



UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO  
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS  
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

Manuel Silvestre da Silva Júnior

**“Um Povo Criado Para a Vida de Marinheiro”:**  
navegação e cotidiano dos homens do mar da Companhia das Índias Ocidentais  
no Brasil (1630-1644)

Recife

2019

Manuel Silvestre da Silva Júnior

**“Um Povo Criado Para a Vida de Marinheiro”:**  
navegação e cotidiano dos homens do mar da Companhia das Índias Ocidentais  
no Brasil (1630-1644)

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Pernambuco, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em História.

**Área de Concentração:** Sociedades, Culturas e Poderes.

**Orientador:** Prof. Dr. Rômulo Luiz Xavier do Nascimento.

**Coorientador:** Prof. Dr. Carlos Celestino Rios e Souza.

Recife

2019

Catálogo na fonte  
Bibliotecária Maria do Carmo de Paiva, CRB4-1291

S586p Silva Júnior, Manuel Silvestre da.  
“Um povo criado para a vida de marinheiro” : navegação e cotidiano dos  
homens do mar da Companhia das Índias Ocidentais no Brasil (1630-1644)  
/ Manuel Silvestre da Silva Júnior. – 2019.  
169 f. : il; 30 cm.

Orientador: Prof. Dr. Rômulo Luiz Xavier do Nascimento.  
Coorientador: Prof. Dr. Carlos Celestino Rios e Souza.  
Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Pernambuco, CFCH.  
Programa de Pós-Graduação em História, Recife, 2019.  
Inclui referências e anexos.

1. Brasil - História. 2. Holandeses – Brasil. 3. Navegação – História. 4.  
História militar. 5. História naval. I. Nascimento, Rômulo Luiz Xavier do  
(Orientador). II. Souza, Carlos Celestino Rios e (Coorientador). III. Título.

981 CDD (22. ed.)

UFPE (BCFCH2019-248)

Manuel Silvestre da Silva Júnior

**“Um Povo Criado Para a Vida de Marinheiro”:**  
navegação e cotidiano dos homens do mar da Companhia das Índias Ocidentais  
no Brasil (1630-1644)

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Pernambuco, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em História.

**Área de Concentração:** Sociedades, Culturas e Poderes.

Aprovada em: 23/08/2019.

**BANCA EXAMINADORA**

---

Prof. Dr. Rômulo Luiz Xavier do Nascimento (Orientador)  
Universidade Federal de Pernambuco

---

Prof. Dr. Carlos Celestino Rios e Souza (Coorientador)  
Universidade Federal de Pernambuco

---

Prof. Dr. Bruno Romero Ferreira Miranda (Examinador Externo)  
Universidade Federal Rural de Pernambuco

---

Prof. Dr. Edson Hely Silva (Examinador Externo)  
Colégio de Aplicação da Universidade Federal de Pernambuco

---

Prof.<sup>a</sup> Dra. Marília de Azambuja Ribeiro (Suplente Interno)  
Universidade Federal de Pernambuco

---

Prof. Dr. Jeannie da Silva Menezes (Suplente Externo)  
Universidade Federal Rural de Pernambuco

## **AGRADECIMENTOS**

Primeiramente, gostaria de agradecer aos meus pais, Manuel Silvestre e Valéria Camilo, pelo apoio nesses últimos anos que me dediquei exclusivamente a vida acadêmica. A minha irmã Marcela Camilo e seu marido Sidney Lucena. Ao meu sobrinho Murilo Camilo, que veio ao mundo para alegrar a minha vida e da minha família. A minha noiva Caroline Brasiliano, pelo companheirismo e apoio nos momentos mais difíceis nesta jornada. A minha cadela Pé de Pano pela amizade e as falecidas cadelas Layka e Belinha pelo companheirismo que me proporcionaram.

Ao meu orientador Prof. Dr. Rômulo Luiz Xavier do Nascimento pela paciência e disponibilidade nesses anos de orientação. Ao meu coorientador Prof. Dr. Carlos Celestino Rios e Souza por todos os conselhos dados para esse estudo. Ao Prof. Dr. Marcus Joaquim Maciel de Carvalho por ter aberto as portas para a pesquisa desse historiador ainda na graduação. Ao Prof. Dr. Bruno Romero Ferreira Miranda por ter me dado dicas valiosas para a composição e escrita desse trabalho. Aos funcionários da Graduação e Pós-Graduação do curso de História da Universidade Federal de Pernambuco, Levi, Rogéria, Sandra, Patrícia e Carol.

Agradecer igualmente a Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) pela bolsa concedida. Aos meus amigos desde a graduação, Caryna Oliveira, Elton Alves, Felipe Menezes, Larissa Santos, Karla Gomes, Rafael Ferreira, Raul Interaminense e Telma Karoline. Agradecer também a Thiago Soares pela vivência acadêmica nesses anos de Mestrado, compartilhando conhecimento sobre o tema dessa pesquisa.

## RESUMO

Este trabalho tem por objetivo contextualizar a navegação e cotidiano dos homens do mar da Companhia das Índias Ocidentais (WIC) no Brasil Holandês, abrangendo dois períodos, o da conquista (1630-1636) e a administração Nassoviana (1637-1644). O conhecimento da malha hidrográfica do Nordeste adquirido nos seis primeiros anos foi proporcionado por homens do mar que, ao navegarem naquela região, registraram os portos e os rios do litoral. O estabelecimento da cabotagem e da navegação no sistema fluvial nos primeiros anos foi essencial para o governo do Conde João Maurício de Nassau-Siegen, responsável por expandir a conquista da foz do rio São Francisco até o Maranhão, além de realizar expedições marítimas para conquistar os entrepostos do tráfico de escravos na África, mas não sem as diversas dificuldades militares enfrentadas no seu governo. Os relatos desses homens do mar proporcionam discutir o cotidiano das tripulações das embarcações e as aflições das viagens marítimas ao longo do Atlântico e no Brasil Holandês.

Palavras-chave: Navegação. Cotidiano. Brasil holandês. História militar. História naval.

## **ABSTRACT**

The purpose of this work is to contextualize the navigation and daily life of seafarers of the West India Company (WIC) in Dutch Brazil, covering two periods, the conquest (1630-1636) and the Nassau's administration (1637-1644). The knowledge of the Northeast hydrographic network acquired in the first six years was provided by seafarers who, while sailing in the region, recorded the ports and rivers of the coast. The establishment of cabotage and navigation in the river system in the early years was essential for the government of Count João Maurício de Nassau-Siegen, which was responsible for expanding the conquest of the mouth of the São Francisco river to Maranhão, in addition to conducting sea expeditions to conquer the slave trade warehouses in Africa, but not without the various military difficulties faced by his government. The reports of these seafarers make it possible to discuss the daily lives of ship's crew and the afflictions of sea voyages along the Atlantic and in Dutch Brazil.

**Keywords:** Navigation. Daily. Dutch Brazil. Military history. Naval history.

## LISTAS DE FIGURAS

Figura 1 – Rosa dos Ventos, Pontos Cardeais, Colaterais e Intermédios. ....	21
Figura 2 – Fábrica de fundição de canhão de Hendrik Trip, em Julitabruk, Suécia. ....	28
Figura 3 – Pesca baleeira no Ártico. ....	30
Figura 4 – Dois haringbus em águas neerlandesas. ....	32
Figura 5 – Mercado de peixe em Amsterdã. ....	33
Figura 6 –De Hollandse Tuyn (O Jardim Holandês) ao centro e outros navios. ....	38
Figura 7 – Um navio em construção nas Províncias Unidas. ....	41
Figura 8 – Navio do tipo Fluit. ....	43
Figura 9 – Ao centro, um pequeno iate em águas neerlandesas. ....	44
Figura 10 – Casa da Companhia das Índias Ocidentais em Amsterdã. ....	48
Figura 11 – Forte Maurício no rio São Francisco. ....	84
Figura 12 – Interior de um navio inglês no início do século XVIII. Gravura inglesa, autor desconhecido. ....	123
Figura 13 – Vista da plataforma de um navio da VOC. ....	136
Figura 14 – Desenho de um convés de um navio da VOC. ....	137
Figura 15 – Primeiro dia da Batalha Naval de 1640, entre a Ilha de Itamaracá e Goiana. ....	142

## LISTA DE MAPAS

Mapa 1 – As Câmaras das Sete Províncias Unidas do Norte.....	23
Mapa 2 – Ventos alísios do Nordeste e Sudeste. (Editada pelo autor). .....	55
Mapa 3 – Atlântico Norte e Sul com as respectivas correntes marítimas. ....	56
Mapa 4 – Itinerário da viagem de Ambrosius Richshoffer. O número 1 representa as Ilhas Açores; o número 2 as Ilhas Canárias; e o número 3 o Arquipélago de Cabo Verde. (Números acrescentados pelo autor).....	57
Mapa 5 – Ancoragem no porto do Recife a partir das monções. (Editada pelo autor). .....	64
Mapa 6 – Vista aérea do assentamento de Olinda na Capitania de Pernambuco, Brasil .....	68

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Expedições de corsários ao Brasil antes de 1621.....	36
Tabela 2 – Forças Navais sob o comando de Hendrick Corneliszoon Loncq.....	91
Tabela 3 – Navios presentes na costa do Brasil de acordo com o Conde João Maurício de Nassau. ....	106

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>12</b>
<b>2</b>	<b>PROVÍNCIAS UNIDAS: DO COMÉRCIO MARÍTIMO ÀS COMPANHIAS DE COMÉRCIO .....</b>	<b>22</b>
2.1	DO COMÉRCIO MARÍTIMO.....	22
2.2	CONSTRUÇÃO E TIPOLOGIAS DAS EMBARCAÇÕES NEERLANDESAS .....	39
2.3	DA COMPANHIA DAS ÍNDIAS OCIDENTAIS .....	44
<b>3</b>	<b>NAVEGAÇÃO NO ATLÂNTICO SUL: ROTEIROS MARÍTIMOS, COMÉRCIO E COMBATES NAVAIS NO LITORAL NORDESTINO.....</b>	<b>52</b>
3.1	NO EMBALO DO MAR: AS VIAGENS ATLÂNTICAS AO BRASIL .....	52
3.2	ROTEIROS E MAPAS DE NAVEGAÇÃO NA COSTA DO BRASIL HOLANDÊS .....	60
3.3	OS PORTOS E RIOS NO NORDESTE: UMA LEITURA NEERLANDESA .....	65
<b>3.3.1</b>	<b>Os portos .....</b>	<b>65</b>
3.3.1.1	Capitania de Pernambuco .....	66
3.3.1.2	Capitania de Itamaracá.....	70
3.3.1.3	Capitania da Paraíba.....	71
3.3.1.4	Capitanias de Rio Grande, Ceará, Maranhão e Sergipe d’El-Rey.....	72
<b>3.3.2</b>	<b>Os rios.....</b>	<b>74</b>
3.4	COMÉRCIO MARÍTIMO NO BRASIL: NAVEGAÇÃO ATLÂNTICA, FLUVIAL E DE CABOTAGEM.....	78
3.5	A GUERRA NO MAR .....	90
<b>4</b>	<b>HOMENS DO MAR: VIDA A BORDO NAS EMBARCAÇÕES NEERLANDESAS ..</b>	<b>113</b>
4.1	ORIGENS DOS MARINHEIROS E SOLDADOS NAS PROVÍNCIAS UNIDAS .....	113
4.2	DIETAS A BORDO.....	122
4.3	HIERARQUIA E DISCIPLINA.....	131
4.4	MEDO E CORAGEM NOS MARES.....	137
<b>5</b>	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>144</b>

<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>146</b>
<b>ANEXO A – FIGURAS DA CULTURA NAVAL NEERLANDESA NO SÉCULO XVII .....</b>	<b>151</b>
<b>ANEXO B – TABELAS DE NAVIOS E IATES ENVIADOS A PERNAMBUCO DE 1632 A 1636, CONFORME DADOS DISPONIBILIZADOS POR JOHANNES DE LAET.....</b>	<b>164</b>

## 1 INTRODUÇÃO

História Militar-Naval, Cotidiano e Brasil Holandês

A História Militar iniciou seu percurso desde a Idade Antiga, com a obra *História*, do historiador grego Heródoto (485-420 a.C), que narrava a guerra entre gregos e persas no período compreendido entre os séculos IV e V a.C. A *História da Guerra do Peloponeso*, de Tucídides (460-400 a.C), também fez parte do início da História Militar. Segundo Fernando Velozo, a presença dos militares desde os primórdios da História reflete a importância das guerras na história da humanidade.<sup>1</sup> De acordo com Jay Luvaas, “em termos bem concretos, a História *começou* como História Militar, pois, as constantes guerras da Idade Clássica constituíram o tema popular para o historiador, como, aliás, já o eram o poeta”.<sup>2</sup>

Os estudos sobre temas militares, no século XIX, subordinavam-se a dois tipos de inserção na historiografia.<sup>3</sup> Segundo Arno Wehling, esses dois tipos são:

A da “história batalha” *tout court*, quando a descrição e a análise giravam em torno dos eventos propriamente ditos, de vez que talvez seja mais emblemática a bibliografia de Waterloo; e a da história militar no contexto da história política, a qual acabava por tornar-se, dada à preeminência muitas vezes dada àqueles temas, ela própria uma “história batalha” *lato sensu*.<sup>4</sup>

Wehling afirma que Lucien Febvre fez uma crítica contra esse tipo de “história batalha” *lato sensu*, a qual seria uma “história de acontecimentos políticos fortemente dimensionada pelos eventos militares”.<sup>5</sup> No Brasil, as obras de Adolfo Varnhagen e Rio Branco podem ser consideradas nesse quadro.<sup>6</sup>

A partir de 1929, a escola dos *Annales* permitiu um novo olhar na concepção de fazer história. March Bloch e Lucien Febvre questionaram a historiografia historicista do século XIX, reduzida pelos dois autores franceses a “mera descrição factual de episódios políticos, em contraposição a uma história-problema, totalizante e interdisciplinar”.<sup>7</sup> O novo olhar na

---

<sup>1</sup> PEDROSA, Fernando Velôzo Gomes. História militar tradicional e a “nova história militar”. In: **Anais do XXVI Simpósio Nacional de História** – ANPUH, São Paulo, julho 2011, p. 1.

<sup>2</sup> LUYAAS, Jay. A História Militar – O ponto de vista de um historiador clássico. In: WEIGLEY, Russel F (org) **Novas Dimensões da História Militar**. Tradução: General Octavio Alves Velho. Volume 1, Biblioteca do Exército, Rio de Janeiro, 1981, p. 37.

<sup>3</sup> WEHLING, Arno. A pesquisa da história militar brasileira. Apreciação metodológica. In: **Revista Da Cultura**, v. 1, n. 1, 2008, p. 38.

<sup>4</sup> Ibid.

<sup>5</sup> Ibid.

<sup>6</sup> Ibid.

<sup>7</sup> SOARES, Luiz Carlos; VAINFAS, Ronaldo. A nova história militar. In: CARDOSO, Ciro Flamarion; VAINFAS, Ronaldo (org). **Novos domínios da história**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2012, p. 113.

produção da História criado pelos *Annales* permitia que as fontes não fossem confinadas a documentos oficiais.<sup>8</sup> Os historiadores lançaram novas perspectivas, “que incluíam o inconsciente, o mito, as mentalidades, as práticas culinárias, o corpo, as festas, os filmes, os jovens e as crianças, as mulheres, aspectos do cotidiano, enfim uma miríade de questões antes ausentes do território da História”.<sup>9</sup>

Entretanto, após a escola dos *Annales*, a História Militar foi, nas palavras de Ronaldo Vainfas e Luiz Carlos Soares, “simplesmente banida, aos poucos, da historiografia profissional e acadêmica”.<sup>10</sup> Essa nova vertente olhava a História Militar como uma história tradicional, de caráter descritivo, permitindo ao historiador somente valer-se de fontes objetivas, neutras, fidedignas e com credibilidade sendo, portanto, questionada pela escola na década de 30. Era a velha História Militar tão contestada. Segundo os dois historiadores brasileiros, nas décadas de 1950-1960, chamada de “Era Braudeliana”, a História dos Fatos, inclusive militares, foi denominada como campo da história do tempo curto, superficial, contrapondo a História das Estruturas, de longa duração, a grande História da Vida Material.<sup>11</sup> A História Militar foi colocada em segundo plano, pois era considerada uma “História Factualista, que não relacionava a dimensão militar da sociedade com seus demais aspectos”.<sup>12</sup>

A terceira geração dos *Annales*, entre 1970-1980, exilou a História Militar, pois investiria na “História das Mentalidades” na pesquisa histórica.<sup>13</sup> Mas apesar de estar exilada, a História Militar não desapareceu por completo, historiadores militares a mantiveram viva nos círculos das Forças Armadas, uma espécie de segunda versão da velha História Militar, centrada em logística, armamentos e estratégia.<sup>14</sup>

De acordo com Ronaldo Vainfas e Luiz Carlos Soares, a Nova História Militar “somente desabrochou a partir dos anos 1980, beneficiando-se, em grande medida, da crise dos paradigmas deterministas. Ela não deixa de ser, em certa medida, mais um derivativo da chamada *nova história* [...]”.<sup>15</sup>

---

<sup>8</sup> MOREIRA, Luiz Guilherme Scaldaferrri; LOUREIRO, Marcello José Gomes. A nova história militar e a América portuguesa: balanço historiográfico. In: POSSAMAI, Paulo (org). **Conquistar e defender**: Portugal, Países Baixos e Brasil. Estudos de história militar na Idade Moderna. São Leopoldo: Oikos, 2012, p. 14.

<sup>9</sup> DE LUCA, T. R. História dos, nos e por meio dos periódicos. In: PINSKY, C. B. (org.). **Fontes Históricas**. São Paulo: Contexto, 2005, p. 111-153.

<sup>10</sup> SOARES, Luiz Carlos; VAINFAS, Ronaldo. op. cit., p. 119.

<sup>11</sup> Ibid., p. 119.

<sup>12</sup> MOREIRA, Luiz Guilherme Scaldaferrri; LOUREIRO, Marcello José Gomes. op. cit., p. 14.

<sup>13</sup> SOARES, Luiz Carlos; VAINFAS, Ronaldo. op. cit., p. 119.

<sup>14</sup> Ibid., p. 120.

<sup>15</sup> Ibid., p. 121.

Além da História Militar, insere-se dentro dessa *nova história* a chamada História do Cotidiano. Afirmam Kalina Vanderlei Silva e Maciel Henrique Silva que “ainda não existe um conceito definitivo de cotidiano”.<sup>16</sup> Jacques Le Goff, sobre a definição de história do cotidiano, espera que seja “uma história-problema e não uma história puramente descritiva [...] a história não é produto exclusivo dos grandes acontecimentos, ela se constrói no dia a dia de discretos atores que são a maioria”.<sup>17</sup> De acordo com Kalina Vanderlei e Maciel Henrique:

Durante o século XIX e as primeiras décadas do XX, os historiadores entenderam como legítimos apenas os estudos de História Política e Econômica. O cotidiano não era então uma preocupação. Mas no decorrer do século XX, as renovações conceituais e metodológicas da História propiciaram abertura para os estudos do cotidiano, que começaram a ganhar espaço com a corrente historiográfica chamada Nova História. Daí em diante intensificaram-se os estudos de temas como a família, o papel da disciplina, as mulheres e os significados dos gestos cotidianos.<sup>18</sup>

Além desses temas, destaca os dois historiadores brasileiros que o “trabalho com fontes históricas diversas que retratem o cotidiano de períodos passados, desde textos de cronistas, gravuras e fotografias [...]”<sup>19</sup> servem como novas abordagens na História do Cotidiano.

O presente trabalho se utiliza da História Militar, pois foi o Brasil Holandês parte da chamada Guerra dos Oitenta Anos (1568-1648), entre a Espanha e as Províncias Unidas, e por ter os neerlandeses guerreados, na terra e no mar, com os luso-brasileiros durante 24 anos no Nordeste. Insere-se na História do Cotidiano por estudar como era o dia a dia dos homens que navegavam nas embarcações neerlandesas do século XVII. A História Militar no Brasil vem recebendo inúmeras pesquisas sobre o tema. Este estudo irá seguir o modo de pesquisa da Nova História Militar, contextualizando o tema com a economia, política, cotidiano etc, mas não podendo excluir a História Militar tradicional, que teve sua importância. O trabalho acaba por ser um misto de “Nova História Militar e Velha História Militar” que, segundo o historiador militar John Keegan:

A História Militar é também o estudo do armamento e do sistema de armas, da cavalaria, artilharia, castelos e fortificações, do mosquete, do arco, do cavaleiro com armadura, do encouraçado, do bombardeiro estratégico [...] A História Militar é, por outro lado, o estudo das instituições, regimentos, estados-maiores, e escolas de

<sup>16</sup> SILVA, Kalina Vanderlei; SILVA, Maciel Henrique. Cotidiano. In: SILVA, Kalina Vanderlei; SILVA, Maciel Henrique. **Dicionário de Conceitos Históricos**. São Paulo: Contexto, 2005, p. 78.

<sup>17</sup> LE GOFF, Jacques apud MIRANDA, Bruno R. F. **Gente de Guerra: origem, cotidiano e resistência dos soldados do exército da Companhia das Índias Ocidentais no Brasil (1630-1654)**. Tese de Doutorado em História. Institute of History, Faculty of the Humanities, Leiden University, 2011, p. 13.

