o forte da cidade de São Luis “cabeça do governo” os outros na cidade de Belém, no Rio das Amaçonas e na cidade do Seará. O forte que tinha mais soldados era o de São Luís com “60 soldados e bastante artilharia” seguido do forte da cidade de Belém com “50 soldados e alguma artilharia” os outros dois eram de terra onde “não haverá 30 soldados, nem mais q’ duas peças

¹²⁸ Fecha: 27 de julio de 1624:Relação que faz Antonio Vicente Cochado do descobrimento do Rio das Amazonas, e Cabo do Norte, que foi fazer por ordem de V. Mag^{de}.

¹²⁹ *Informação de Luiz Aranha de Vasconcelos sobre o descobrimento do Rio das Amazonas*. In: Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro (ABNRJ), Volume XXVI, p.392

¹³⁰ 4 de Agosto de 1636.- Trechos de uma representação de Bento Maciel Parente a El-Rei sobre cousas tendentes a defeza, concervação e bom Governo da Provincia do Maranhão. A representação é escrita em Madri. In Documentos para a história do Brasil e especialmente a do Ceará. Doc. 13º, fl. 234.

de arthelharia de ferro de 4 luvas de balla”, estes dois últimos fortes, segundo relata Bento Maciel Parente “foram feitos para impedir o comercio dos naturaes com os inimigos” no entanto perderam a serventia pois são facilmente tomados, tanto pela pouca segurança como porque ficam longe dos dois principais fortes, o que dificulta o socorro.

A defesa da região foi feita através do descobrimento e conquista. O descobrimento dos rios foram pontos importantes para a coroa saber quem, como e onde seus inimigos o esperavam e traçar estratégias para a expulsão dos mesmos, a conquista foi feita através da tomada e queima das fortificações, casas, navios e estabelecimento de Praças fortificadas, com armas e soldados que fariam a defesa da região, algumas como vimos acima bastantes fartas e outras nem tanto.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O comércio ilegal feito por estrangeiros holandeses não obedecia às diretrizes impostas pela coroa luso-espanhola. Estes “piratas” em sua maioria eram participantes das companhias de comércio, que como vimos ao longo do trabalho podiam ser financiadas por grupos de investidores que juntos pagavam as dividas e dividiam os lucros ou por empresas que entravam no investimento separadas na contabilidade, não podemos esquecer que alguns “piratas”; holandeses recebiam ajuda financeira dos Estados de Holanda, o que era comum nas expedições da WIC, em troca deviam ajudar na guerra contra Espanha obtendo informações acerca do território e aprendendo a língua local.

Vários fatores foram facilitadores para a consolidação do comércio ilegal. A região era administrativamente confusa, pelo menos até 1621, com a criação do estado do Maranhão e apesar das notícias sobre a região e o que havia nela a povoação por parte dos portugueses foi tardia, o tamanho do território e a difícil navegação do Brasil ao Maranhão e o despreparo da armada local, como era a do Brasil dificultava sua defesa. A lógica de ocupação portuguesa que utilizou a iniciativa privada para isto, fez com que as informações acerca da região fossem propagadas tendo como fator propiciador a diversidade de nacionalidades que tripulavam os navios. As políticas de proteção adotadas pela coroa foram um estímulo para que se fraudasse o sistema.

Os índios eram um ponto chave para a dinâmica deste comercio, pois a “amizade” dos gentis significava ajuda nas possíveis batalhas e defesa das fortificações assim como no fornecimento das drogas do sertão e informações sobre a navegabilidade dos rios e geografia local. No entanto podemos dizer que dois fatores põem em duvida a intencionalidade de permanência, ou conquista da Amazônia pelos holandeses, um deles é a temporalidade das viagens, que eram anuais e o outro é o despreparo militar das fortificações, que não ofereciam resistência aos ataques portugueses. Diferentemente das invasões que ocorrem em Salvador e Pernambuco tempos depois.

O conceito de pirataria que trabalhamos neste estudo diz respeito às expedições ou empresas marítimas que não representavam nenhum Estado e que tinham como finalidade o lucro e que diferentemente dos corsários não serviam a um rei ou particulares, no entanto é complicado explicar em que tipo de categoria inimiga estes estrangeiros pertenciam. Durante a análise da documentação encontramos muitas menções a piratas, contrabandistas, comerciantes, onde não parece haver uma análise técnica para o uso dos termos. Devemos compreender que a documentação utilizada para este estudo é uma documentação oficial, endereçada por vezes ao

Rei e por vezes ao Conselho Ultramarino, portanto uma visão parcial e, limitada dos fatos que devem ser compreendidos também, que estes remetentes e a própria coroa espanhola via como inimigo qualquer um que mantivesse atividades sem autorização, não importando muito se a denominação correspondia a seus atos.