<sup>18</sup> SILVA, Kalina Vanderlei; SILVA, Maciel Henrique. op. cit., p. 76.

<sup>19</sup> Ibid., p. 78.

estado-maior, dos exércitos e das marinhas em geral, das doutrinas estratégicas adotadas na batalha e dos atos pelos quais são informados.<sup>20</sup>

Esse texto de Keegan é importante, pois com ele evidenciamos que as batalhas, mesmo pertencente à velha História Militar, não podem ser deixadas de lado. Concorda com ele Celso Castro, Vitor Izecksohn, Hendrick Kraay, ao afirmarem que “talvez os historiadores sociais das organizações militares, às vezes fascinados com a vida cotidiana, tenham negligenciado a proposta principal da vida militar: travar a batalha com o inimigo”.<sup>21</sup>

#### Justificativa

O presente trabalho se justifica pela carência de estudos sobre a navegação neerlandesa no Brasil durante os vinte e quatro anos de domínio da WIC. O ponto de vista daqueles homens que compuseram as tripulações das embarcações sobre o litoral ainda não foi amplamente pesquisado. Também foi feito um estudo sobre o comércio marítimo da Companhia no Brasil, desde a navegação Atlântica, de cabotagem e fluvial, um importante tema ainda lacunar na historiografia. Outra questão a ser abordada diz respeito à falta de liderança militar-naval no Nordeste. Como será mostrado, os principais comandantes navais da WIC não permaneciam muito tempo na região conquistada, sempre realizando expedições em outras regiões do Atlântico.

Outro aspecto trabalhado foi o cotidiano dos homens do mar nas embarcações. Quais eram as origens desses tripulantes? Como era a alimentação nas longas viagens transatlânticas? Quais eram punições impostas pelos comandantes dos navios aos transgressores? Como os marinheiros e soldados encaravam os perigos das tempestades e batalhas em pleno mar aberto ou até no litoral brasileiro? Todas essas questões foram discutidas neste estudo. Importante lembrar que o termo “homens do mar” se refere tanto aos marinheiros e soldados nos navios. Ambas as classes eram importantes nas atividades nas embarcações, mesmo com suas diferenças. Aqui cabe a frase, que dá título a esse estudo, do cronista neerlandês Gaspar Barléu, sobre a ligação das Províncias Unidas com o mar, “Um Povo Criado Para a Vida de Marinheiro”.<sup>22</sup>

<sup>20</sup> KEEGAN, John. Coisas antigas, distantes e tristes. In: KEEGAN, John. **A face da batalha**. Biblioteca do Exército Editora. Rio de Janeiro, 2000, p. 28-30.

<sup>21</sup> CASTRO, Celso; IZECKSOHN, Vitor; KRAAY, Hendrik. **Nova História Militar Brasileira**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2004, p. 28.

<sup>22</sup> BARLÉU, Gaspar. **História do Brasil sob o governo de Maurício de Nassau, 1636-1644**. Tradução do original, notas e prefácio de Blanche T. van Berckel-Ebeling Koning. Tradução do inglês Henry Widener – Recife: CEPE, 2018, p. 46.

## Revisão Historiográfica

O Brasil Holandês é tema de bastante interesse no meio acadêmico, com diversas obras lançadas ao longo do tempo. Entretanto, como o estudo dessa pesquisa trata sobre a navegação e o cotidiano dela, ainda se encontra com um espaço lacunar na historiografia brasileira e neerlandesa. Provavelmente a obra mais reconhecida sobre o tema seja *As Guerras Holandesas no Mar*, do pesquisador militar e Almirante da Marinha do Brasil, Max Justo Guedes. Mas este militar brasileiro focou mais na descrição das batalhas e no processo de envio das Armadas luso-espanholas e neerlandesas ao Brasil.<sup>23</sup>

Entre os trabalhos mais clássicos, estão às obras *Os holandeses no Brasil: 1630-1654*, de Charles Ralph Boxer, *Olinda Restaurada: Guerra e Açúcar no Nordeste: 1630-1654*, do historiador Evaldo Cabral de Mello, *Os holandeses no Brasil*, de Pieter Marinus Netscher e *O Domínio Colonial Holandês no Brasil*, de Herman Wätjen, mas nenhum desses autores estudou a História Militar-Naval do Brasil Holandês de uma forma menos sintética.

Talvez o melhor trabalho entre esses que apresenta, mesmo por poucos capítulos, a História Militar-Naval, é a obra do Evaldo Cabral de Mello, no entanto, o autor não a estuda no período Nassoviano, focando nos seis primeiros anos e na Restauração Pernambucana.<sup>24</sup> Em relação ao cotidiano, o historiador brasileiro estuda o aprovisionamento das tropas e as táticas de guerras utilizadas por elas no Brasil, assim como a importância da hidrografia para a manutenção tanto da resistência luso-brasileira como para o estabelecimento da conquista pelos invasores. O alemão Herman Wätjen dedica boa parte da sua pesquisa as questões administrativas e financeiras da WIC no Brasil, apresentando a quantidade de embarcações que a Companhia enviou até o território brasileiro, além de escrever, sumariamente, sobre as tipologias de alguns navios empregados no litoral nordestino e na navegação atlântica.<sup>25</sup>

Charles Boxer utilizou-se de fontes neerlandesas e portuguesas para fazer uma comparação nos aspectos econômicos, políticos, sociais e militares, abrangendo todo o período de dominação da Companhia no Brasil. No início do seu trabalho, o historiador inglês faz uma crítica à obra de Herman Wätjen que, segundo Boxer:

---

<sup>23</sup> GUEDES, Max Justo. As guerras holandesas no mar. Parte I. In: **História Naval Brasileira**. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1990. v.2. t.1.A.

<sup>24</sup> MELLO, Evaldo Cabral de. **Olinda Restaurada: Guerra e Açúcar no Nordeste, 1630-1654**. São Paulo, Editora 34, 2007.

<sup>25</sup> WÄTJEN, Hermann. **O domínio colonial holandês no Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1938.

Fizera Wätjen pouco uso das fontes de consulta portuguesas (tidas como distintas das brasileiras), e depois de escrever ele o seu livro haver sido trazida a lume uma importantíssima fonte em holandês (o diário de Hendrick Haecxs). Em segundo lugar, por haver ele se concentrado, coisa fácil de compreender, no período governamental do Conde João Maurício de Nassau (1637-1644), de modo que, sob muitos aspectos, o que ele diz sobre os últimos dez anos do Brasil Holandês é superficial e inexato.<sup>26</sup>

Convém lembrar que esta obra de Charles Boxer não trabalha o cotidiano das tripulações nos navios da WIC. Entretanto, em seu próximo livro, *The Dutch Seaborne Empire: 1600-1800*, o autor inglês proporciona um estudo sobre o dia a dia dos homens nas embarcações neerlandesas, tanto da Companhia das Índias Orientais (VOC) como da Companhia das Índias Ocidentais (WIC), escrevendo sobre as punições, doenças que afligiam a tripulação durante as viagens atlânticas, além da higiene e alimentação.<sup>27</sup>

Nos últimos anos, novas pesquisas sobre o Brasil Holandês estão surgindo no meio acadêmico. Na sua Tese de Doutorado, Rômulo Luiz Xavier do Nascimento estudou, em linhas gerais, as questões administrativas do Brasil Holandês até o período do Conde Maurício de Nassau. Utilizando-se principalmente das *Dagelijkse Notulen* (Atas Diárias), o historiador pernambucano mostra como surgiu o pequeno comércio entre portugueses e a Companhia e como muitos funcionários da empresa pediam demissão para trabalhar como particulares.<sup>28</sup> Ainda nos mostra a importância dos rios e portos para a administração do Brasil Holandês e como o Nordeste poderia se tornar uma ligação possível com o Caribe.

Bruno Romero Ferreira Miranda, na sua Tese, estudou o cotidiano dos soldados da WIC no Brasil, além de pesquisar as origens sociais desses homens que saíam das Províncias Unidas para o Atlântico Sul, como também condições de vida dessas tropas no território brasileiro. Apesar de focar mais nos soldados em terra, o pesquisador evidenciou em alguns momentos o dia a dia das tripulações das embarcações da Companhia.<sup>29</sup>

Os historiadores Jan de Vries e Adrianus Maria van der Woude foram bastante utilizados neste estudo para entendermos como ocorreu o processo da expansão comercial neerlandesa, saindo dos lagos e rios internos no país em direção as rotas oceânicas.<sup>30</sup> Já Fernand Braudel possibilitou conhecer como Amsterdã se tornou o principal entreposto comercial no século XVII, com sua frota de navios comerciais e de guerra e sua alta

<sup>26</sup> BOXER, Charles Ralph. Prefácio. In: BOXER, Charles Ralph. **Os holandeses no Brasil: 1624-1654**. Brasíliana, 1961.

<sup>27</sup> BOXER, Charles Ralph. **The dutch seaborne empire, 1600-1800**. Penguin Books, 1990.

<sup>28</sup> NASCIMENTO, Rômulo Luiz Xavier do. **O 'Desconforto da governabilidade': aspectos da administração no Brasil holandês (1630-1644)**. Tese de Doutorado. Rio de Janeiro: UFF, 2008.

<sup>29</sup> MIRANDA, Bruno R. F. op. cit.

<sup>30</sup> DE VRIES, Jan; VAN DER WOUDE, Adrianus Maria "Ad". **The first modern economy: Success, failure, and perseverance of the Dutch economy, 1500-1815**. Cambridge University Press, 1997.

capacidade de construção naval.<sup>31</sup> Além desses, outros historiadores foram essenciais para a compreensão da navegação e do cotidiano dos marinheiros e soldados da WIC, entre eles estão o historiador sueco Jan Glete, o inglês Jonathan Irvine Israel e o neerlandês Simon Schama.

#### Estrutura do trabalho, Metodologia e Fontes

O presente estudo foi dividido em três capítulos. No primeiro, “Províncias Unidas: do comércio marítimo às Companhias de Comércio”, buscou-se responder as perguntas sobre como as Províncias Unidas se tornaram a maior potência naval do século XVII, atuando desde a pesca, principal indústria dentro do território neerlandês, passando por Amsterdã se tornando o principal porto de comércio mundial. A partir de obras de historiadores navais, foi abordada a construção naval neerlandesa, as tipologias das principais embarcações que navegaram em direção ao Brasil e como criaram aquele que seria o principal navio no século em questão, o *fluyt*.

O segundo capítulo refere-se à navegação no Brasil Holandês. Aqui, optou-se por dividir em cinco tópicos. No primeiro, utilizou-se as fontes neerlandesas para conhecer como os navegadores, nesse termo incluíam-se pilotos dos navios, capitães, soldados, marinheiros e funcionários em geral da WIC embarcados, criaram roteiros sobre como era à navegação partindo das Províncias Unidas até o Nordeste. Como esses velejadores descreviam a influência dos regimes dos ventos e correntes marítimas para chegar ao Brasil. No segundo tópico, esses mesmos personagens foram pesquisados com o intuito de entender os meios de navegação na costa nordestina, obedecendo aos períodos corretos dos ventos e correntes. O terceiro tópico possibilitou conhecer o mapeamento dos portos e do sistema fluvial nordestino a partir das incursões realizadas pelos navios da WIC e pelos roteiros dos homens do mar.

No quarto foi apresentado como a Companhia mantinha o comércio marítimo no território, passando pelo período que vai de 1630-1636, até o período do governo do Conde Maurício de Nassau (1637-1644). Por fim, o quinto tópico mostrou como se deu a guerra no mar contra a resistência e as forças navais da Espanha e Portugal, observando que as forças marítimas neerlandesas na região sofreram com a falta de um líder naval para controlar as operações militares na costa.

---

<sup>31</sup> BRAUDEL, Fernand. As Províncias Unidas em si mesmas. In: BRAUDEL, Fernand. **Civilização material, economia e capitalismo: século XV – XVIII: o tempo do mundo**. Volume III. 2ª edição, São Paulo: Editora Martins Fontes, 2009.

O terceiro capítulo tratou do cotidiano nas tripulações das embarcações neerlandesas. Primeiramente, foram estudadas as origens dos marinheiros e soldados das Marinhas das Províncias Unidas, o recrutamento, a ascensão até os principais postos de comando nos navios e até das Armadas. A alimentação nos navios também foi pesquisada, pois era fator essencial para as viagens transatlânticas, já que dificilmente uma embarcação chegava ao ponto de destino com víveres a bordo suficientes para alimentar toda a tripulação, o que poderia ocasionar transgressões militares. A hierarquia e disciplina são tratadas em tópico específico, pois diversos motivos poderiam ocasionar as punições dos tripulantes. O relacionamento entre soldados e marinheiros a bordo também foi pesquisado. O comportamento desses tripulantes frente aos perigos nos mares foi discutido no quarto tópico deste capítulo.

Diversas fontes foram utilizadas para compor essa pesquisa. As *Dagelijkse Notulen*, traduzidas desde 1635 até 1640, foram amplamente estudadas para entender o cotidiano da administração frente à vida naval, pois são atas do Alto Conselho da WIC em Recife, fazendo parte do sistema administrativo do governo neerlandês. Elas contabilizam as saídas e entradas de embarcações com mercadorias de interesse da Companhia nos mais diversos portos da região, além de listar os funcionários que pediam demissão para trabalhar em áreas como o transporte de açúcar, sal e de pessoas em todo o Nordeste.

Os relatórios, missivas e cartas enviadas pelos funcionários da Companhia no Brasil para os Estados Gerais e ao Conselho dos XIX foram estudados. José Antônio Gonsalves de Mello reuniu muitos desses documentos nos volumes I e II da obra *Fontes Para a História do Brasil Holandês*. Entre essas fontes compiladas pelo historiador pernambucano, o relatório de Adriaen van der Dussen foi essencial para conhecer as descrições dos portos e rios após o estabelecimento da conquista, além de relacionar o número de engenhos na região e aconselhar a necessidade do envio de mais embarcações para o Nordeste.

A obra de Johannes de Laet abrangendo o período de 1623 até 1636 foi estudada, pois contém dados valiosos sobre a navegação naqueles anos, além de evidenciar o cotidiano das batalhas navais. Gaspar Barléu e sua obra acerca do período do Conde Maurício de Nassau-Siegen foi de suma importância para entender os problemas navais na administração Nassoviana, além das Correspondências do próprio Nassau com os Estados Gerais.

Os documentos reunidos pelo historiador neerlandês B. N Teensma são relatos de homens do mar sobre a hidrografia da região, principalmente no período inicial da Companhia no Brasil. Os melhores ancoradouros, barras, baías e rios serviram para as embarcações da WIC transportar produtos e manter operações de guerra e comércio. Também há relatos sobre

outras regiões no Atlântico Sul, como o Rio da Prata e a possibilidade deste local angariar lucros com outras possessões de domínio da Companhia.

Os diários dos soldados possibilitaram conhecer a rotina nas embarcações neerlandesas. Johannes Gregorius Aldenburgk, Ambrosius Richshoffer, Caspar Schmalkalden foram os principais diaristas pesquisados. Ambos relatam as punições sofridas por quem cometia transgressões militares, a falta de alimentos a bordo, os motins e doenças que atingiam os tripulantes.

### Observações gerais

A Companhia das Índias Ocidentais foi denominada neste trabalho pelo nome por extenso, em português ou pela forma WIC, que mesmo sendo a sigla do nome original, é o modelo mais utilizado na historiografia. Além dessas possibilidades, o termo Companhia também fez referência a essa empresa de comércio.

O leitor deve estar familiarizado com a denominação Holanda para se referir ao país europeu. No entanto, esse termo refere-se a uma das províncias que compõem os Países Baixos. Portanto, o país foi chamado de Países Baixos, Províncias Unidas, República das Sete Províncias Unidas do Norte ou somente de República. Se algum autor ou autora utilizou o termo Holanda em referência ao país, foi deixado como na citação original.

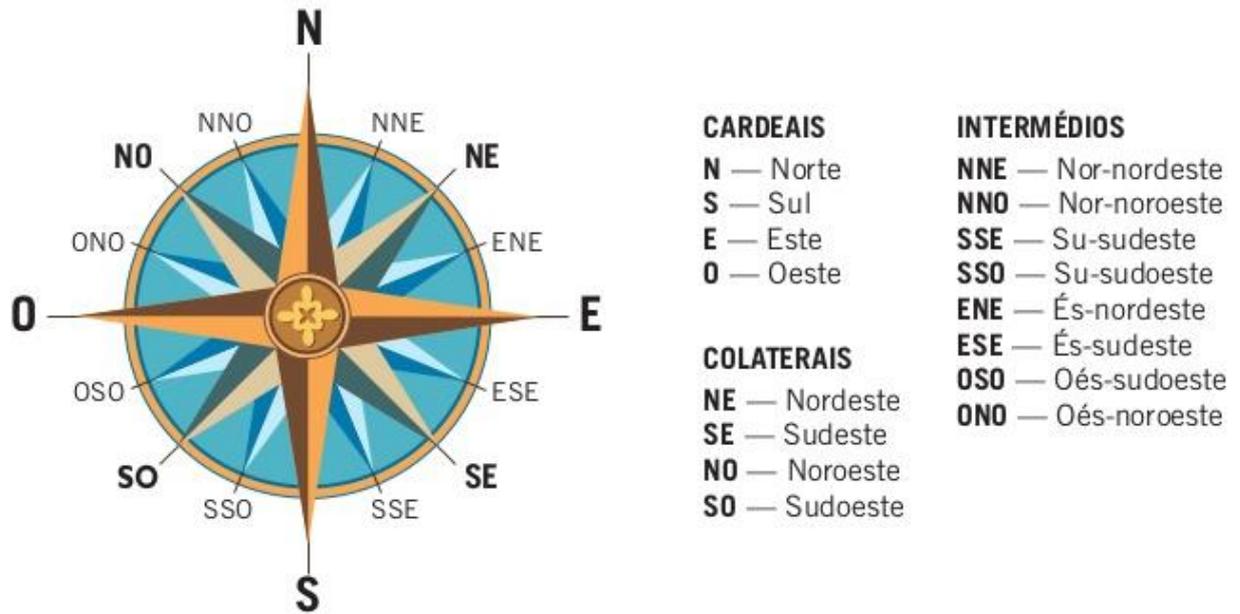
Para se referir aos habitantes dos Países Baixos, foram usados os termos neerlandeses ou batavos. O termo ‘holandeses’ fará referência à população dessa província homônima. Segundo Bruno Miranda, era comum nas Províncias Unidas que as pessoas utilizassem os nomes de família, por exemplo, o Almirante Adriaen Jansz. Pater e o Vice-Almirante Marten Thijesz., eram filhos de Jan e Thij, respectivamente. Portanto, foram abreviados os “oon” ou zoon” (filho) para “sz”.<sup>32</sup>

Para direção das embarcações com os regimes dos ventos e correntes marítimas, estudados no capítulo 2, deve-se considerar a Rosa dos Ventos a seguir:

---

<sup>32</sup> MIRANDA, Bruno R. F. op. cit., p. 27.

Figura 1 – Rosa dos Ventos, Pontos Cardeais, Colaterais e Intermédios.



Fonte: Geografias Geo.<sup>33</sup>

<sup>33</sup> Disponível em: <https://pt.slideshare.net/geografias/rosa-dosventos-56864982> Acesso em: 25 jul. 2019.

## 2 PROVÍNCIAS UNIDAS: DO COMÉRCIO MARÍTIMO ÀS COMPANHIAS DE COMÉRCIO

Os neerlandeses tolerariam medidas restritivas em terra firme, mas jamais no mar. Mares incógnitos, vastas distâncias e o desconhecido, os haviam detido e até forçado, pela necessidade de encontrar um caminho.<sup>34</sup> – BARLÉU, Gaspar.

### 2.1 Do comércio marítimo

Na era Medieval, o comércio das Dezesete Províncias consistia nas vias navegáveis interiores, com cursos naturais de água e canais criados para melhorar a rede de comunicação interna. Centros econômicos, como Brabante e Flandres, eram ligados ao resto do território pelos rios Schelde e Zwin.<sup>35</sup> Segundo os historiadores Jan De Vries e Adrianus Maria "Ad" van der Woude, essas rotas eram essenciais para a economia das províncias, as quais disputavam entre si vantagens econômicas e fiscais, pois eram muito procuradas por serem caminhos mais seguros que os mares abertos. De acordo com Jan De Vries e Adrianus Maria:

Cada uma dessas rotas enriqueceu os territórios independentes, os quais disputavam violentamente uns com os outros para garantir a vantagem econômica e fiscal do tráfego inter-regional. Essa abordagem competitiva produziu uma rede de vias navegáveis e incompletas, à qual estavam ligados inúmeros assentamentos urbanos, que tiravam seu sustento da cobrança de pedágios e do fornecimento de serviços de transporte e comerciais.<sup>36</sup>

Wallerstein afirmou que muitas embarcações “eram capazes de distribuir e reunir cargas ao longo de rios e lagos em pouco tempo. O resultado foi a mais eficiente rede de transporte interno da Europa, que atingiu o máximo de tráfego na década de 1660”.<sup>37</sup> Entretanto, a partir do final do século XV e durante o século XVI, o comércio marítimo neerlandês sofre uma reorientação para as águas oceânicas. O primeiro Registro de Pedágios Dinamarquês entre 1497 e 1503 revela que a navegação neerlandesa era dominante no comércio do Mar Báltico, sendo que 70% das embarcações que circulavam nesta região eram

<sup>34</sup> Gaspar Barléu sobre a Espanha ter proibido o comércio neerlandês nos portos ibéricos. In: BARLÉU, Gaspar. op. cit., p. 48.

<sup>35</sup> DE VRIES, Jan; VAN DER WOUDE, Adrianus Maria “Ad”. op. cit., p. 14.

<sup>36</sup> “Each of these routes enriched independent territories, all of which disputed violently with each other to secure economic and fiscal advantage from the inter-regional traffic. This competitive approach yielded a circuitous and incomplete network of waterways to which were attached numerous urban settlements that drew their sustenance from the levying of tolls and the provision of transport and commercial services”. Ibid., p. 14.

<sup>37</sup> WALLERSTEIN, Immanuel. **O sistema mundial moderno. Vol. II: o mercantilismo e a consolidação da economia-mundo europeia, 1600-1750.** Editora Afrontamentos, Lisboa, 1990, p. 62.

neerlandesas e, desses, 78% pertenciam à província da Holanda.<sup>38</sup> Houve uma expansão portuária e melhoria na infraestrutura dos portos neerlandeses, com novos faróis, boias e marcadores de canal.<sup>39</sup>

As Províncias Unidas desde 1530 era a força econômica dominante na Europa mesmo sob domínio do imperador Carlos V. A Holanda e Zelândia, como também a indústria de Flandres e Brabante, tendo Antuérpia como capital financeira, proporcionaram o rápido crescimento comercial do território, antes da sua divisão.<sup>40</sup> No Mapa 1, observa-se o território das Províncias Unidas e suas Câmaras.

Mapa 1 – As Câmaras das Sete Províncias Unidas do Norte.



Fonte: UvA-Kaartenmakers. By Michiel van Groesen. Edited by Michiel van Groesen, Universiteit van Amsterdam.<sup>41</sup>

<sup>38</sup> DE VRIES, Jan; VAN DER WOUDE, Adrianus Maria “Ad”. op. cit., p. 350.

<sup>39</sup> Ibid., p. 33.

<sup>40</sup> SLUITER, Engel. Os holandeses no Brasil antes de 1621. In: **Revista do Instituto Arqueológico Histórico e Geográfico Pernambucano**. Vol. XLVI, 1961, p. 189.

<sup>41</sup> Disponível em: <https://doi.org/10.1017/CBO9781107447776.014> Acesso em: 20 mar. 2019.

As duas principais províncias marítimas, Holanda e Zelândia, foram essenciais para essa expansão naval neerlandesa. Pouco tempo depois do imperador Carlos V anexar as Dezessete Províncias dos Países Baixos ao Império Habsburgo, uma petição dos Estados da Holanda evidencia a importância da navegação:

É notavelmente verdade que a província da Holanda é um país muito pequeno, pequeno em comprimento e menor ainda em fôlego, e quase fechado pelo mar em três lados. Deve ser protegido do mar por obras de recuperação, que envolvem um gasto pesado anual para diques, comportas, moinhos, moinhos de vento e polders (área que foi arada e preparada para agricultura, sem tradução disponível). Além disso, a dita província da Holanda contém muitas dunas, pântanos e lagos que crescem diariamente, assim como outros distritos áridos, impróprios para cultivos ou pastagens. Por isso os habitantes do referido país, a fim de ganhar a vida por suas esposas, filhos e famílias, devem manter-se pelo artesanato e comércios, de tal modo que eles buscam matérias-primas de terras estrangeiras e reexportam os produtos acabados, incluindo diversos tipos de tecidos e cortinas, para muitos lugares, como os reinos da Espanha, Portugal, Alemanha, Escócia, e, especialmente, para a Dinamarca, o Báltico, Noruega e outras regiões, de onde voltam com bens e mercadorias provenientes das partes, nomeadamente trigo e outros grãos. Consequentemente, mais negócios do país precisam ser no comércio marítimo e afins, dos quais muitas pessoas ganham a vida, como mercadores, capitães, mestres, pilotos, marinheiros, proprietários de embarcações e todos aqueles ligados a esses. Homens navegam, importam e exportam todo o tipo de mercadoria, aqui e ali, e os bens que trazem aqui, vendem e vendem nos Países Baixos, como em Brabante, Flandres e outros locais vizinhos.<sup>42</sup>

Durante a revolta das Sete Províncias Unidas contra os Habsburgos, à ida do comércio marítimo para as águas oceânicas tornou-se mais forte, além do citado Mar Báltico, a navegação neerlandesa expandiu-se para o Mar do Norte, Mar Branco, a Península Ibérica, o Mediterrâneo e principalmente as Índias Orientais e Ocidentais.<sup>43</sup> Entretanto, o controle dos canais internos durante a revolução de 1568 dividiu-se entre o rebeldes neerlandeses e o exército da monarquia espanhola.

---

<sup>42</sup> “It is remarkably true that the province of Holland is a very small country, small in length and smaller still in breath, and almost closed by the sea on three sides. It should be protected from the sea by recovery works, which involve an annual heavy expenditure for dikes, gates, mills, windmills and polders (area that has been plowed and prepared for agriculture, no translation available). The Netherlands also contains many dunes, marshes and lakes that grow daily, as well as other arid districts unsuitable for crops or pastures. That is why the inhabitants of that country, in order to earn a living by their wives, children and families, must be kept by the crafts and trades, in such a way that they seek raw materials from foreign lands and re-export the finished products, including various types of fabrics and curtains for many places, such as the kingdoms of Spain, Portugal, Germany, Scotland, and especially Denmark, the Baltic, Norway, and other regions, from which they return with goods and merchandise from the parties, namely wheat and other grains. Consequently, more business in the country needs to be in maritime commerce and the like, of which many people make a living, as merchants, captains, masters, pilots, sailors, boat owners and all those connected to them. These men sail, import and export all kinds of goods here and there, and the goods they bring here sell and sell in the Netherlands, as in Brabant, Flanders, and other neighboring places”. E. Luzac, 1780, ps. 5-6 apud BOXER, Charles Ralph. op. cit., p. 5-6.

<sup>43</sup> DE VRIES, Jan; VAN DER WOUDE, Adrianus Maria “Ad”. op. cit., p. 10.

Foi com a formação dos *Watergeuzen*<sup>44</sup> ou Mendigos do Mar, os quais eram cidadãos nobres, que as Províncias Unidas do Norte passaram a ter uma força marítima capaz de combater as forças espanholas. Essa força naval teve maior êxito nos anos iniciais do conflito, atuando com embarcações a partir da cidade alemã de Emden. A partir de 1572, uma série de vitórias dos Mendigos do Mar foi essencial para os Países Baixos expandirem seu comércio marítimo. As cidades de Den Briel, Vlissingen e Enkhuzien foram reconquistadas pelos rebeldes e permitiram o controle dos canais de navegação que levavam a Antuérpia, principal cidade dos Países Baixos Espanhóis, além dos portos de Maas e Amsterdã.<sup>45</sup>

A retomada dessas cidades e seus respectivos portos permitiram o retorno do crescimento da navegação no Mar Báltico, que estava em queda pós-1568. Números mostram que entre 1576-1580, ocorreram 13.501 viagens marítimas em direção ao Báltico, alcançando o ápice em 1591-1595, com 19.616 viagens, principalmente para o comércio do sal.<sup>46</sup>

Nessa fase de expansão do comércio marítimo, os Países Baixos chegavam ao Mar Branco, na cidade de Arcangel, costa da Rússia. Naquele local, os mercadores neerlandeses negociariam armas, joias e ferramentas.<sup>47</sup> Ademais, a navegação para chegar ao Mar Branco passa pela costa da Noruega, importante produtor de madeira, o que atraiu a atenção das embarcações neerlandesas em 1580. A madeira era essencial na indústria dos Países Baixos, pois além do território ser quase destituído de florestas, o produto permitia suprir a crescente necessidade de construção naval, como também residencial e urbana.<sup>48</sup> Um dos mercadores que navegou até Arcangel foi Elias Herckmans, o qual chegou a ser Conselheiro Político a serviço da WIC no Brasil. Sobre Herckmans, afirmou José Antônio Gonsalves de Mello,

Consta ter feito várias viagens até ali, pois os neerlandeses lá tinham estabelecido uma feitoria comercial, na cidade de Arcangel, ao norte do país [...] As viagens para a Rússia faziam-se então pelo norte da península escandinava e de Arcangel atingia-se Moscou por via fluvial, era uma viagem cheia de riscos e dificuldades.<sup>49</sup>

No fim do século XVI, a Espanha declarou sua quarta bancarrota. Aproveitando da situação financeira catastrófica da Espanha, as Províncias Unidas, lideradas agora pelo filho

---

<sup>44</sup> DE ALBUQUERQUE, Roberto Chacon. **A revolução holandesa: origens e projeção oceânica.** Perspectiva, 2014, p. 6; ISRAEL, Jonathan I. **The Dutch Republic: Its rise, greatness and fall 1477-1806.** Oxford University Press, 1995, p. 160.

<sup>45</sup> DE VRIES, Jan; VAN DER WOUDE, Adrianus Maria “Ad”. op. cit., p. 365.

<sup>46</sup> ROMANO, Ruggiero. Between the sixteenth and seventeenth centuries: The economic crisis of 1619–22. In: PARKER, Geoffrey; SMITH, Lesley M. **The General crisis of the seventeenth century.** Routledge, 2005, p. 159.

<sup>47</sup> PRAK, Maarten. **The Dutch Republic in the seventeenth century.** Cambridge University, 2005, p. 98.

<sup>48</sup> DE VRIES, Jan; VAN DER WOUDE, Adrianus Maria “Ad”. op. cit., p. 378.

<sup>49</sup> Introdução ao Documento 2. In: MELLO, José Antônio Gonsalves de. **Fontes para a história do Brasil Holandês: a administração da conquista.** Vol. II. 2ª edição – Recife: CEPE, 2004, p. 53.

de Guilherme I, Maurício de Nassau, angariou diversas vitórias contra os Habsburgos, conquistando cidades importantes, como Groninga em 1594, expandido mais ainda seu comércio marítimo.<sup>50</sup> As situações opostas entre essas duas potências cabem no pensamento do historiador grego Tucídides, o qual disse que “a Guerra é mais uma questão de dinheiro do que de armamento, pois é o dinheiro que propicia o material para a Guerra. E isso é especialmente verdadeiro quando uma potência terrestre enfrenta aqueles cuja força está no mar”.<sup>51</sup>

Os neerlandeses, no final do século XVI, aumentaram sua participação comercial com a Itália. As condições de fome iniciadas em 1590-93 no território italiano permitiram aos Países Baixos aumentar as viagens aos portos do Mediterrâneo, tornando a presença dos mercadores neerlandeses mais vigorosa e organizada.<sup>52</sup> De acordo com Jan De Vries e Adrianus Maria van der Woude:

Quase todos os anos até 1598, grandes frotas holandesas transportavam grãos pelo estreito de Gibraltar, estabelecendo para os holandeses uma posição no comércio italiano no que se provou ser um momento oportuno. Embora o controle da Espanha sobre boa parte da Itália expusesse os holandeses a grandes perigos, o Grão-Ducado da Toscana, então independente, embarcou em uma política destinada a elevar seu porto de Livorno a um importante centro de comércio. O Grão-Duque Ferdinando I fez da cidade um porto livre e ofereceu extensos privilégios aos comerciantes estrangeiros. Desse posto avançado, os holandeses (mas também os ingleses e outros) diversificaram seu comércio mediterrâneo depois de 1600, acrescentando aos grãos a exportação de têxteis, peixes, pimenta e especiarias asiáticas e peles, couro e caviar russos.<sup>53</sup>

Comerciantes neerlandeses iniciavam, em 1610, contatos comerciais com os países do Império Otomano. O comércio do ouro atraiu a atenção dos Estados Gerais, os quais enviaram o primeiro cônsul para a Síria, Palestina, Chipre e Egito. Segundo Ruggiero Romano, um relatório dos Estados Gerais oriundo de 1611 apontou que o comércio com esses países no Mediterrâneo era superior aos realizados pela Companhia das Índias Orientais na Ásia, podendo render até 40 toneladas de ouro por ano.<sup>54</sup> Os mercadores neerlandeses

<sup>50</sup> PRAK, Maarten. op. cit., p. 22.

<sup>51</sup> Tucídides apud LUYVAAS, Jay. op. cit., p. 42.

<sup>52</sup> ROMANO, Ruggiero. op. cit., p. 161.

<sup>53</sup> “Almost every year through 1598, large Dutch fleets carried grain through the Straits of Gibraltar, establishing for the Hollanders a foothold in the Italian trade at what proved to be an opportune time. Although Spain's control of much of Italy exposed the Dutch to great danger, the independent Grand Duchy of Tuscany then embarked on a policy designed to raise its port of Livorno (Leghorn) into a major center of commerce. The Grand Duke Ferdinand I made the city a free port and offered foreign merchants extensive privileges. From this outpost the Dutch (but also the English and others) diversified their Mediterranean trade after 1600, adding to grain the export of textiles, fish, Asian pepper and spices, and Russian furs, leather, and caviar. In: DE VRIES, Jan; VAN DER WOUDE, Adrianus Maria “Ad”. op. cit., p. 379.

<sup>54</sup> ROMANO, Ruggiero. op. cit., p. 161.

transportavam grãos e lãs de Leiden, em troca compravam seda, algodão, pelo de camelo, entre outras mercadorias do Mediterrâneo Oriental.<sup>55</sup>

O constante estado de guerra das Províncias Unidas contra a monarquia espanhola fez com que as embarcações neerlandesas que navegassem em mar aberto possuíssem artilharia. Canhões seriam de fundamental importância para equipar a frota batava, a qual precisava se defender dos ataques de navios inimigos e piratas.<sup>56</sup> De acordo com Carlos Cipolla, as Províncias Unidas eram grandes importadoras de canhões dos ingleses e posteriormente dos suecos. Os primeiros só podiam exportar canhões com uma licença especial.<sup>57</sup> Após o ano de 1574, os neerlandeses estabeleceram uma indústria de canhões nas cidades de Maestricht, Utrecht, Amsterdã, Roterdã e Haia, as quais se tornaram centros de fundição do armamento, com indústrias públicas e privadas.<sup>58</sup>

As indústrias metalúrgicas da Suécia foram fundamentais para a concessão de armamentos de artilharia. Empresários neerlandeses, como Loius de Geer, Jacob e Elias Trip participaram ativamente desse comércio, sendo o primeiro encarregado da expansão da produção de ferro no país nórdico e os dois últimos “permaneceram na República, organizando vendas de armamentos suecos”.<sup>59</sup> A Figura 2, na página seguinte, observa-se a fábrica de Hendrik Trip na Suécia:

---

<sup>55</sup> DE VRIES, Jan; VAN DER WOUDE, Adrianus Maria “Ad”. op. cit., p. 380.

<sup>56</sup> CIPOLLA, Carlo M. **Canhões e velas na primeira fase da expansão europeia (1400-1700)**. Gradiva, 1ª edição, 1989, p. 46.

<sup>57</sup> A rainha Isabel, através de uma Lei 1.574, decretou que o uso dos canhões fabricados na Inglaterra era exclusivo do reino. In: Ibid., p. 43.

<sup>58</sup> Ibid, p. 48.

<sup>59</sup> “remained in the Republic, organizing Swedish armament sales”. In: DE VRIES, Jan; VAN DER WOUDE, Adrianus Maria “Ad”. op. cit., p. 379.

Figura 2 – Fábrica de fundição de canhão de Hendrik Trip, em Julitabruk, Suécia.



**Fonte:** Pintura de Allaert van Everdingen, 1650 – 1675. Rijksmuseum Amsterdã. Object Number: SK-A-1510.<sup>60</sup>

Entretanto, a principal atividade que estreitou a ligação dos Países Baixos com o mar se originou por volta de 1400, à pesca. A atividade pesqueira foi essencial no desenvolvimento econômico neerlandês. Afirmaram Jan De Vries e Adrianus Maria que a pesca nas águas internas das Províncias Unidas, como nos rios e lagos, perdeu força, apesar de continuar como uma importante atividade dentro do país, indo em direção ao mar aberto, tornando possível o fornecimento de mercados distantes, tornando-se a pesca em alto mar um setor importante da economia neerlandesa.<sup>61</sup>

Segundo Braudel, as províncias da Holanda e Zelândia sempre povoaram o mar do Norte e os mares vizinhos com seus pescadores.<sup>62</sup> Muitas espécies de peixes eram comercializadas nas Províncias Unidas. O arenque era pescado no Mar do Norte, o bacalhau, pescado na Islândia e até a pesca de baleias era realizada no Ártico.<sup>63</sup>

Havia ainda a pesca em água doce, que ocorria principalmente nos rios e lagos interiores da república neerlandesa. Esse tipo de pescaria era realizado, segundo Jan De Vries

<sup>60</sup> Disponível em: <http://hdl.handle.net/10934/RM0001.COLLECT.7406> Acesso em: 11 mar. 2019.

<sup>61</sup> DE VRIES, Jan; VAN DER WOUDE, Adrianus Maria “Ad”. op. cit., p. 235.

<sup>62</sup> BRAUDEL, Fernand. op. cit., p. 171.

<sup>63</sup> BRAUDEL, Fernand. op. cit., p. 171; WALLERSTEIN, Immanuel. op. cit., p. 47-48.

e Adrianus Maria, em duas regiões. A primeira estava localizada nos principais rios e no delta da província da Zelândia. A segunda região estava localizada no Golfo do ZuiderZee e no rio IJ, se estendendo por complexos cursos de água até a Holanda do Norte.<sup>64</sup>

A pesca baleeira surgiu no final do século XVI e segundo Simon Schama, “fora um negócio misterioso e arriscado tanto para os marujos que embarcavam com destino a Spitzbergen, no Ártico, quanto para os capitalistas que investiam em aventura tão perigosa e cara”.<sup>65</sup> Os ingleses atuaram fortemente na região do Ártico em 1611 e os neerlandeses em 1612.<sup>66</sup> No ano de 1614, a pesca baleeira foi monopolizada nos Países Baixos, ficando sobre o controle da Companhia do Norte (*Noordshe Compagnie*), atuando desde as costas da Nova Zembla até o estreito de Davis<sup>67</sup>, além disso, na década de 1630, Smerenburg, na Groelândia, se tornaria a base de operações de caça às baleias.<sup>68</sup> Afirmou Simon Schama que na década de 1640 essa Companhia só poderia fazer 20 expedições ao ano, praticamente revogando o monopólio em favor da livre competição.<sup>69</sup>

Em Amsterdã, mais precisamente na ilha de Marken, foi inaugurada, em 1637 a primeira refinaria de gordura de baleia. Conforme Schama, “é bem verdade que, por motivos óbvios, as refinarias eram bem conhecidas na cidade como *stinkerijen* (malcheirosas), mas em Amsterdã os cidadãos comumente tapavam o nariz e acarinhavam a bolsa”.<sup>70</sup> Ainda de acordo com o autor:

A demanda crescia, e negociantes dispostos a correr o alto risco se encarregaram de atendê-la, utilizando navios enormes para os padrões holandeses, tripulados por setenta a cem homens. Numa boa caçada, podiam-se conseguir dez baleias ou mais, obtendo talvez o equivalente a trezentos toneis de gordura [...] Cerca de 10 mil homens ganhavam a vida com essa indústria na província de Holanda, e um bairro inteiro de Amsterdã, no noroeste da cidade, surgiu das fábricas e dos armazéns ligados ao negócio.<sup>71</sup>

As embarcações descritas por Schama possivelmente seriam os *fluyts* neerlandeses (sobre as tipologias dos navios, ver tópico 1.2). Na Figura 3, na próxima página, é observado três dessas embarcações sendo utilizadas na pesca baleeira no Ártico, além de morsas e ursos polares. É possível constatar - na mesma imagem - os tripulantes caçando baleias, em busca

<sup>64</sup> DE VRIES, Jan; VAN DER WOUDE, Adrianus Maria “Ad”. op. cit. p. 237.

<sup>65</sup> SCHAMA, Simon. **O Desconforto da riqueza**: a cultura holandesa na época de ouro, uma interpretação. Companhia das Letras, 1992, p. 148.

<sup>66</sup> DE VRIES, Jan; VAN DER WOUDE, Adrianus Maria “Ad”. op. cit., p. 257.

<sup>67</sup> BRAUDEL, Fernand. op. cit., p. 171; DE VRIES, Jan; VAN DER WOUDE, Adrianus Maria “Ad”. op. cit., p. 257.

<sup>68</sup> SCHAMA, Simon. op. cit., p. 149.

<sup>69</sup> Ibid.

<sup>70</sup> Ibid.

<sup>71</sup> Ibid.

do óleo oriundo da gordura desse animal marinho, que resultaria na fabricação de velas, lubrificantes, óleo de lamparina e sabão.

Figura 3 – Pesca baleeira no Ártico.