Apesar do esforço de historiadores nas pesquisas sobre a “Amazônia portuguesa” ainda há muito que pesquisar sobre a passagem holandesa pelo Amazonas antes das invasões ao Brasil, sobre o papel dos fortes ou feitorias fortificadas na dinâmica do comércio de especiarias, no entanto a documentação do período é de acesso bastante complicado, sendo que a maior parte se encontra em arquivos europeus, por vezes tropeçamos também na dificuldade da leitura dos documentos danificados pela ação do tempo e pela escrita complicada, por outras a língua é a principal dificuldade, uma vez que seria bem mais fácil de entender os planos holandeses para esta região se a pesquisa fosse feita em documentos holandeses.

No mais, entendemos que esse estudo corroborou com um entendimento em duas escalas, a mundial e a local, pois para além de uma pesquisa sobre pirataria holandesa, também nos foi proporcionado, em uma forma mais ampla, um entendimento sobre as conexões ou usando o termo de Serge Gruzinski “mundializações” que o Império Espanhol provocou ao mundo e também na Amazônia. As conexões de povos, saberes, culturas e os estímulos que os trouxeram a partes tão pouco conhecidas da América, seja pela Guerra ou pelo comércio, como também os impactos dessas invasões no Império Católico e no Amazonas. Para o Império representou como diria Boxer uma sucessão de perdas em várias partes do mundo, se não isto, prejuízos incalculáveis no comércio espanhol, não havia como manter um exército, mesmo que em escala local em um domínio tão vasto. Já visto a nível local, a ação de estrangeiros “piratas” ou comerciantes na Amazônia desencadeou um conhecimento mais rápido sobre a região e chamou atenção da coroa para sua significativa importância.

FONTES E BIBLIOGRAFIA

BIBLIOGRAFIA

ALENCASTRO, Luiz Felipe. **Tratado dos viventes: o império português no atlântico sul**. São Paulo: Companhia das letras, 2000.

BLUTEAU, Raphael. **Vocabulario portuguez & latino: aulico,architectonico...** Coimbra: Collegio das Artes da Companhia de Jesu, 1712-1728. 8v. pp.527-528. Disponível em: <www.brasiliana.usp.br/dicionario/edição/1>

BOXER, Charles R. A luta Global com os holandeses In:**O Imperio maritimo portugues 1415-1825**.

CARDOSO, Alírio. **A Conquista do Maranhão e as disputas atlânticas na geopolítica da União Ibérica (1596-1626)**. Revista Brasileira de História. São Paulo, v.31, nº61(2011).

_____. **UN PICCOLO PATACCIO AL RIO DELL'AMAZZONI**: Pirataria europeia e projetos italianos na Amazônia na época da Monarquia Hispânica. Revista de História (USP), n. 170, pp.175-199, 2014.

_____. **Amazônia na guerra Hispano-Holandesa**: Comparações com a guerra do Brasil. Anais do II simpósio de história em estudos Amazônicos.

_____. **O Maranhão na Monarquia Hispanica**: intercambios, guerras e navegação nas fronteiras das Índias de Castela (1580-1655). 2012: Tese (Doutorado em Historia) – Universidade de Salamanca, Salamanca.

CARVALHO, Jean Marcel. HUE, Sheyla. **Piratas no Brasil**: as incríveis historias dos ladrões dos mares que pilharam nosso litoral. São Paulo: Editora Globo,2014. pp. 13.

CÉSAR, Thiago Groh. **A Política externa de D. João IV e o Padre Antonio Vieira a negociação com os Países Baixos**. 2011. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal Fluminense, Niterói.

CHAMBOULEYRON, Rafael. **Muita terra ...sem comercio**. O estado do Maranhão e as rotas atlânticas nos séculos XVII e XVIII. Outros tempos. Volume 8, número 12, dezembro de 2011 – Dossiê História Atlântica e da Diáspora Africana

CIPOLA, Carlos. **Conquistadores, Piratas e Mercadores**: a saga da prata espanhola. Lisboa: Teorema, 2002.

COSTA, Gracinete Guerra. **Fortificações na Amazônia**. 2014.

ELLIOTT, John H. **España, Europa y el mundo de ultramar (1500-1800)**. 2010, Taurus historia.

FERNANDES, Tathyana Zimmermann. **Piratas, Bucaneiros, Flibusteiros e Corsários**. Disponível em: <<http://prof-tathy.blogspot.com.br/2009/09/piratas-bucaneiros-flibusteiros-e.html>>. Acesso em: 21 de Ferv. de 2016.

GRUZINSKI, Serge. **As quatro partes do mundo: a história de uma mundialização**; MOURÃO, Cleonive Paes Barreto, SANTIAGO, Consuelo Fortes, tradução-Belo Horizonte: Editora UFMG; São Paulo: Edusp, 2014.

HUSMAN, Lodewijk. **Swaeroosh: O comércio holandês com índios no Amapá**, Revista de estudos amazônicos, Vol. VI, nº1, P.178-202, 2011.

MAURO, Frédéric. **Portugal, o Brasil e o Atlântico (1570-1670)**. Lisboa: Estampa, 1988.