Fonte: Pintura de Abraham Storck, 1654 – 1708. Rijksmuseum Amsterdã. Object Number: SK-A-4102.<sup>72</sup>

No entanto, a principal espécie dessa indústria seria o arenque, comumente chamado de ‘grande pesca’.<sup>73</sup> Para que a pesca do arenque fosse feita com maior qualidade, a partir do século XV, é inventado a embarcação de nome *haringbuis*<sup>74</sup>, um barco de pesca com maior navegabilidade e velocidade, permitindo um maior afastamento da costa neerlandesa para a pescaria. O *haringbuis* permitia o uso de uma rede de arrasto maior para a captura do pescado, como também a utilização da tecnologia da cura.<sup>75</sup> A embarcação poderia permanecer em alto mar por até dois meses, com uma tripulação de dez a vinte homens.<sup>76</sup> Ao chegar perto da

<sup>72</sup> Disponível em: <http://hdl.handle.net/10934/RM0001.COLLECT.5523> Acesso em: 07 jun. 2019.

<sup>73</sup> BRAUDEL, Fernand. op. cit., p. 171; DE VRIES, Jan; VAN DER WOUDE, Adrianus Maria “Ad”. op. cit., p. 257.

<sup>74</sup> Em tradução literal: barco de arenque. DE VRIES, Jan; VAN DER WOUDE, Adrianus Maria “Ad”. op. cit., p. 47.

<sup>75</sup> “A nova tecnologia da cura, de extirpar e salgar o peixe imediatamente, desse modo assegurando a sua conservação, tinha sido iniciada no século XIII”. In: WALLERSTEIN, Immanuel. op. cit., p. 47.

<sup>76</sup> DE VRIES, Jan; VAN DER WOUDE, Adrianus Maria “Ad”. op. cit., p. 296.

costa, o pescado era transportado para outra embarcação, de nome *ventjagers*, a qual levava o produto para o continente. Segundo Braudel:

Durante a primeira metade do século XVII, os números são fantásticos: 1.500 barcos de pesca – barcos grandes, suficientemente espaçosos para permitirem a preparação, o salgamento e o embarricamento a bordo do peixe que os barcos pequenos trazem dos pesqueiros e levam para a Holanda e para a Zelândia (até para a Inglaterra, onde o arenque “holandês” chega mais barato do que o dos pescadores ingleses); para 1.500 *buysen*, 12.000 pescadores e algo em torno de 300.000 toneladas de peixe.<sup>77</sup>

O resultado do aumento da pesca do arenque na sociedade foi à formação das *partenrederij*, as ‘parcerias’, formada por investidores urbanos, capitães e pescadores, estes últimos investiam com o fornecimento de redes de pesca que eles mesmos e seus familiares faziam durante a entressafra. Mas tudo mudou no século XV com o trabalho assalariado, os capitães não pertenciam mais a parceria que, mesmo assim, continuou sendo um importante campo de investimento.<sup>78</sup>

Em relação ao bacalhau, pescado juntamente com o marisco, os pescadores não utilizavam redes, mas anzóis e iscas. Inicialmente, os navios utilizados nessa pesca eram menores que o *haringbuis*, mas quando a pesca do bacalhau se dirigiu para a Islândia, foi adotado o *hoeker*, embarcação do mesmo tamanho do barco de arenque.<sup>79</sup> De fato, a indústria pesqueira, principalmente do arenque, foi essencial nas Províncias Unidas, como afirmou C. Wilson, o arenque era “a mina de ouro da Holanda (país)”.<sup>80</sup> Na Figura 4, na próxima página, observam-se dois *haringbuis*, com os tripulantes trabalhando com a rede de pesca na embarcação.<sup>81</sup>

<sup>77</sup> BRAUDEL, Fernand. op. cit., p. 172.

<sup>78</sup> DE VRIES, Jan; VAN DER WOUDE, Adrianus Maria “Ad”. op. cit., p. 244.

<sup>79</sup> Ibid., p. 254.

<sup>80</sup> WILSON, C. apud BRAUDEL, Fernand. op. cit., p. 172.

<sup>81</sup> A Figura 4 faz parte de uma série de 32 imagens com representações sobre a captura de arenque nas Províncias Unidas, pintadas por Adolf van der Laan. No Anexo I, encontra-se outras imagens do mesmo autor.

Figura 4 – Dois *haringbus* em águas neerlandesas.



Fonte: Pintado por Adolf van der Laan, Rijksmuseum Amsterdã. Object Number: RP-P-1912-369.<sup>82</sup>

A Figura 5, na página seguinte, vê-se um dos mercados de peixes nas Províncias Unidas. Observa-se na imagem barcos de pesca ancorados em um porto e os peixes sendo descarregados. À direita, barracas onde o produto é vendido a população.

<sup>82</sup> Disponível em: <http://hdl.handle.net/10934/RM0001.COLLECT.134544> Acesso em 08 mai. 2019.

Figura 5 – Mercado de peixe em Amsterdã.



Fonte: Pintado por Claes Jansz. Visscher. Rijksmuseum Amsterdã. Object Number: RP-P-OB-2586.<sup>83</sup>

A expansão marítima também se deu para a Península Ibérica. Antes mesmo da Revolta de 1568, as urcas neerlandesas e hanseáticas transportavam de Antuérpia para Portugal o grão do Norte, madeira, equipamentos navais, metais, além de diversos outros produtos. Na viagem de volta, Portugal fornecia o grosso do sal a partir de Setúbal e Lisboa, como também os vinhos do Porto, frutas do Algarve, bem como o açúcar oriundo da Madeira, São Tomé e Brasil.<sup>84</sup> Na frase de Engel Sluiter, “foi com os braços abertos que os portugueses receberam em casa o rebelde mercador holandês [...]”.<sup>85</sup>

Entretanto, a formação da União Ibérica em 1580, os inimigos da Coroa de Castela agora tornar-se-iam inimigos da Coroa de Portugal. As províncias rebeldes acabariam declarando independência dos Habsburgos em 1581 com a Ata de Abjuração, transformando os neerlandeses em inimigos dos portugueses. A relação das duas nações entraria em conflito, muito pelas atitudes tomadas pelos castelhanos. Felipe II inicialmente permitiu a continuidade do comércio entre Portugal e os Países Baixos, pois proporcionava prosperidade também para os espanhóis.<sup>86</sup>

<sup>83</sup> Disponível em: <http://hdl.handle.net/10934/RM0001.COLLECT.190870> Acesso em: 11 mar. 2019.

<sup>84</sup> SLUITER, Engel. op. cit., p. 189.

<sup>85</sup> Ibid., p. 190.

<sup>86</sup> Ibid., p. 191.

Em maio de 1585, Felipe II mandou confiscar embarcações neerlandesas que estavam em portos portugueses e espanhóis, aprisionando as tripulações, sob o motivo de necessitar equipar sua Armada Real. Os ingleses também tiveram seus navios aprisionados. Dessa forma, os portugueses protestaram, ajudando na fuga das urcas neerlandesas e suas respectivas tripulações.<sup>87</sup>

A monarquia hispânica tomava novamente a atitude de proibir o comércio neerlandês na Península Ibérica nos anos de 1590 e 1595. Neste último ano, nada menos que 400 embarcações foram presas na península, tendo outra vez os portugueses exercidos pressão pela liberdade dos prisioneiros neerlandeses, tão essenciais ao andamento do comércio em Portugal.<sup>88</sup>

Quando Felipe III assumiu o trono da União Ibérica, seguiu o mesmo caminho do seu pai ao confiscar novamente as embarcações das Províncias Unidas em território Ibérico em 1599. Acrescentando força a atitude do novo monarca, o arquiduque de Bruxelas publicou um alvará que excluía as naus neerlandesas do comércio com os Países Baixos Espanhóis. Somando as duas proibições, mais de 500 urcas foram capturadas nos portos da Península.<sup>89</sup>

Os mercadores das Províncias Unidas, com constantes proibições de comercializar nos portos ibéricos, partiram para os territórios Ultramarinos portugueses e espanhóis. Negociavam produtos, principalmente açúcar e pau-brasil, nos portos brasileiros, muitas vezes contratados por portugueses para fazerem a carreira da colônia americana.<sup>90</sup> Os neerlandeses transportavam, além das mercadorias, notícias do crescimento econômico que o ciclo do açúcar proporcionava a Portugal. Esse crescimento ocorreu pela alta do número de engenhos no Brasil. Pernambuco e Bahia constituíam as principais praças do açúcar, conseqüentemente seu principal polo de transporte para a Europa.

Lisboa se tornava um elo entre o Brasil e os neerlandeses. Segundo Engel Sluiter, a primeira embarcação que se utilizou do pretexto de levar mercadorias para o Brasil, via Lisboa, foi encontrada nos arquivos em 1587. Conforme Sluiter:

Em abril desse ano, quando Robert Withrington atacou à Bahia, encontrou uma urca de Vlissingen, de 250 toneladas e 24 canhões, ancorada na costa. Carregava uma tripulação holandesa e Frei Vicente de Salvador conta-nos que ela pertencia, ou

---

<sup>87</sup> BERGER, Paulo; WINZ, Antônio Pimentel; GUEDES, Max Justo. Incurções de corsários e piratas na costa do Brasil. In: **História Naval Brasileira**. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1975. v.1. t.2, p. 485; SLUITER, Engel. op. cit., p. 192.

<sup>88</sup> SLUITER, Engel. op. cit., p. 193.

<sup>89</sup> Ibid.

<sup>90</sup> Ibid., p. 199.

melhor, fora fretada por Everard Hulscher, “mercador flamengo” lá residente, casado com uma mulher portuguesa e proprietário de um engenho no Recôncavo.<sup>91</sup>

Muitos mercadores dos Países Baixos viviam em Lisboa e muitos outros viviam no Brasil, sendo consignatários das embarcações e até donos de engenhos. Para diminuir as sucessivas perdas financeiras ocasionadas pelo contrabando, um alvará de 9 de fevereiro de 1591 proibiu a navegação de embarcações não ibéricas para o Brasil que não tenham tido origem de algum porto de Portugal, além de serem obrigadas, na viagem de volta, a retornar diretamente para os portos da metrópole. Deveriam possuir, também, a licença régia, a designação do fiador ou fiadores, o que garantiria o retorno das embarcações para Portugal.<sup>92</sup>

Uma lei de 18 de março de 1605 veio para pôr fim ao alvará de 1591, proibindo todo tipo de comércio estrangeiro na colônia, devido às perdas da Fazenda Real provocadas pelas embarcações que, nas viagens de retorno à Europa, não paravam nos portos ibéricos. Proibia também a presença de estrangeiros no Brasil, onde todos deveriam sair do território e voltar para a União Ibérica.<sup>93</sup> Essa lei demonstrou que o monarca espanhol tinha o total conhecimento das verdadeiras atitudes dos neerlandeses, “fazer comércio com um braço e, com outro, levar a guerra ao mundo colonial ibérico”.<sup>94</sup>

Nesse contexto, entende-se por levar ao mundo colonial ibérico os ataques que ocorreram a partir de 1599. Neste mesmo ano, foi constituída uma Armada sob o comando do Almirante Pieter van der Does, com 75 embarcações e oito mil homens, que tinha como plano principal um ataque ao Brasil. Apesar do êxito em ataques nas Ilhas Canárias e em São Tomé, mil e duzentos homens foram dizimados pela febre e desinteira no percurso, o que deixou de lado o principal objetivo da Armada.<sup>95</sup>

Os ataques de corsários e piratas às embarcações e possessões ibéricas cresceram consideravelmente, principalmente nos portos brasileiros. Conhecedores da farta produção açucareira, pelos mercadores neerlandeses que negociavam no Brasil, não hesitaram os Países Baixos de enviar quatro incursões entre 1599 e 1615 no litoral brasileiro, como observa-se na Tabela 1, na página seguinte.

<sup>91</sup> Ibid., p. 199-200.

<sup>92</sup> MELLO, José Antônio Gonsalves de. O livro das saídas das urcas do porto do Recife, 1595-1605. In: **Revista do Instituto Arqueológico Histórico e Geográfico Pernambucano**. Vol. LVIII, Recife, 1993, p. 29

<sup>93</sup> Ibid., p. 29.

<sup>94</sup> SLUITER, Engel. op. cit., p. 203.

<sup>95</sup> As fontes divergem sobre a quantidade de embarcações presentes na Armada de Pieter Van Der Does. Engel Sluiter, diz que foram 75 embarcações, enquanto Paulo Berger, Antonio Pimentel Winz e Max Justo Guedes colocam em 70 o número de navios da Armada neerlandesa. In: BERGER, Paulo; WINZ, Antônio Pimentel; GUEDES, Max Justo. op. cit., p. 505; SLUITER, Engel. op. cit., p. 193.

**Tabela 1 – Expedições de corsários ao Brasil antes de 1621.**

<b>Esquadra do corsário Olivier Van Noort – Rio de Janeiro (1599)</b>				
<b>Contratante:</b> Sem identificação.				
<b>Objetivos:</b> Expedição ao Oceano Pacífico; assaltar e saquear as povoações de Castela; causar prejuízos ao comércio português.				
<b>Tripulação:</b> 248 homens.				
<b>Resultado no Brasil:</b> Olivier Van Noort entrou em combate com forças luso-brasileiras, não conseguiu, contudo, apreender carga alguma no Brasil. Partiu, posteriormente, para o Sul do continente.				
<b>Tipo</b>	<b>Denominação</b>	<b>Comandante</b>	<b>Toneladas</b>	<b>Armamentos</b>
-	<i>Mauritius – Capitânia</i>	Almirante Olivier Van Noort	250 ou 300	24
-	<i>Hendrick Frederick</i>	Capitão Jacob Claesz van Ipendam	350	28
Iate	<i>Eendracht (Concórdia)</i>	Pieter Esaiasz de Lint	50	12
Iate	<i>Hope (Esperança)</i>	Jacob Jansz Huydecooper	50	-
				64
<b>Esquadra dos corsários Hartmann e Broer – Bahia (1599)</b>				
<b>Contratante:</b> Sem identificação.				
<b>Objetivos:</b> Fazia parte da esquadra de 75 navios do comandante Pieter Van Der Does, a qual viajava em direção à África e América. Hartmann e Broer foram enviados para saquear a cidade de Salvador com sete navios.				
<b>Tripulação:</b> 8.000 homens.				
<b>Resultado no Brasil:</b> Permaneceram na região por 55 dias. Apreenderam um galeão carregado com açúcar, além de uma nau com 7.000 ou 8.000 quintais de pau-brasil. Saquearam o engenho de Bernardo Pimentel de Almeida, retirando até o sino da igreja da localidade.				
<b>Embarcações:</b> Nenhum dado da esquadra, como nomes e toneladas das embarcações, é disponibilizado nas fontes consultadas.				
<b>Expedição do corsário Paulus van Caarden – Bahia (1604)</b>				
<b>Contratante:</b> Estados Gerais das Províncias Unidas.				
<b>Objetivos:</b> Atacar possessões ibéricas e capturar suas embarcações.				
<b>Tripulação:</b> Sem identificação do quantitativo.				
<b>Resultado no Brasil:</b> Foi à expedição de um corsário neerlandês de maior sucesso no território brasileiro. Foram capturadas 12 embarcações no total, sendo 8 carregadas com açúcar. Entre estes navios apreendidos, um era originado de Hamburgo e outro vinha de Roterdã, este último pertencente ao comerciante alemão Simon Tack. Muitas outras embarcações ancoradas, não enumeradas, foram capturadas nos engenhos do Recôncavo baiano. Decidiram, após quarenta dias de cerco à Salvador, voltar a pátria. Antes, tentaram conhecer uma praia, não identificada, na Capitania de Pernambuco, sendo repelidos por soldados luso-brasileiros.				
<b>Tipo</b>	<b>Denominação</b>	<b>Comandante</b>	<b>Toneladas</b>	<b>Armamentos</b>
-	<i>De Hollandtschen Thuyn</i> (O Jardim da Holanda) – Capitânia	Almirante Paulus van Caarden Capitão: Joachin Hendrike, o Cão Negro	-	44
-	<i>De Witte Valck</i> (O Falcão Branco) – Vice-capitânia	Johan Boelisz de Enkhuisen	-	24
-	<i>De Sanson van Horn</i> (O Sansão de Horn)	Capitão Beets	-	24
-	Navio Inglês	Capitão Johan Adriansz	-	24
-	<i>De Bull van Horn</i> (O Touro de	-	-	14

	Horn)			
Iate	<i>De Goudefink</i> (O Tentilhão Dourado)	-	-	6
-	<i>De Valcklijn</i> (O Falcãozinho)	-	-	6
				142
<b>Expedição do corsário Joris Van Spilbergen – Rio de Janeiro e São Vicente (1614 – 1615)</b>				
<b>Contratante:</b> Companhia Privilegiada das Índias Orientais (VOC).				
<b>Objetivos:</b> Descobrir uma rota marítima mais curta para as Molucas, pelo Estreito de Magalhães, como também saquear as possessões da Espanha.				
<b>Tripulação:</b> Sem identificação do quantitativo.				
<b>Resultado no Brasil:</b> Ocuparam e saquearam o engenho da família Schetz de Antuérpia, na vila de São Vicente, abastecendo-se de frutas. Capturaram e pilharam uma embarcação portuguesa.				
<b>Tipo</b>	<b>Denominação</b>	<b>Comandante</b>	<b>Toneladas</b>	<b>Armamentos</b>
-	<i>Groote Sonne</i>	-	-	-
-	<i>Groote Mane</i>	-	-	-
-	<i>Iager</i>	-	-	-

**Fonte:** Tabela montada a partir dos dados obtidos em: BERGER, Paulo; WINZ, Antônio Pimentel; GUEDES, Max Justo. op. cit., p. 502-509.

Analisando a Tabela 1, percebe-se que o açúcar foi a principal cobiça entre os corsários neerlandeses. Os engenhos que estavam localizados pertos dos rios e as embarcações portuguesas que chegavam ou saíam dos portos brasileiros eram presas fáceis para as Armadas neerlandesas, as quais eram bem artilhadas e possuíam comandantes experientes.<sup>96</sup> Na Figura 6, na próxima página, observa-se os navios de guerra retornando da missão iniciada em 1604 em direção ao Brasil. Comandada pelo corsário Paulus van Caarden, a pequena frota chegou às Províncias Unidas em 1605. Ao centro da imagem encontra-se a embarcação de quatro mastros *De Hollandse Tuyn* (O Jardim Holandês), do Almirantado de Amsterdã.

<sup>96</sup> Ibid., p. 511.

Figura 6 – *De Hollandse Tuyn* (O Jardim Holandês) ao centro e outros navios.



**Fonte:** Pintura de Hendrik Cornelisz. Vroom, 1605-1640. Rijksmuseum Amsterdam. Object Number: SK-A-1361.<sup>97</sup>

A atuação dos corsários foi de tanto ímpeto que gerou o fim do comércio neerlandês no Brasil com a lei de 18 de março de 1605 e, posteriormente, gerou um alerta do Conselho de Portugal em 1607, reclamando dos corsários neerlandeses que apreendiam as caravelas portuguesas carregadas com açúcar, vendendo o produto apreendido na Inglaterra, França, Alemanha e Itália.<sup>98</sup> As proibições oriundas da lei de 1605, no entanto, não foram suficientes para impedir as atividades comerciais marítimas. Os neerlandeses continuariam o comércio com o Brasil por meio de oficiais portugueses que burlavam os embargos espanhóis.

Foi durante a Trégua dos Doze Anos (1609-1621) que o comércio neerlandês com o Brasil aumentou consideravelmente, justamente por não haver beligerância entre as duas nações. O relacionamento entre as Províncias Unidas e a Espanha vinha de dificuldades, por causa dos embargos sofridos por embarcações batavas em portos ibéricos, comprometendo o suprimento dos produtos indispensáveis aos neerlandeses.

<sup>97</sup> Disponível em: <http://hdl.handle.net/10934/RM0001.COLLECT.6500> Acesso em: 11 mar. 2019.

<sup>98</sup> MELLO, José Antônio Gonsalves de. op. cit., p. 25.

Já no final da trégua, “construíam-se anualmente na Holanda quinze navios para o uso exclusivo desse comércio, ao mesmo tempo em que se importavam, via Portugal, 50.000 caixas de açúcar, afora pau-brasil, algodão, couro etc”.<sup>99</sup>

Além do Brasil, as embarcações neerlandesas estiveram presentes na costa da Venezuela, em busca do sal venezuelano, pois estavam proibidos de comercializar o sal de Setúbal, em Portugal. Ao menos 768 embarcações das Províncias Unidas visitaram a costa da Venezuela desde 1599 e nos seis anos seguintes.<sup>100</sup> No início do século XVII, mais de 200 navios batavos estavam sendo destinados à África. Com esses números, mercadores de Amsterdã formaram a Companhia da Guiné (*Guinea Compagnie*). Na década de 1610, em torno de 20 embarcações neerlandesas viajaram para o continente africano todo ano, transportando mercadorias, como cobre e produtos têxteis, que eram negociados por marfim, couro e ouro.<sup>101</sup> Também foi fundada pelos Estados Gerais a Companhia da Nova Holanda, em 1614, que continha o monopólio do comércio na América do Norte.<sup>102</sup>

## 2.2 Construção e tipologias das embarcações neerlandesas

A partir do final do século XVI, o crescimento econômico holandês foi fundamental para os rumos que a navegação iria tomar nos séculos seguintes. Para Immanuel Wallerstein, as Províncias Unidas foi o primeiro país hegemônico da economia-mundo capitalista. Para o autor, a hegemonia é uma condição rara, até hoje somente “a Holanda, Grã-Bretanha e os Estados Unidos foram potências na economia-mundo capitalista, e cada uma delas manteve-se nessa posição durante um período relativamente curto [...]”.<sup>103</sup>

A chave da hegemonia neerlandesa no comércio marítimo é o poder de construção naval. Segundo Wallerstein, o custo dessa construção naval neerlandesa era baixo, pois ocorriam seis vantagens que permitem tal barateio na indústria, sendo elas: primeiro, a habilidade dos mestres construtores holandeses; segundo, a economia na utilização de materiais; terceiro, os aparelhos que poupavam mão de obra; quarto, a produção estandardizada em grande escala; quinto, a compra de materiais em grande escala; e sexto, o transporte barato dos materiais de construção em barcos holandeses.<sup>104</sup>

<sup>99</sup> BOXER, Charles Ralph. op. cit., p. 28.

<sup>100</sup> DE VRIES, Jan; VAN DER WOUDE, Adrianus Maria “Ad”. op. cit., p. 397.

<sup>101</sup> Ibid.

<sup>102</sup> PRAK, Maarten. op. cit., p. 98.

<sup>103</sup> WALLERSTEIN, Immanuel. op. cit., p. 46.

<sup>104</sup> Ibid., p. 62.

Sobre os mestres construtores neerlandeses, afirmaram Jan De Vries e Adrianus Maria que as técnicas de construções das embarcações não eram repassadas para o domínio público, pois os mestres trabalhavam com conservadorismo técnico, como operadores privados e só transmitiam seus conhecimentos para seus discípulos.<sup>105</sup> Segundo Braudel, o comércio com o Báltico foi fundamental, visto que as madeiras do tipo alcatrão, a resina, as cordas, os mastros que eram transportados em navios especiais, todos os itens necessários para a construção naval neerlandesa eram importados diretamente da região do Báltico<sup>106</sup>, portanto, garantindo o cumprimento das vantagens dois a seis ditas por Wallerstein.

De acordo com Fernand Braudel, citando uma estimativa francesa de 1669, as Províncias Unidas possuíam 6.000 navios, e se cada um pesasse 100 toneladas e com capacidade para 8 homens, daria 600.000 toneladas e talvez 48.000 marinheiros no total, sem exageros.<sup>107</sup> Havia no país fábricas de equipamentos e cartas náuticas. De fato, a construção naval neerlandesa se tornou tão superior no século XVII, ao ponto de Braudel afirmar que Amsterdã se tornou um mercado de barcos de segunda mão na Europa. Segundo o historiador francês, “quem perder um navio num naufrágio nas costas da Holanda, em poucos dias pode comprar um outro e, com a mesma tripulação, embarcar sem perda de tempo; até há corretores para angariar o frete”.<sup>108</sup>

Segundo Jan de Vries e Adrianus Maria, a produção média anual de embarcações nas Províncias Unidas beirava entre 400 a 500 no período de 1625 a 1700, com tempo estimado de 4 meses de construção e 10.000 trabalhadores no setor naval. Na província da Holanda, onde a indústria naval estava concentrada, a força de trabalho era de cerca de 5%.<sup>109</sup> Escreveram esses dois historiadores que:

A construção naval do século XVII passou a possuir uma estrutura dupla, na qual as grandes cidades portuárias de Amsterdã e Roterdã se especializaram em reparos, enquanto novas construções ocorreram em cais rurais, especialmente aqueles concentrados nas margens do rio Zaan. Além disso, havia as cidades portuárias menores, como Dordrecht, que executavam funções de reparo e construção de embarcações menores, e aquelas cidades dotadas de cais da VOC e dos Almirantados. Em uma cidade como Middelburg, esses cais, especializados na construção dos maiores navios de sua época, permaneciam como pilares formidáveis da economia local.<sup>110</sup>

<sup>105</sup> DE VRIES, Jan; VAN DER WOUDE, Adrianus Maria “Ad”. op. cit., p. 298-299.

<sup>106</sup> BRAUDEL, Fernand. op. cit., p. 174.

<sup>107</sup> Ibid., p. 172.

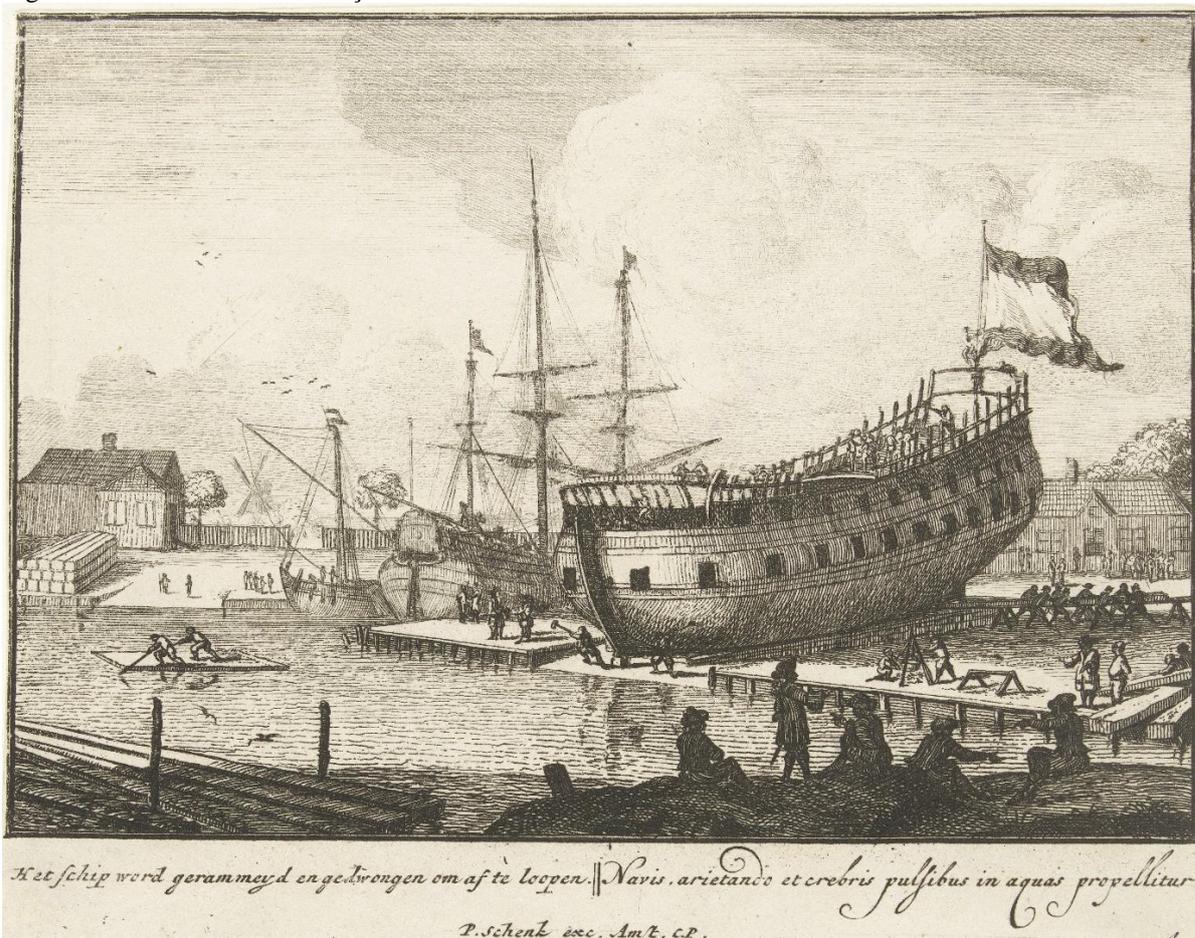
<sup>108</sup> Ibid., p. 174.

<sup>109</sup> DE VRIES, Jan; VAN DER WOUDE, Adrianus Maria “Ad”. op. cit., p. 297.

<sup>110</sup> “Seventeenth-century shipbuilding came to possess a dual structure, one in which the large port cities of Amsterdam and Rotterdam specialized in repair work, while new construction took place in rural wharves, especially those concentrated along the banks of the river Zaan. In addition, there were the smaller port towns, such as Dordrecht, which performed repair functions and the construction of smaller vessels, and those cities

As serrarias também foram essenciais na construção naval neerlandesa. No entanto, a serragem manual dificultava o processo de serragem da madeira. Em 1594, surgia nas Províncias Unidas a primeira serraria movida pelo vento, denominada de moinhos, inventada por Cornelisz. Van Uitgeest. Foi uma invenção tão importante para o país assim como tinha sido os *haringbuis* e como seria o navio do tipo *fluyt*.<sup>111</sup> Como observaram Jan de Vries e Adrianus Maria, a região do rio Zaan foi fundamental para a construção de novas embarcações e com o advento dos moinhos, um inédito complexo desses equipamentos foi instalado nesta região.<sup>112</sup> A Figura 7, consta um navio em construção no estaleiro. Ao observar com mais detalhe, é possível notar um moinho, o qual se encontra no lado direito da casa localizada no canto esquerdo da imagem.

Figura 7 – Um navio em construção nas Províncias Unidas.



Fonte: Pintado por Sieuwert van der Meulen, 1690-1710. Rijksmuseum Amsterdam. Obejct Number: RP-P-OB-6660.<sup>113</sup>

endowed with wharves of the VOC and the Admiralties. In a city such as Middelburg, these wharves, specializing in the construction of the largest vessels of their day, stood as formidable pillars of the local economy". Ibid.

<sup>111</sup> Ibid., p. 300.

<sup>112</sup> Ibid., p. 301.

<sup>113</sup> Disponível em: <http://hdl.handle.net/10934/RM0001.COLLECT.468769> Acesso em: 18 out. 2019.

Como resultado desse desenvolvimento da construção naval ocorreu o surgimento de dois importantes navios nas Províncias Unidas no século XVII, o *fluyt* (fluit) e o *yacht* (iate). O fluit foi concebido para ser uma embarcação ágil e rápida na navegação e para o transporte de carga, sendo muito eficiente nesse objetivo. Um comerciante de Hoorn, nas Províncias Unidas, de nome Pieter Jansz. Liorne foi o principal financiador do desenvolvimento desse navio. De acordo com Jan De Vries e Adrianus Maria:

Com o incentivo e, provavelmente, o apoio financeiro de um regente e comerciante de Hoorn, Pieter Jansz. Liorne, um design de navio tomou forma e foi caracterizado pela diferença no alongamento em comparação aos tipos de embarcações existentes. Seu casco recebeu uma forma pronunciada de queda e uma popa em forma de pera. Seus três mastros eram equipados com pequenas velas quadradas de fácil manuseio. As vantagens desse novo design rapidamente se tornaram aparentes: maior capacidade de carga, maior estabilidade no mar devido ao seu baixo centro de gravidade, menor tripulação em relação à carga útil e, como consequência direta da haste e popa íngremes, maior capacidade de navegar contra o vento. Acima de tudo, esse novo navio - o *fluitschip* - navegou mais rápido que seus antecessores: em vez de duas viagens ao Báltico por temporada, um Capitão poderia agora fazer três, talvez quatro viagens de ida e volta. Essa combinação de vantagens constituiu um avanço tecnológico da maior importância. No século seguinte, o fluit reinou supremo tanto na Marinha Mercante holandesa quanto em sua indústria de construção naval.<sup>114</sup>

O fluit podia também comportar algumas peças de artilharia para defesa. Interessante é descrição do historiador francês Fernand Braudel sobre a embarcação, “em 1570, os estaleiros navais holandeses criaram um navio mercante sensacional, o *Vlieboot*, a “flûte”, navio robusto, de casco bojudo, com grande volume e que se manobra com pequenas tripulações: 20% menos do que nos outros barcos da mesma tonelagem”.<sup>115</sup> Na Figura 8, na página seguinte, observa-se a estrutura do fluit descrita por Braudel, com seu deck superior estreito, robusto e com portinholas para canhões.

---

<sup>114</sup> “With the encouragement and, most probably, the financial support of a regent and merchant of Hoorn, Pieter Jansz. Liorne, a ship design took shape that featured a great lengthening of the existing types. Its hull was given a pronounced tumbledown form and a pearshaped stern. Its three masts were rigged with small, easily handled square sails. The advantages of this new design quickly became apparent: enlarged carrying capacity, enhanced stability at sea due to its low center of gravity, a smaller crew in relation to payload, and, as a direct consequence of the steep stem and stern, an improved ability to tack against the wind. Above all, this new vessel – the *fluitschip* – sailed faster than its predecessors: Instead of two trips to the Baltic per season, a skipper could now make three, perhaps four, round trips. This combination of advantages constituted a technological breakthrough of the greatest importance. In the following century, the *fluit* reigned supreme in both the Dutch merchant marine and in its shipbuilding industry”. Ibid., p. 296-297.

<sup>115</sup> BRAUDEL, Fernand. op. cit., p. 172-173.

Figura 8 – Navio do tipo Fluit.



Fonte: Gravura por Abraham Allard, 1650. Museu Marítimo Nacional de Amsterdã. (A.0149-562).<sup>116</sup>

O iate foi criado com o grande objetivo de dar velocidade nas Armadas, tanto que foi usado também pela marinha inglesa.<sup>117</sup> Muitos iates neerlandeses foram usados no tráfico negreiro no Brasil, principalmente no período Nassoviano. Além disso, o Coronel Diederigh van Waerdenburgh observou que os iates seriam os melhores navios a serem utilizados na

<sup>116</sup> VAN DUIVENVOORDE, Wendy. **Dutch East India Company Shipbuilding: The Archaeological Study of Batavia and Other Seventeenth-century VOC Ships.** Texas A&M University Press, 2015, p. 14.

<sup>117</sup> MELLO, Evaldo Cabral de. A vitória da barça. In: **Um Imenso Portugal – História e Historiografia.** São Paulo, Editora 34, 2002, p. 204.

guerra no Brasil, pela sua empregabilidade no sistema fluvial nordestino<sup>118</sup> (sobre a guerra naval, ver capítulo 2, tópico 2.5). Na Figura 9, vê-se o modelo de um iate. Em comparação com o fluit, evidencia-se sua menor estrutura e poder de fogo, próprios para transporte de mercadorias.

Figura 9 – Ao centro, um pequeno iate em águas neerlandesas.



Fonte: Anônimo. Rijksmuseum Amsterdã. Object Number: SK-A-3296.<sup>119</sup>

### 2.3 Da Companhia das Índias Ocidentais

A força marítima neerlandesa e seu crescimento acima da média fez com que em 1602 fosse criada a Companhia das Índias Orientais (VOC), recebendo do príncipe de Orange o privilégio exclusivo de comércio e de construção de fortes na Ásia. A VOC era administrada por mercadores de outras cidades, sendo dirigida por um Conselho de 17 diretores, os *Heren XVII*, o Conselho dos Dezesete ou Conselho dos XVII, e tinha poderes

<sup>118</sup> Missiva do Governador D. van Waerdenburgh, em Antonio Vaaz, aos Estados Gerais. Datada de 09 de novembro de 1631. In: **Documentos Holandeses**. Vol 1. Ministério da Educação, 1945. p. 89.

<sup>119</sup> Disponível em: <http://hdl.handle.net/10934/RM0001.COLLECT.8721> Acesso em: 19 mar. 2019.

para administrar, defender, explorar o comércio de especiarias no Oriente, como também colonizar territórios no Além-mar. Com a VOC, os neerlandeses conseguiram construir feitorias em diversas partes da Ásia, entre elas estão a Pérsia, Índia, China, Japão e Ilhas Molucas.<sup>120</sup>

De acordo com Charles Boxer, sua irmã mais nova, a Companhia das Índias Ocidentais (WIC) foi criada em 3 de junho 1621.<sup>121</sup> A política geral da companhia era determinada pelo Conselho Federal de Administração, os *Heren XIX*, o Conselho dos Dezenove ou Conselho dos XIX. A presidência do Conselho ficaria responsável, alternadamente, pela Câmara de Amsterdã por seis anos e pela Câmara da Zelândia por dois anos.<sup>122</sup> Qualquer habitante das Províncias Unidas poderia ter investimento na Companhia<sup>123</sup>, a qual ficaria responsável pelo comércio no Atlântico.

Segundo Jonathan Irvine Israel e Charles Boxer, a Companhia recebeu o monopólio de navegação e comércio neerlandês na América e na África Ocidental, foi autorizada a manter guarnições e navios de guerra, nomear os governadores das regiões conquistadas e assinar alianças com os nativos, além de exercer funções administrativas e judiciais.<sup>124</sup> Tudo o que os dois autores ingleses acima escreveram está contido na Carta Patente (ou Privilégios) da Companhia, principalmente no Artigo II.

Algumas obrigações como às contas de equipagem e aprestamentos dos navios deveriam ser entregues em até três meses após a partida deles para os territórios no Além-mar (Artigo XV). A prestação de conta dos lucros e prejuízos oriundos do comércio e da guerra será efetuada a cada seis anos. A Carta Patente também previa a expiração da WIC (Artigo XVII), afirmando que “se, na expiração dos vinte e quatro anos, for considerado adequado continuar esta Companhia, ou erigir um nova, uma prestação de conta final e uma estimativa serão efetuadas pelos Dezenove (Conselho) [...]”.<sup>125</sup> O resultado dessa prestação final seria os acionistas retirarem seus dinheiros ou participar da nova Companhia a ser criada.<sup>126</sup>

O direito a navegação era de suma importância na criação da WIC. O Artigo XXXIX afirma que será defendida a livre navegação e tráfego. O Artigo XL diz que serão cedidos 16 navios de guerra, com quatro bons iates, todos equipados e supridos com víveres e canhões.<sup>127</sup>

---

<sup>120</sup> DE ALBUQUERQUE, Roberto Chacon. op. cit., p. 88.

<sup>121</sup> BOXER, Charles Ralph. op. cit., p. 13.

<sup>122</sup> DE ALBUQUERQUE, Roberto Chacon. op. cit., 129.

<sup>123</sup> Ibid., p. 135.

<sup>124</sup> BOXER, Charles Ralph. op. cit., p. 27.; ISRAEL, Jonathan Irvine. op. cit., p. 326.

<sup>125</sup> DE ALBUQUERQUE, Roberto Chacon. op. cit., p. 151.

<sup>126</sup> Ibid., p. 151.

<sup>127</sup> Ibid., p. 156.

Com as duas companhias, a Marinha Neerlandesa estava presente em boa parte do mundo através do mar. De acordo com Rômulo Luiz Xavier do Nascimento:

As companhias holandesas das Índias Orientais e Ocidentais têm origens numa tendência já verificada na Europa Ocidental desde a segunda metade do século XVI. São as chamadas sociedades de capitais, apelidadas pelos ingleses de *Joint Stock Companies (Sociedades por ações)* [...] Uma condição para o sucesso das grandes companhias de comércio que concordamos ter sido imprescindível: a concessão de privilégios por parte do Estado.<sup>128</sup>

Jan Glete, na sua obra *Warfare at Sea, 1500-1650: maritime conflicts and the transformation of Europe*, diz que as potências ibéricas não possuíam um sistema comparável como as duas companhias neerlandesas e que várias tentativas para imitá-las falharam na década de 1620.<sup>129</sup> Ainda de acordo com o autor:

A República Holandesa, sua Marinha e sua avançada tecnologia marítima, a supremacia holandesa no comércio mundial, o entreposto mundial e o império, foram todos criados como parte dos esforços para vencer uma guerra econômica e política com o imenso império espanhol. O Estado foi criado por uma elite de empresários capitalistas no comércio e na indústria que consideravam a Europa e o mundo uma série de oportunidades de investimento e, num processo que tem semelhanças notáveis com os esforços empreendedores para explorar oportunidades inesperadas, os holandeses criaram gradualmente o instrumentos marítimos adaptados aos diferentes tipos de guerra que travaram - em águas domésticas, ao longo das rotas comerciais europeias e em áreas transoceânicas.<sup>130</sup>

Continuando a análise, escreveu Jan Glete:

A descentralização da Marinha em cinco Almirantados provinciais foi também um reflexo da atitude holandesa em relação à guerra no mar. Tem sido frequentemente considerada uma fraqueza, mas se vista como parte do mecanismo pelo qual a sociedade holandesa mobilizou recursos e monitorou como o Estado os utilizou, pode ter sido eficiente. Era uma maneira de os poderosos interesses comerciais garantirem que a Marinha fosse usada para proteção comercial de uma maneira que atendesse a esses interesses, que, afinal de contas, eram responsáveis pelo financiamento da guerra por meio de impostos e empréstimos. Quaisquer que sejam as deficiências do sistema holandês, ele se compara favoravelmente ao sistema ibérico, onde o Estado tributava o comércio e o protegia de uma maneira que se

<sup>128</sup> NASCIMENTO, Rômulo Luiz Xavier do. op. cit., p. 63-64.

<sup>129</sup> GLETE, Jan. *Warfare at sea, 1500-1650: maritime conflicts and the transformation of Europe*. Routledge, 2002, p. 168-169.