MEDEIROS, Guilherme de Sousa. **A arte da navegação e conquista europeia no nordeste do Brasil: Capitanias de Pernambuco e Itamaracá nos séculos XVI e XVII**. 2001. Dissertação (Mestrado em História)- Universidade de Pernambuco, Recife.

MEGIANI, Ana Paula Torres; PÉREZ, José Manoel Santos; SILVA, Kalina Vanderlei. (Orgs.). **O Brasil na monarquia Hispânica (1580-1668)**. São Paulo: Humanitas, 2014.

MEIRELES, Mario Martins. **Os Holandeses no Maranhão: 1641-1644**. São Luis: PPPG, EDUFMA, 1991.

OLIVEIRA, Luciana de Fátima. **Estado do Maranhão e Grão Pará: os primeiros anos de ocupação expansão e consolidação do território**. Anais do XXVI Simpósio Nacional de História- ANPUH. São Paulo, pp. 1-14, julho 2011.

PEREZ, José Manuel. Felipe III e a ameaça neerlandesa no Brasil. In: **O Brasil em arquivos Neerlandeses 1624-1654**.

PEREZ, Milton Zambrano. **Piratas, pirataría y comercio ilícito em el Caribe: la vision del otro (1550- 1650)**. Historia Caribe. Num.12, 2007.

PRATA, Maria Catharinar Reis Queirós. **Fortificações símbolos políticos de domínio territorial**. Vértices, Campos dos Goytacazes-RJ, v. 13, n. 2, p. 127-145, maio/ago. 2011.

RUSSEL-WOOD, A.J.R. **Um Mundo em Movimento: Os Portugueses na África, Ásia e América (1415-1808)**. Lisboa: DIFEL, 1992.

SALGADO, Augusto. **O mundo atlântico militar durante o período Felipino**. Congresso Internacional Pequena Nobreza nos Impérios Ibéricos de Antigo Regime. Lisboa, 18-21 de maio 2011.

FONTES PUBLICADAS

Diversos documentos sobre o Maranhão e Grão Pará. **Avisos tocantes à la India Occidental. Explican los progressos que Olandeses, Franceses, e Ingleses, hacian em las riberas del rio de las Amazonas.** In: Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro (ABNRJ), Volume XXVI. P. 335-337

Diversos documentos sobre o Maranhão e Grão Pará. **Informação de Luiz Aranha de Vasconcelos sobre o descobrimento do Rio das Amazonas.** In: Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro (ABNRJ), Volume XXVI. P.391-394

Diversos documentos sobre o Maranhão e Grão Pará. **Intentos da jornada do Pará.** In: Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro (ABNRJ), Volume XXVI. P.361-366.

Diversos documentos sobre o Maranhão e Grão Pará. **Oficil del Duque al Presidente del Consejo de Indias acompanandole um papel donde se avisa los puertos que los holandeses pretenden poblar entre el Marañon y la Margarita, y explicando el mapa de estas costas que dice acompaña.** In: Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro (ABNRJ), Volume XXVI. P. 339-343

Diversos documentos sobre o Maranhão e Grão Pará. **Relaçam do que há no grande Rio das Amazonas novamente descoberto.** In Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro (ABNRJ), Volume XXVI. P.255-259

Diversos documentos sobre o Maranhão e Grão Pará. **Sobre as cousas do Gram Pará.** In: Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro (ABNRJ), Volume XXVI.p. 345-348

FONTES MANUSCRITAS

“OFÍCIO do Capitão-mor, Francisco de Moura, para o Conselho da Fazenda, sobre o pedido de embarcações, artilharia, mantimentos, roupas e botica para o Maranhão”. Lisboa, 2 de Junho de 1623. AHU, Maranhão (avulsos), cx. 1, doc. 56.

“CONSULTA do Conselho da Fazenda para o rei [D. Filipe III], sobre a notícia da partida de quatro naus holandesas com o objectivo de conquistarem o Pará. Lisboa, 3 de Agosto de 1624. Arquivo Histórico Ultramarino [doravante AHU], Pará (avulsos), cx. 1, doc. 28.

“REQUERIMENTO do capitão-mor do Ceará, Martim Soares Moreno, ao rei [D. Filipe II], a pedir meios para reconstruir a fortaleza, soldados e seus oficiais, armas, munições e pólvora para defesa dos ataques dos holandeses e franceses, e escala dos navios que do estado do Brasil vão ao do Maranhão”. Ceará, Maio de 1619. AHU, Ceará (avulsos), cx 1, doc. 3.

“REQUERIMENTO do capitão do presídio do Grão-Pará, Manuel de Sousa de Eça, para o rei [D. Filipe III], a solicitar a adoção de um regimento particular para o governo que vai assumir; a mudança da localização da fortificação de madeira; esclarecimentos se deverá ir pessoalmente fazer o descobrimento do Cabo do Norte e pôr fim às feitorias e expulsar os estrangeiros; e o envio de munições e pessoal especializado, de uma botica e cirurgião e bandeira e tambores para a capitania do Pará”. 13 de Janeiro de 1623. AHU, Pará (avulsos), cx. 1, doc. 23.