<sup>130</sup> “The Federal Dutch Republic, its navy and its advanced maritime technology, the Dutch supremacy in the world trade, the world entrepôt and the empire, were all created as parts of efforts to win an economic and political war with the huge Spanish empire. The state was created by na elite of capitalist entrepreneurs in trade and industry who looked upon Europe and the world as a series of opportunities for investment and, in a process that has striking similarities with entrepreneurial efforts to exploit unexpected opportunities, the Dutch gradually created the maritime instruments suited to the different types of war they fought – in home waters, along the European trade routes, and in trans-oceanic areas”. GLETE, Jan. op. cit., p. 167.

adequava aos grupos de elite não mercantis. O resultado foi que a energia marítima e mercantil ibérica diminuiu drasticamente.<sup>131</sup>

O idealizador da WIC, Willem Usselinx (1564-1647), antes mesmo da criação da Companhia, criticava o pensamento neerlandês, o qual insistia que a riqueza da Coroa espanhola viesse das possessões na América, necessariamente as que rendiam ouro e prata. Como afirmou Charles Boxer, “insistia (Willem Usselinx) que era o Brasil o melhor exemplo para as suas teorias. Não fornecia essa colônia portuguesa metais preciosos; mas produzia com abundância, açúcar, algodão, pau-brasil etc.”.<sup>132</sup>

O desejo de Usselinx de criar uma companhia com propostas de colonização pacíficas e relações comerciais não foi contemplada. A WIC focava na colonização e comércio através de conquistas.<sup>133</sup> Importante lembrar que os membros da Companhia sabiam das quedas das produções açucareiras no Brasil, mas com a garantia do monopólio, juntamente com a posse da matéria-prima e a ótima produção das refinarias nas Províncias Unidas, a ideia de ocupação dos territórios ibéricos veio à tona. Na Figura 10, na página seguinte, observa-se a casa da Companhia em Amsterdã. De acordo com Michiel van Groesen, o prédio seria uma Meat Hall, foi renovada posteriormente para torna-se a Casa da WIC.<sup>134</sup>

---

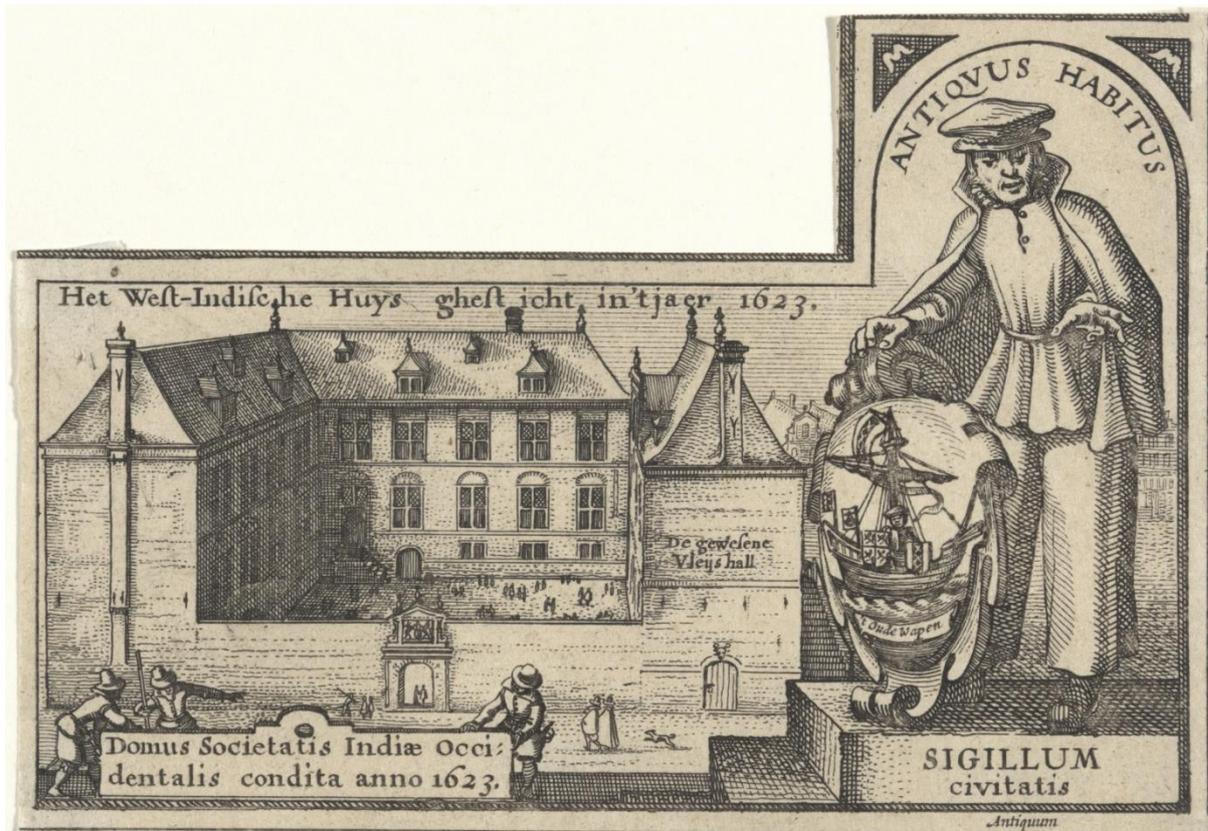
<sup>131</sup> “The decentralization of the navy into five provincial admiralties was also a reflection of the Dutch attitude to warfare at sea. It has often been regarded as a weakness but if seen as a part of the mechanism by which the Dutch society mobilized resources and monitored how the state used them it may have been efficient. It was a way for the powerful trading interests to ensure that the navy was used for trade protection in a way that suited these interests, which after all were responsible for financing the war through taxes and loans. Whatever the shortcomings of the Dutch system it compares favorably with the Iberian system where the state taxed the trade and protected it in a way that suited the nonmercantile elite groups. The result was that Iberian maritime and mercantile power declined dramatically”. *Ibid.*, p. 169.

<sup>132</sup> BOXER, Charles Ralph. *op. cit.*, p. 4.

<sup>133</sup> *Ibid.*, p. 9.

<sup>134</sup> VAN GROESEN, Michiel. *Amsterdam's Atlantic: Print Culture and the Making of Dutch Brazil*. University of Pennsylvania Press, 2017, p. 39.

Figura 10 – Casa da Companhia das Índias Ocidentais em Amsterdã.



Fonte: Pintado por Claes Jansz. Visscher, 1625. Rijksmuseum Amsterdã. Object Number: RP-P-1880-A-3846.<sup>135</sup>

O Brasil seria o primeiro destino escolhido pela Companhia para uma invasão aos territórios Ultramarinos Ibéricos. Jean Andries Moerbeek escreveu uma proposição para os Estados Gerais com 21 motivos para empreender uma Armada ao Brasil e conquista-lo, segundo o cronista neerlandês, o quanto antes.<sup>136</sup> No primeiro ponto, afirmou Moerbeek que os nativos brasileiros, desconhecedores dos assuntos militares, não teriam coragem de enfrentar o poderio do exército da WIC.<sup>137</sup> Essa informação do cronista neerlandês era infundada, um dos maiores líderes da resistência que expulsou a WIC do Brasil foi Felipe Camarão, nativo do povo potiguar.

Era de conhecimento dos neerlandeses que tanto à Bahia como Pernambuco eram as principais capitanias do Brasil.<sup>138</sup> Moerbeek informava que a conquista desses locais tornaria possível a Companhia o controle do território brasileiro. De fato, no governo Nassoviano,

<sup>135</sup> Disponível em: <http://hdl.handle.net/10934/RM0001.COLLECT.190868> Acesso em: 26 mar. 2019.

<sup>136</sup> MOERBEECK, Jean Andries. Os holandeses no Brasil: Motivos porque a Companhia das Índias Ocidentais deve tentar tirar ao Rei da Espanha a terra do Brasil. Amsterdã, 1624. In: **Instituto do Açúcar e do Alcool**. Tradução de Rev. Pde. Fr. Agostinho Keijzers, O. C. e José Honório Rodrigues, Rio de Janeiro. 1942, p. 27.

<sup>137</sup> *Ibid.*, p. 29.

<sup>138</sup> *Ibid.*, p. 30.

reclamava o Conde que mesmo controlando o litoral de Sergipe d'EL-Rei até o Maranhão, a resistência luso-brasileira poderia ser prover-se de mantimentos pelo interior, pois a Bahia não havia sido conquistada.

A invasão a cidade Salvador em 1624 e a conseqüente perda dela em 1625 pela Armada de D. Fradique de Toledo, a WIC só voltaria a ter méritos navais com a conquista da Frota da Prata pelo Almirante Piet Heyn, em 1628, rendendo a Companhia, segundo Johannes de Laet, 11.509.524 florins.<sup>139</sup> Entretanto, entre a perda de Salvador e a tomada de Pernambuco, outras esquadras foram enviadas para o litoral brasileiro para fins de saque. É um período pouco estudado pela historiografia do Brasil Holandês. Hermann Wätjen cita dois combates na Bahia de Todos os Santos em um período de três meses em 1627, um destes era a frota neerlandesa liderada pelo Almirante Piet Heyn, o qual conseguiu conquistar 2.700 caixas de açúcar nas duas vezes que enfrentou os luso-brasileiros na região.<sup>140</sup>

Naquele mesmo ano, 12 embarcações comandadas por Dirck Dymonsz. Utytgeest navegaram pela costa do Brasil, combatendo embarcações portuguesas entre o Cabo de Santo Agostinho e o porto do Recife. Foram capturadas 1.500 caixas de açúcar e diversos outros produtos, como tabaco, couros secos e diamantes. No fim de 1627, a WIC aprestou uma nova esquadra de 12 navios sob o comando do Almirante Adriaen Jansz. Pater e o Vice-Almirante Marten Thijsz. No Brasil, entraram em combate com as forças luso-brasileiras na Bahia e em Pernambuco, avistando o Cabo de Santo Agostinho e Olinda.<sup>141</sup> Essas expedições realizadas pela Companhia auxiliou a mesma a ter o conhecimento da navegação na costa do Nordeste (ver capítulo 2).

Segundo Johannes de Laet, as expedições realizadas entre 1626 e 1629 e os lucros obtidos com a captura de embarcações com carregamentos que interessavam a WIC, principalmente a Frota da Prata, permitiram a mesma debater qual o território Ultramarino Ibérico que deveria tomar de assalto, afirmando o diretor da Companhia que “várias regiões das América foram lembradas, mas depois de refletirem bem, lançaram as vistas sobre o Brasil”.<sup>142</sup> O Conselho dos XIX não achou uma boa ideia atacar novamente a Bahia, porque estariam prevenidos para um possível segundo ataque.<sup>143</sup>

---

<sup>139</sup> LAET, Johannes de. **Historia ou annaes dos feitos da Companhia privilegiada das Indias Occidentaes desde o seu começo até ao fim do anno de 1636**. Officinas graphicas da Bibliotheca Nacional, Livro I ao XIII, p. 29.

<sup>140</sup> WÄTJEN, Hermann. op. cit., p. 91-92.

<sup>141</sup> LAET, Johannes de. op. cit., Livro V, p. 49.

<sup>142</sup> Ibid.

<sup>143</sup> Ibid.

De acordo com Laet, as razões para invadir Pernambuco estavam associadas à rica produção do açúcar e do pau-brasil.<sup>144</sup> Em 1623, uma relação da produção açucareira estava disponível em um folheto nas Províncias Unidas, informando que “o principal negócio de todo o Brasil consiste na cultura da terra e no estabelecimento dos engenhos”.<sup>145</sup> O documento calculava que a produção total de açúcar no Brasil chegava a 700.000 arrobas em 35.000 caixas, podendo render 4.795.000 florins anualmente para WIC.<sup>146</sup>

Nesse contexto, reforça Laet que “algumas outras praças foram então indicadas e não devemos menciona-las, para não prevenir o inimigo, podendo ser que Deus ainda forneça ocasião à Companhia para pôr em execução esses projetos”.<sup>147</sup> Essas outras praças deveriam ser o Rio da Prata e o Caribe, locais que os neerlandeses já tinham conhecimento de navegação e produção de mercadorias. Segundo José Honório Rodrigues e Joaquim Ribeiro, “Pernambuco é um porto de escala mais apropriado para a navegação às Índias Orientais. Daí poderiam interceptar os galeões das Índias e iniciar o ataque às outras capitânicas da América do Sul, principalmente, ao Peru e ao Chile, que tanto os seduziam”.<sup>148</sup> Todos esses dados possibilitaram a WIC a empreender e conquistar a Capitania de Pernambuco, iniciando um período de 24 anos de domínio no Nordeste.

Como evidenciado no capítulo, muito do enriquecimento das Províncias Unidas se deve ao seu desenvolvimento naval. Desde a pesca nos lagos internos até a expansão do comércio marítimo, que possibilitou ao país se tornar a principal praça comercial do século XVII, a primeira economia-mundo capitalista, segundo Wallerstein. As novas tipologias de embarcações neerlandesas nasciam adequadas à realidade que os mercadores precisavam para velejar em mar aberto até diversas regiões da Europa.

Destarte, quando as Províncias Unidas percebeu o comércio marítimo e consequente suas finanças ameaçadas pelo Império Habsburgo, não demorou a surgir a Companhia das Índias Orientais e posteriormente a Companhia das Índias Ocidentais, as quais fizeram os navios neerlandeses velejarem às regiões longínquas para a navegação da época, como o Japão, na Ásia, e ao Chile, na América. Amsterdã viria a se tornar o principal entreposto comercial no século XVII e também XVIII, chegando a receber 2.000 mil navios no Golfo de

---

<sup>144</sup> Ibid.

<sup>145</sup> Documento 1. Lista do que o Brasil pode produzir anualmente. In: MELLO, José Antônio Gonsalves de. **Fontes para a história do Brasil holandês: a economia açucareira**. Vol. I. 2ª edição – Recife: CEPE, 2004, p. 19.

<sup>146</sup> Ibid., p. 16.

<sup>147</sup> LAET, Johannes de. op. cit., Livros VI, p. 49.

<sup>148</sup> RIBEIRO, Joaquim; RODRIGUES, José Honório. **Civilização Holandesa no Brasil**. Companhia Editora Nacional. São Paulo, 1940, p. 95.

Zuider-Zee.<sup>149</sup> Por outro lado, como escreveu Braudel, citando Jan de Vries, “o coração do que chamamos economia-mundo centrado em Amsterdã não é somente a Holanda, como em geral se diz, mas também toda a faixa dos Países Baixos onde chegam os tráficos do mar, a Zelândia, a Frísia, Groningen, e uma parte de Utrecht”.<sup>150</sup>

---

<sup>149</sup> J-B. d'ARGENS apud BRAUDEL, Fernand. op. cit., p. 166.

<sup>150</sup> DE VRIES, Jan apud BRAUDEL, Fernand. op. cit., p. 166.

### 3 NAVEGAÇÃO NO ATLÂNTICO SUL: ROTEIROS MARÍTIMOS, COMÉRCIO E COMBATES NAVAIS NO LITORAL NORDESTINO

Ao Navegante,

Tu que, veloz, percorres os mares levado pelos ventos, a quem a escuridão não espanta e não foges aos perigos; tu, que, servidor fiel à pátria amada, expõe, através do reino de Neptuno, sangue e bens, num negro buraco de pranchas, ora levantado aos céus, ora arremetido ao abismo que tantas vezes ao dia te mostra a horrível face da morte que tudo arrasa, dá apreço à tua vida, como todos os animais guiando-se seguro e o teu barco para a costa das raças índias, onde o sol se és Conde e nos traz a noite, ou para a dos povos mouros, onde os dias curtos trazem o gelo e a neve; abre teus olhos! Alumiado por esta Tocha, em pouco tempo, reconhecerás ilhas, bancos, rios e enseadas: aproveita-a no que te puder ser útil e chega a bom porto! Com rude pena redigida e em rotundo e bom zelandês, prestará, no entanto, bons serviços a quem dela soube aproveitar-se.<sup>151</sup> – Dierick Ruiters.

#### 3.1 No embalo do mar: as viagens atlânticas ao Brasil

Durante os 24 anos de dominação neerlandesa no Brasil, diversas embarcações cruzaram o Atlântico em direção à costa brasileira. Antes das viagens, era estabelecida toda uma logística com as melhores rotas a serem navegadas. É impreciso afirmar a duração das viagens dos navios que partiam dos diversos portos neerlandeses em direção ao Brasil. O historiador alemão Hermann Wätjen discorreu sobre o tema:

Em meados do século XVII, a viagem de Amsterdã a Recife consumia ordinariamente dois meses. Era impossível precisar de antemão a sua duração. Dependia precipuamente das condições mais ou menos favoráveis do tempo. Quando o vento era propício, executavam-se viagens de assinalada presteza. Em menos tempo, porém, que seis semanas, como se pode verificar das datas de partida e de chegada ao nosso dispor, nenhum Holandês conseguiu, naquela época, transpor a longa distância. Comumente os navios demoravam no caminho para Pernambuco, três a quatro meses. Lutas contra os piratas, danos nos aparelhos náuticos, mau tempo no Canal e na baía de Biscaia, demora involuntária nos postos de socorro, calmarias e fortes ventos contrários aquém e além do Equador eram as causas do retardamento dos veleiros.<sup>152</sup>

Difícilmente é encontrada nos registros alguma viagem de navios neerlandeses em direção ao território brasileiro que durou menos de seis semanas. A frota que invadiu Pernambuco em 1630, comandada pelo Almirante Loncq, partiu dos mais diversos portos das Províncias Unidas, entre maio e outubro de 1629, enfrentando diversos contratemplos que acabaram por atrasar a chegada ao território brasileiro. O próprio comandante só partiu para o

<sup>151</sup> RUITERS, Dierick. A tocha da navegação. In: **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**, v. 269, 1965, p. 24.

<sup>152</sup> WÄTJEN, Hermann. op. cit., p. 531.

Brasil em 27 de junho, na nau capitânia *Amsterdam*.<sup>153</sup> De acordo com Ambrosius Richshoffer, o qual fazia parte da frota de invasão a Capitania de Pernambuco, boa parte das embarcações ficaram ancoradas por meses em diversas ilhas a espera que todos os navios da frota se reunissem. O soldado da WIC ficou três meses estacionado na Ilha de São Vicente, antes de partir ao destino final.<sup>154</sup> O mesmo ocorrera com o Almirante Loncq que, segundo Boxer, “precisou esperar vários meses pelo restante da esquadra, cruzando ao largo das ilhas do Cabo Verde”.<sup>155</sup>

Por fim, somente em fevereiro de 1630, ou seja, nove meses depois da partida das Províncias Unidas, a frota chegou a Pernambuco. Apesar do tempo ancorado em diversas ilhas, o relato de Richshoffer mostra a suma importância que as ilhas no Atlântico tinham para os navios que iriam em direção ao Brasil. Como as viagens transatlânticas na época da navegação à vela eram longas, ocorriam paradas técnicas nessas ilhas, as quais acabariam por servir de ponto de *rendez-vous*<sup>156</sup>, locais de encontro, onde a tripulação poderia colher víveres e água para o resto das viagens, além de limpeza e conserto das embarcações (sobre o cotidiano das tripulações nos navios, ver capítulo 3).

As ilhas de São Vicente e Santo Antônio eram os principais pontos de escala nas rotas marítimas ao Brasil e ficavam localizadas no atual Arquipélago de Cabo Verde. Outras ilhas também serviriam de pontos de reabastecimento, como as dos Açores e as Canárias. Um documento anônimo aconselha as paradas nas ilhas acima citadas:

Se alguém quer dirigir-se ao sul da linha (do Equador), acho aconselhável que, depois de ter passado o Canal (da Mancha), procure as Canárias e depois as Ilhas de Cabo Verde – e se quer fazer aguada e montar chalupas, que entre na baía a noroeste de São Vicente, onde também achará alguns refrescos de laranjas e limões – até ter passado as Ilhas do Cabo Verde.<sup>157</sup>

Essas três ilhas, segundo Richshoffer, serviram de apoio para a frota de invasão em 1630. Já a frota que traria o Conde Maurício de Nassau ao Brasil, após passar por fortes tempestades nas Ilhas Sorlingas<sup>158</sup> e esperar por ventos propícios a boa navegação, dirigiu-se

<sup>153</sup> LAET, Johannes de. op. cit., Livros V, p. 51.

<sup>154</sup> RICHSHOFFER, Ambrosius. **Diário de um soldado, (1629-1632)**. Recife. CEPE Editora, 2004, p. 43.

<sup>155</sup> BOXER, Charles Ralph. op. cit., p. 52.

<sup>156</sup> José Hygino e Pedro Souto Maior utilizaram o termo original na tradução da obra de Laet. In: LAET, Johannes de. op. cit., Livros V, p. 51.

<sup>157</sup> Anônimo. Correntes e ventos na costa do Brasil e entre Angola. Tradução de B. N. Teensma. In: LAET, João de. **Roteiro de um Brasil desconhecido**: descrição das costas do Brasil. (org. Soares, JPM e Ferrão, C.). Belo Horizonte: Kapa, 2007, p. 112.

<sup>158</sup> Atuais Ilhas Scilly.

até o Arquipélago de Cabo Verde, onde ficou por seis dias na Ilha Maya (Maio).<sup>159</sup> De fato, as paradas técnicas eram essenciais para o sucesso da empreitada, todo o planejamento das viagens deveria prever o estacionamento nas ilhas para reabastecimento.

Convém lembrar que um dos grandes percalços da navegação à vela para o Brasil eram os ventos e as correntes marítimas. De acordo com John Russell-Wood:

Fatores geográficos, oceanográficos e de navegação determinavam a importância relativa dos portos brasileiros. O fato de todos eles terem acesso ao Atlântico não implicava que extraíssem os mesmos benefícios de sua localização [...] Ventos e correntes atlânticas também impunham restrições aos portos brasileiros. O giro oceânico do Atlântico Norte desloca-se em sentido horário, enquanto o do Atlântico Sul é anti-horário. Há convergência intertropical no Equador. Os ventos alísios de Nordeste levavam os navios portugueses para a costa Nordeste do Brasil, mas a passagem em direção ao sul, para além de São Roque, seria obstruída pelos ventos alísios de Sudeste frontais.<sup>160</sup>

Apesar de o historiador galês usar os navios portugueses como exemplos, as embarcações das Províncias Unidas, como de qualquer outra nação, sofriam com os regimes dos ventos e correntes na navegação transatlântica. Para melhor entender esse assunto, faz-se necessário a leitura do estudo do pesquisador e historiador brasileiro Max Justo Guedes, mais detalhado e moderno dos procedimentos dos ventos e correntes e como as embarcações a vela deveriam viajar para o Brasil, além de pesquisar como os navios veleiros deveriam navegar ao longo da costa brasileira (para este último tema, ver tópico 2.2).

Os ventos alísios, segundo Guedes, se dividem em Nordeste e Sudeste.<sup>161</sup> Ao analisar a Mapa 2, na página seguinte, é possível notar que o alísio do Nordeste atua durante os doze meses do ano na parte sombreada, atingindo o Arquipélago de Cabo Verde. Nas áreas 1 e 2, os alísios atuam de forma periódica, não ultrapassando a região sombreada. A área 1 representa o verão e a número 2 o inverno Boreal, ambas no Hemisfério Norte.<sup>162</sup> O alísio de Sudeste (Sueste) atua no Hemisfério Sul. A parte sombreada age na região durante todo o ano. A área branqueada de número 3 ocorre no período do inverno Austral, já a número 4 no verão Austral. Ao verificar com mais detalhe, nota-se uma área xadrezada, próximo à Costa Norte do Brasil onde, alternadamente, ora atuam os alísios de Nordeste ora os de Sudeste.<sup>163</sup>

---

<sup>159</sup> BARLÉU, Gaspar. op. cit., p. 81.

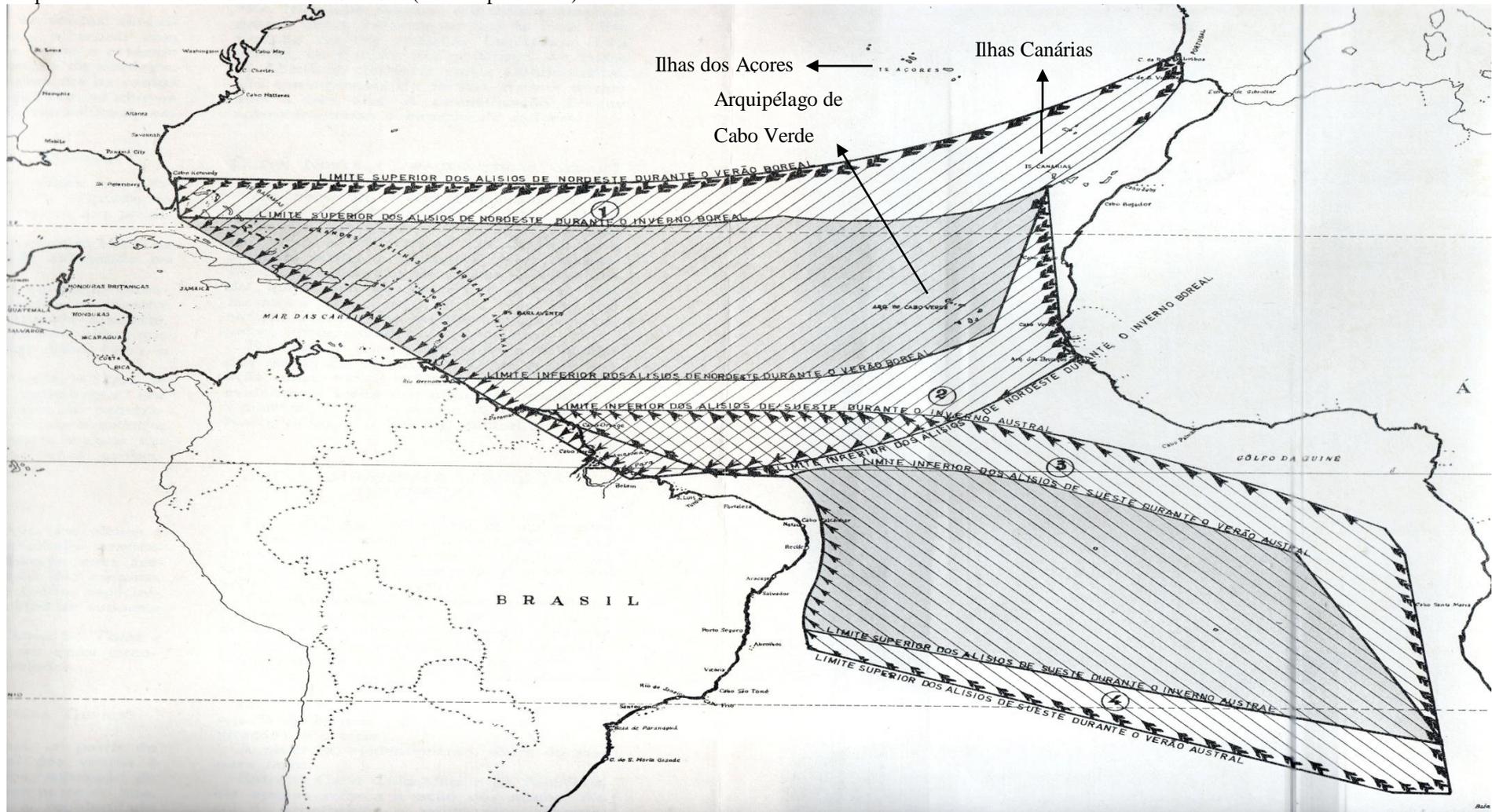
<sup>160</sup> RUSSELL-WOOD, Anthony John R. **Histórias do Atlântico português**. Editora Unesp, 2014, p. 128.

<sup>161</sup> GUEDES, Max Justo. O condicionamento físico do Atlântico e a navegação à vela. Parte II. In: **História Naval Brasileira**. Rio de Janeiro, Serviço de Documentação Geral da Marinha. 1975, v.1. t.1, p. 118.

<sup>162</sup> *Ibid.*, p. 120.

<sup>163</sup> *Ibid.*

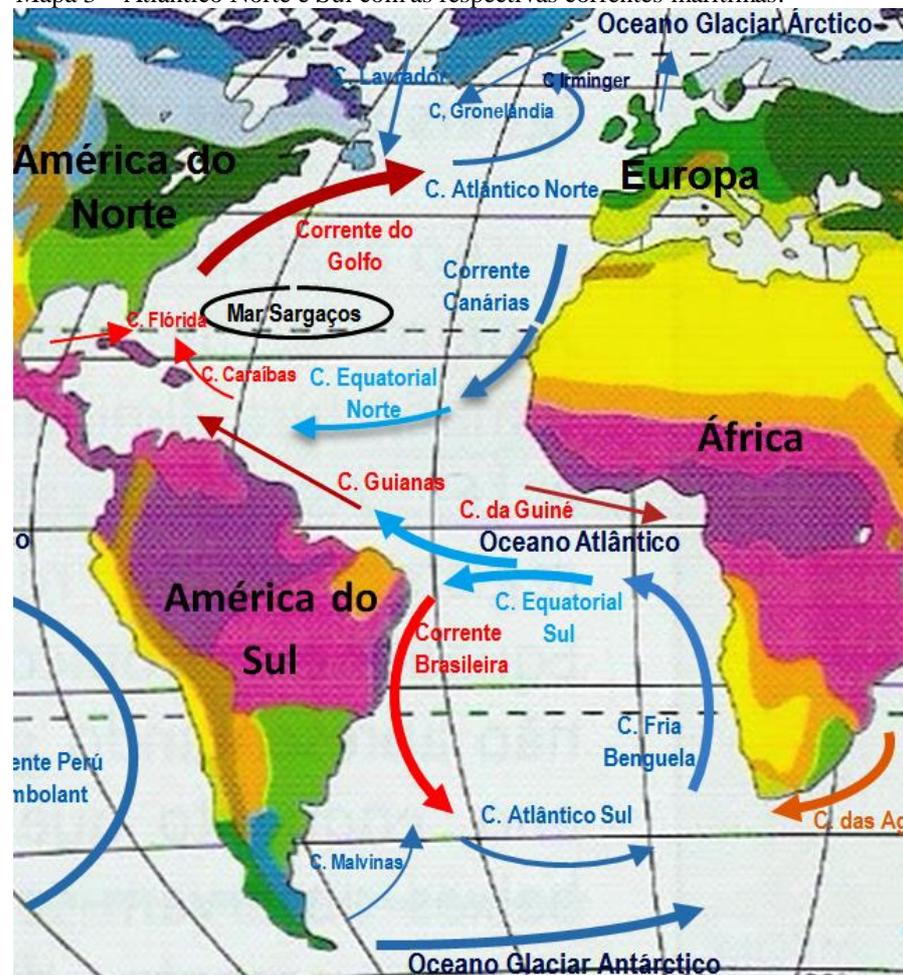
Mapa 2 – Ventos alísios do Nordeste e Sudeste. (Editada pelo autor).



Fonte: GUEDES, Max Justo. op. cit., p. 121.

Ao analisarmos o Mapa 3, observa-se que o Giro Oceânico do Atlântico Norte é formado por quatro correntes, são elas: Corrente Equatorial Norte, a Corrente do Golfo, a Corrente das Canárias e a Corrente das Caraíbas. Comparando com o Itinerário da Viagem de Ambrosius Richshoffer representado no Mapa 4, na próxima página, é possível analisar que das viagens originadas das Províncias Unidas ao Brasil, às embarcações neerlandesas utilizavam a Corrente das Canárias rumo ao Atlântico Sul e, paralelamente a isso, seguia bordejando (ou bolinando) os ventos alísios do Nordeste.

Mapa 3 – Atlântico Norte e Sul com as respectivas correntes marítimas.



Fonte: Tropicália.<sup>164</sup>

<sup>164</sup> Disponível em: [http://afmata-tropicalia.blogspot.com/2012/03/blog-post\\_28.html](http://afmata-tropicalia.blogspot.com/2012/03/blog-post_28.html) Acesso em: 29 jun. 2019.

Mapa 4 – Itinerário da viagem de Ambrosius Richshoffer. O número 1 representa as Ilhas Açores; o número 2 as Ilhas Canárias; e o número 3 o Arquipélago de Cabo Verde. (Números acrescentados pelo autor).



Fonte: RICHSHOFFER, Ambrosius. op. cit., p. 1.

Compõem o Giro Oceânico do Atlântico Sul a Corrente Equatorial Sul, a Corrente do Brasil, a Corrente das Guianas, a Corrente Fria de Benguela e a Corrente Atlântico Sul, sendo as três primeiras as mais importantes para as águas brasileiras. A Corrente Equatorial Sul deslocasse do Oriente para o Ocidente, ou seja, da costa africana para o Brasil. Possui

velocidade variável, bifurcando nas proximidades da Ilha de Fernando de Noronha, influenciando nas costas dos estados do Rio Grande do Norte, Paraíba e Pernambuco.<sup>165</sup>

A Corrente do Brasil origina-se da bifurcação da Corrente Equatorial Sul, indo em direção ao quadrante Sudoeste e paralelamente à costa brasileira.<sup>166</sup> Por fim, a Corrente das Guianas segue o mesmo percurso da Corrente Equatorial Sul, mas posteriormente, direciona-se para o quadrante Noroeste, próximo à Costa Norte do Brasil, indo para a América Central.<sup>167</sup>

Novamente comparando o Itinerário de Ambrosius Richshoffer, é constatado que as embarcações ao saírem do Brasil, seguiam a Corrente das Guianas, em direção as Ilhas do Caribe, posteriormente partindo para as Províncias Unidas com a Corrente do Golfo e do Atlântico Norte. Muitas expedições que saíam do Brasil em direção a região caribenha em busca das frotas da prata espanholas, como a Ilha de Cuba, seguiam esse mesmo caminho, facilitado pelo regime das correntes.

No entanto, é de suma importância entender que a navegação veleira no século XVII era imprecisa nos cálculos da latitude devido à força dos ventos e correntes que enganavam os pilotos nas viagens. Muitas vezes os pilotos juntamente com os comandantes das frotas se reuniam para deliberar em qual posição do oceano se encontravam.<sup>168</sup> Johannes Laet afirma que “as correntes iludem os pilotos, que cometem erros nos cálculos e também algumas vezes não sabem onde estão ou para onde devem seguir”.<sup>169</sup>

O diretor da WIC ainda mostra um exemplo claro desses acontecimentos em uma esquadra enviada de Pernambuco às Antilhas em 17 de maio de 1631, comandada pelo Almirante Pater, o qual se reuniria com o comandante Dierick Ruiters, que estava na região desde o dia 5 do mesmo mês, em busca de presas espanholas. Afirma Laet:

No dia 2 de junho, ao chegar o Almirante (Pater) com toda a esquadra a 12 graus e 60 minutos de latitude ao norte do Equador (linha), reuniram-se todos os pilotos para verificar o ponto em que se encontravam e, segundo todos os cálculos, acharam estarem a umas 130 léguas a leste de Barbados. Isto refiro especialmente para fazer notar a incerteza de tais cálculos, por no dia 4 de junho avistaram, quando menos

---

<sup>165</sup> Ibid., p. 120.

<sup>166</sup> Ibid., p. 126.

<sup>167</sup> Ibid.

<sup>168</sup> Conforme Carlos Celestino Rios e Souza, “na prática, o cálculo da longitude depende de se precisar a hora com precisão. Entretanto, em face da inexistência do cronômetro (o que ocorreria em 1760 com as pesquisas de John Harrison), a hora só pode ser calculada pela primeira vez, no mar, por James Cook em sua viagem para a Austrália em 1769”. GUEDES, Max Justo apud SOUZA, C. C. R. **Arqueologia subaquática: identificação das causas de naufrágios nos séculos XIX e XX na costa de Pernambuco**. Tese de Doutorado em Arqueologia. Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2010, p. 44-45.

<sup>169</sup> LAET, Johannes de. op. cit., Livro V, p. 30.

esperavam, a mesma ilha a distância de quatro ou cinco léguas e haviam gasto 15 dias de Pernambuco às Antilhas. Daí se deve concluir que os navios, como que por encanto e força da presunção dos pilotos, são desviados pela corrente, que os ilude nos cálculos e tomadas de pontos.<sup>170</sup>

Convém lembrar que este sistema de ventos e correntes, tanto do Atlântico Norte como do Atlântico Sul, estão relacionadas com a navegação em pleno oceano. A navegação à vela na costa brasileira possui diferentes regimes que influenciam diretamente nas chegadas e partidas dos navios no Brasil.

Seguindo ainda o estudo do historiador alemão Hermann Wätjen, as tempestades e calmarias também eram inimigos perigosos na travessia no Atlântico, como também eram perigosas as águas na Europa e na costa do Brasil. As embarcações poderiam ficar paradas no meio do oceano a espera de bons tempos ou balançavam com as fortes tempestades que atingem constantemente os mares. Dierick Ruiters, por exemplo, na sua obra *A Tocha da Navegação*, informa que os pilotos das embarcações deveriam ter cuidados com os Travados, ventos fortes vindos da costa da Guiné.

Johan Nieuhof quando iniciou sua viagem ao Brasil indicou que, após a saída do porto de Texel, “assaltou-nos violentíssima tormenta que nos obrigou a arriar as velas grandes e se prolongou desde a manhã até a noite, quando a fúria dos ventos se foi lentamente apacando. Verificamos, então, que os danos sofridos haviam sido insignificantes”<sup>171</sup>, continua o autor, citando os ventos descritos por Dierick Ruiters, “no dia 22 fomos colhidos por nova tempestade, – a que chamam Travados, – acompanhada de relâmpagos e trovões pavorosos e que surpreende os navios tão bruscamente que mal lhes dá tempo para reduzir as velas, chegando, o fenômeno, a se repetir três vezes em uma hora”.<sup>172</sup>

Johan G. Aldenburgk descreveu a violenta tempestade que a frota que invadiria à Bahia em 1624 enfrentou nas proximidades do Mar do Norte, entre Dover, na Inglaterra, e Calais, na França, onde o navio de nome *Esperança* teve problemas estruturais, quase naufragando na região.<sup>173</sup> Esse cronista cita novamente os Travados, os quais obrigaram a tripulação da frota a recolher as velas das embarcações por causa dos fortes ventos.

<sup>170</sup> LAET, Johannes de. op. cit., Livro VII, p. 91.

<sup>171</sup> NIEUHOF, Joan. **Memorável viagem marítima e terrestre ao Brasil**. Belo Horizonte: Editora Itatiaia; São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1981, p. 22.

<sup>172</sup> Ibid., p. 25.

<sup>173</sup> ALDENBURGK, Johannes Gregorius. **Relação da conquista e perda da cidade do Salvador pelos holandeses em 1624-1625**. Revista dos Tribunais, 1961, p. 156.

Ao chegar ao Brasil em 1637, o Conde João Maurício de Nassau enviou a sua primeira carta aos Estados Gerais, nela, narra o Governador do Brasil dos maus tempos durante a viagem:

Senhores.

Para desobrigar-me dum dever quis, pela presente, dar-vos conta do que ocorreu da minha viagem. Como sem dúvida soubestes fui forçado a demorar-me cinco semanas na Inglaterra por causa do mau tempo e do vento contrário; tendo me embarcado a 6 de Dezembro passado, prossegui na minha dita viagem até aqui (Brasil) com a possível presteza e sempre com belo tempo e ventos favoráveis, não parando em parte alguma a não ser na ilha de Maio, escala prescrita, onde permaneci de 31 de Dezembro a 6 de Janeiro e isto para fazer aguada e refrescar um pouco as tropas.<sup>174</sup>

Destarte, além de provocar constantes atrasos nas viagens marítimas, as tempestades e calmarias foram diretamente responsáveis pela morte de milhares de marinheiros e soldados nas embarcações, provocando danos consideráveis as missões e batalhas navais das frotas neerlandesas no Nordeste e em alto mar.

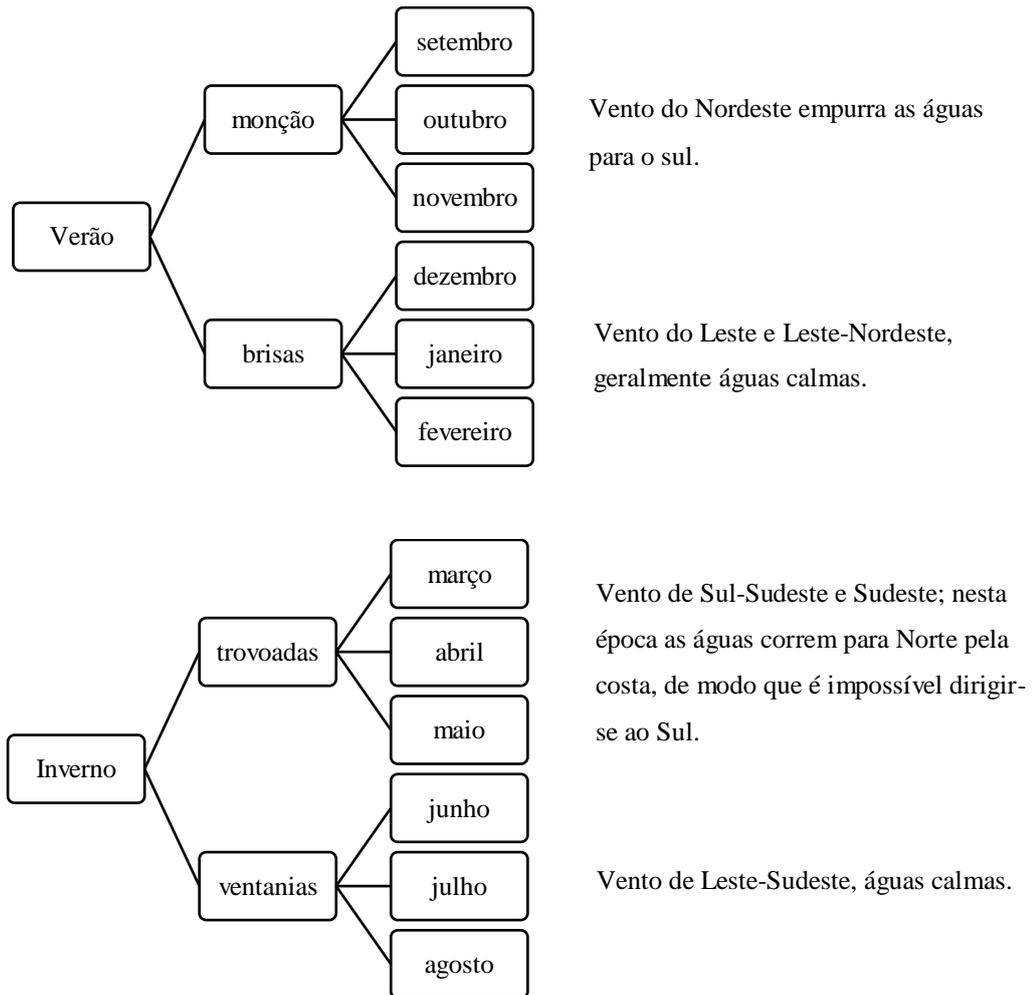
### 3.2 Roteiros e mapas de navegação na costa do Brasil Holandês

Segundo Rômulo Nascimento o “regime dos ventos, correntes, conhecimento de acidentes geográficos, tudo isso era fundamental às aventuras ou desventuras marítimas”.<sup>175</sup> E os neerlandeses tinham pleno conhecimento que aprender a navegar, não só pelo litoral nordestino, como também por todo litoral brasileiro, poderia possibilitar excursões para outras regiões no Atlântico Sul, como o Rio da Prata e ao território chileno. Além das expedições marítimas que ocorreram ainda no final do século XVI e início do XVII, as quais auxiliaram no conhecimento da costa nordestina, os relatos de neerlandeses que navegaram pelo Brasil foram amplamente utilizados pela WIC para as futuras invasões a colônia portuguesa.

---

<sup>174</sup> Carta de Nassau aos Estados Gerais de 6 de fevereiro de 1637. Antônio Vaz, Pernambuco. ‘Cartas Nassovianas’. Correspondência do Conde João Maurício de Nassau, Governador do Brasil Hollandez, com os Estados Gerais (1637-1646)’. In: **Revista do Instituto Archeologico e Geographico Pernambucano**. Recife, Vol. X, 1902, p. 23.

<sup>175</sup> NASCIMENTO, Rômulo Luiz Xavier do. op. cit., p. 54.



O organograma acima, originado de um documento anônimo do século XVII<sup>176</sup>, evidencia os comportamentos dos ventos no Nordeste, dos Abrolhos ao Norte da região, detalhando suas direções em cada estação. Os ventos alísios de Sudeste atingem a costa brasileira em diferentes variáveis, são as chamadas monções.<sup>177</sup> Segundo Max Justo Guedes, para melhor compreender o regime das monções no Brasil, é necessário dividir a costa brasileira em três partes. Neste estudo, consideramos à Costa Leste e a Costa Norte do Brasil, trechos que compreendem os principais acontecimentos do Brasil Holandês.

Voltando a analisar o Mapa 2, observa-se que a ação dos ventos alísios de Sudeste é ao largo da Costa Leste, por tal motivo foi deixado um espaço em branco ao redor dela. A

<sup>176</sup> Organograma editado pelo autor baseado do traduzido pelo historiador B. N. Teensma. Observa-se que na estação de inverno, no período de ventanias, o autor anônimo escreveu que ocorre ventos de leste-Sudeste e águas calmas. Entretanto, esse tempo é marcado por águas fortes no litoral, como evidencia Max Justo Guedes. Anônimo. Correntes e ventos na costa do Brasil e entre Angola. Tradução de B. N. Teensma. In: LAET, João de. op. cit., p. 110.

<sup>177</sup> GUEDES, Max Justo. op. cit., p. 120.

Costa Leste subdivide-se em três trechos, a saber: do Cabo Calcanhar (Rio Grande do Norte) ao rio São Francisco; do rio São Francisco aos Abrolhos; e dos Abrolhos ao Cabo Frio<sup>178</sup>:

1) Do Cabo Calcanhar ao rio São Francisco: nesta área do litoral brasileiro, a direção dos ventos é Sudeste, oscilando até leste. Os dois regimes de ventos criam as duas monções dessa região, as quais são as monções de Nordeste e de Sudeste. A primeira ocorre entre setembro e março, onde os ventos aproximam-se de Leste e passam a soprar com mais força, com céu limpo e tempo seco. A segunda ocorre entre março e setembro, com os ventos regressando ao quadrante Sudeste e principiam as chuvas e mal tempo, que se intensificam em abril, maio e junho.

2) Do rio São Francisco aos Abrolhos: neste trecho do litoral, ainda está submetido ao regime das monções. A monção Nordeste ocorre a partir de setembro, alcançando intensidade máxima nos meses de dezembro e janeiro, soprando os ventos do quadrante Nordeste, com bom tempo e céu claro. Já a partir dos fins de março até setembro, o alísio de Sudeste é periodicamente substituído por ventos de Sudoeste, consequência da entrada das frentes frias no território brasileiro, ocasionando mal tempo.

3) Dos Abrolhos ao Cabo Frio: entre estes dois trechos do litoral, ação dos ventos alísios é fortemente perturbada, chegando a desaparecer em certos momentos. Os ventos aqui se direcionam para o Nordeste, mas nos meses de abril, maio e junho, principalmente em maio, ventos de Sudoeste são detectados.

A Costa Norte do Brasil estende-se do Cabo Calcanhar até o Amapá. Nela, o ano divide-se em duas estações, a das secas e das chuvas. De acordo com Max Justo Guedes, a primeira ocorre a partir de julho até dezembro, sendo preponderante a influência dos “ventos gerais de Sudeste que fazem sentir sua ação entre Sudeste e Lés-Nordeste”.<sup>179</sup> Já a estação das chuvas ocupa os restantes meses do ano, com predominância das calmas e os ventos do quadrante Nordeste, os quais guinam até mesmo a Oeste, pelo Norte, com uma observação: os ventos não são constantes, sopram em rajadas e acompanhados de aguaceiros.<sup>180</sup>

---

<sup>178</sup> Ibid.

<sup>179</sup> Ibid., p. 123.

<sup>180</sup> Ibid.

Além dos ventos, as correntes marítimas também influenciam a navegação na costa brasileira. No tópico anterior, evidenciou-se que as Correntes Gerais atuam no Atlântico Sul, mas ao chegar mais próximo do litoral brasileiro, as correntes costeiras ganham predominância na navegação. Conforme Max Justo Guedes, as correntes costeiras ao largo da costa brasileira estavam diretamente relacionadas com as monções.

A monção de Nordeste, a qual ocorre de setembro a março, empurra as águas para o Sudoeste ou Su-Sudoeste.<sup>181</sup> Já com a monção de Sudeste, que ocorre a partir do final de março, inverte-se o sentido da corrente, mais precisamente em dois trechos, entre o Rio Grande e Santos, no litoral Sul do Brasil, e de Pernambuco ao Cabo de São Roque.<sup>182</sup>

Uma das principais qualidades de um piloto de navio veleiro é a sua capacidade de atracar nos portos. Entretanto, as costas brasileiras têm suas peculiaridades nos regimes dos ventos e correntes. Como a Capitania de Pernambuco foi à escolhida para a invasão em 1630 e sede do governo neerlandês durante os seus 24 anos de domínio, foi ela o principal porto de destino e saída das embarcações no período. Era essencial para os pilotos e comandantes das frotas conhecerem a melhor maneira de ancorar nos portos na Costa Leste, que como foi apresentado, vai do Cabo Calcanhar até Cabo Frio, e na qual fazia parte a Capitania de Pernambuco.

Em se considerando o estudo dos ventos e correntes e ao analisar o Mapa 5, na página seguinte, observa-se que para um navio ancorar no porto do Recife entre a monção de Nordeste, a qual convém lembrar, empurra as águas para o Sudoeste e Su-Sudoeste e ocorre entre setembro a março, deveria buscar o litoral mais ao Norte da localidade e, posteriormente, seguir a corrente em direção ao Sul. Se desejasse entrar no mesmo porto, mas no período da monção de Sudeste, que ocorrer entre março e fins de agosto, deveria navegar um pouco mais ao Sul e posteriormente subir em direção ao porto do Recife.

---

<sup>181</sup> Ibid., p. 126.

<sup>182</sup> Ibid.

Mapa 5 – Ancoragem no porto do Recife a partir das monções. (Editada pelo autor).



Fonte: Carta Náutica da Costa Leste da América do Sul.<sup>183</sup>

O documento anônimo neerlandês do século XVII citado anteriormente descreveu como as embarcações deveriam ter cuidado para chegar ao litoral brasileiro. De acordo com o autor anônimo:

Tenho observado que de setembro a março o vento perto da costa do Brasil corre de norte para leste; por essa razão, é aconselhável procurar a costa do Brasil um pouco mais ao norte do lugar desejado, para evitar que o navio seja movido pela corrente e pelo vento a latitudes abaixo do lugar a que se quer chegar [...] Tenho observado que, de março a setembro, perto da costa do Brasil, o vento sopra frequentemente do sul; então, nessa época, é aconselhável procurar a costa do Brasil um pouco mais ao sul do lugar desejado; porque é melhor estar um pouco menos por cima do vento e da corrente que – no pior dos casos – correr o risco de chegar pelo vento e pela corrente a latitudes debaixo do lugar procurado.<sup>184</sup>

A narrativa é de acordo com os dados modernos disponibilizados no estudo de Max Justo Guedes, mas sempre lembrando que a tecnologia do período suscitava erros nos cálculos de latitude, além de não favorecer que a navegação seguisse exatamente os roteiros disponíveis. Por exemplo, quando Mathias van Ceulen foi escolhido pelo Conselho dos XIX

<sup>183</sup> Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/chm/dados-do-segnav-cartas-raster/costa-leste-da-america-do-sul>  
Acesso em: 13 jun. 2019.

<sup>184</sup> Anônimo. Correntes e ventos na costa do Brasil e entre Angola. In: LAET, João de. op. cit., p. 112.

como novo conselheiro político no Brasil em 1632, iniciou a viagem no porto de Texel no dia 8 de outubro do mesmo ano, com uma frota composta por 4 navios.<sup>185</sup> Avistaram no dia 14 de dezembro o Cabo de Santo Agostinho, Sul da Capitania de Pernambuco, ou seja, no período da monção de Nordeste, quando os ventos vão em direção ao Sul, o que dificultaria a navegação para Norte. Para uma navegação mais segura, deveria a frota do conselheiro ter chegado ao Brasil acima do porto de Pernambuco e, posteriormente, descer rumo a Recife.<sup>186</sup>

### 3.3 Os portos e rios no Nordeste: uma leitura neerlandesa

A navegação costeira e fluvial foi de suma importância para os neerlandeses manterem um domínio por tanto tempo no Brasil. De acordo com Rômulo Nascimento, “pouco a pouco, foi-se estabelecendo uma malha de navegação, tanto pelo litoral, como pelos rios da costa do Nordeste, o que facilitou a administração do Conselho Político nos primeiros anos da conquista”.<sup>187</sup>

A malha hidrográfica que compunha a região do território invadido foi descrita por diversos neerlandeses que estiveram no Brasil, antes mesmo da invasão à Bahia em 1624, como também por homens que moravam na localidade, a exemplo do comerciante Adrien Verdonck. Há também diversos relatórios oficiais, endereçados aos Estados Gerais, de funcionários que serviram na WIC durante os 24 anos de ocupação, com informações acerca do litoral brasileiro.

Considerando a divisão do Brasil no período de domínio da WIC, na maior expansão, do Maranhão até Sergipe, a região Nordeste possuía uma enorme quantidade de portos e rios. O sistema fluvial nordestino foi essencial para a Companhia se estabelecer no território nos seis primeiros anos, além de servir de transporte das caixas de açúcar até os armazéns no litoral.

Em se lembrando de que como a quantidade de portos e rios na faixa litorânea do Nordeste é imensa, neste trabalho foi destacado aqueles mais citados pelos documentos neerlandeses e os utilizados pela WIC para a administração, comércio e guerra.

#### 3.3.1 Os portos

---

<sup>185</sup> LAET, Johannes de. op. cit., Livro IX, p. 265.

<sup>186</sup> Ibid., Livro IX, p. 270-271.

<sup>187</sup> NASCIMENTO, Rômulo Luiz Xavier do. op. cit., p. 132.

Inicialmente, para efeito de análise, é importante descrever rapidamente as características da faixa litorânea da região. Guilherme de Souza Medeiros em seu estudo sobre a arte da navegação analisou brevemente o litoral nordestino, do Cabo de São Roque (Rio Grande do Norte) até a Ilha de Itaparica (Bahia). Segundo o autor, essa área é caracterizada pelo aparecimento, em determinados trechos do litoral, dos paredões de arrecifes, os quais “acompanham quase que paralelamente a linha da costa, apresentando em algumas partes um desenho homogêneo, formando muralhas naturais de proteção contra a atividade marítima sobre o cordão costeiro”.<sup>188</sup> O diretor da WIC, Johannes de Laet, também afirmou que o “recife de pedra”<sup>189</sup> se estende ao longo da costa do Brasil, contendo várias interrupções.<sup>190</sup>

Esses arrecifes dificultavam às aproximações no litoral, causando inúmeros naufrágios às embarcações com pilotos desavisados. Os bancos de areia também eram inimigos dos homens do mar, muitos navios ficavam encalhados nessas regiões, dependendo muitas vezes da maré alta para desencalhar. Entretanto, uma vez conhecendo a costa, a navegação na faixa litorânea nordestina com essas formações naturais era segura.

### 3.3.1.1 Capitania de Pernambuco

A Capitania de Pernambuco era reconhecida por possuir bons portos para abrigar navios. De acordo com o Conselheiro Adriaen van der Dussen, em relatório apresentando ao Conselho dos XIX em 1640, ao longo da costa pernambucana havia rios, ancoradouros e baías com possibilidade de abrigar os navios neerlandeses.<sup>191</sup>

Considerado a base de operações da WIC, o porto do Recife era o principal ancoradouro da Companhia no território conquistado. Era protegido por arrecifes que em tempos de mar agitado, dificultava o acesso ao porto. No local entravam navios com 17 ou 18 pés de profundidade (cerca de 6m), mas como a entrada e saída era dificultada pelos arrecifes, não se tinha tanta segurança em carregar e descarregar as embarcações.<sup>192</sup>

---

<sup>188</sup> MEDEIROS, Guilherme de Souza. **Arte da Navegação e Conquista Europeia do Nordeste do Brasil: (Capitanias de Pernambuco e Itamaracá nos Séculos XVI e XVII)**. Dissertação de Mestrado. Recife: UFPE/Programa de Pós-Graduação em História, 2001, p. 76.

<sup>189</sup> LAET, Johannes de. op. cit., Livro VI, p. 75.

<sup>190</sup> Ibid.

<sup>191</sup> Documento 6. Relatório sobre o Estado das Capitanias conquistadas no Brasil, apresentado pelo Senhor Adriaen van der Dussen ao Conselho dos XIX na Câmara de Amsterdã, em 4 de abril de 1640. In: MELLO, José Antônio Gonsalves de. op. cit., Vol. I, p. 139.

<sup>192</sup> Ibid.

Analisando o relatório entregue ao Conselho dos XIX por Hendrik Hamel, Adriaen van Bullestrate e P. Jansen Bas, as embarcações usavam de estratégias náuticas para atravessar os arrecifes, os navios menores entravam no porto, enquanto os maiores esperavam pela carga fora dele: “O principal é o poço (Poço) ou entrada da barra do Recife, onde os navios pesados, que exigem 17 a 18 pés de profundidade, costumam ancorar e onde desembarcam parte da sua carga, até que, com 13 a 14 pés, possam entrar para o porto do Recife, onde descarregam o restante”.<sup>193</sup>

Um documento anônimo do século XVII, provavelmente originado dos primeiros anos da ocupação, relatou que o fundo do local é de pedra e, ao entrar no porto, “tem-se a estibordo uma rocha subaquática que se chama Picão [...] entre o Picão e o recife (neste caso, a Barra) a largura é de aproximadamente 2 longitudes de navio, de maneira que deve-se entrar perto do fortim”.<sup>194</sup>

Comparando estas descrições com a Figura 11, na próxima página, observa-se a Barra do porto entre o Fortim do Mar<sup>195</sup> (letra b) e a rocha denominada Picão (símbolo #). Nota-se ainda a Barretinha ao centro dos arrecifes e em frente à Ilha de Antônio Vaz, e o Poço (letra e), que era o local de entrada principal dos navios. Detalhe para as pedras de arrecifes que compõem a costa do litoral recifense.

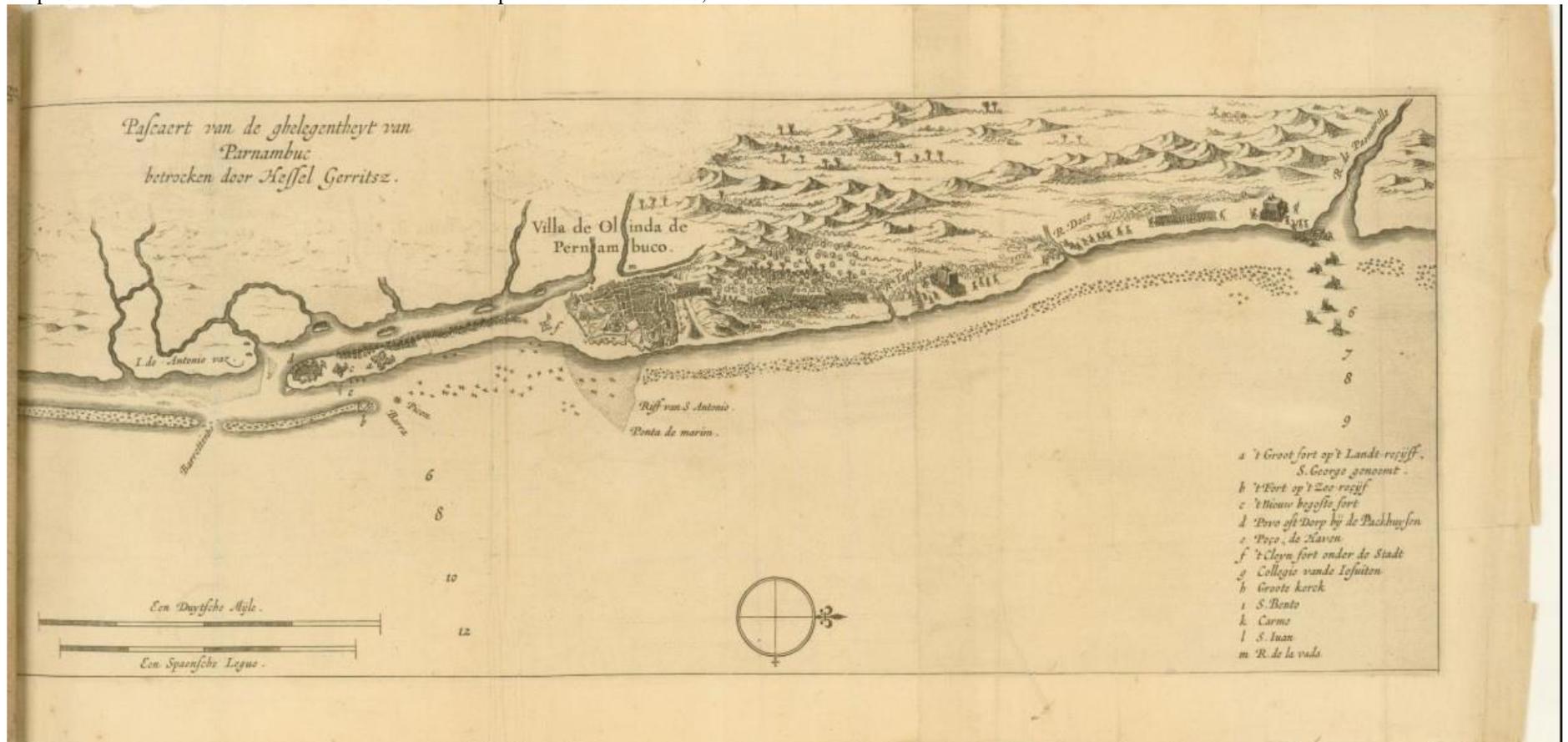
---

<sup>193</sup> Documento 5. Relatório apresentado por escrito aos Nobres e Poderosos Senhores Deputados do Conselho dos XIX, e entregue pelos Senhores H. Hamel, Adriaen van Bullestrate e P. Jansen Bas, sobre a situação e a organização dos referidos países, tal como se encontram ao tempo de seu governo e de sua partida dali. In: MELLO, José Antônio Gonsalves de. op. cit., Vol. II, p. 206.

<sup>194</sup> Longitude significa comprimento. Anônimo. Pernambuco. In: LAET, João de. op. cit., p. 208.

<sup>195</sup> Forte São Francisco da Barra para os luso-brasileiros.

Mapa 6 – Vista aérea do assentamento de Olinda na Capitania de Pernambuco, Brasil.



Fonte: Desenhado por Jan Frederickszoon Stam, 1630. John Carter Brown Library. Record Number: 11352c-1.<sup>196</sup>

<sup>196</sup> Disponível em: <https://jcb.lunaimaging.com/luna/servlet/s/y244d5> Acesso em: 10 mai. 2019.

Em direção ao Sul do litoral da Capitania de Pernambuco, diversos portos foram utilizados pelos neerlandeses. O Cabo de Santo Agostinho, conquistado em 1635 pelas tropas da WIC é, segundo o Capitão Willem Jansz., “um cabo grande, muito proeminente e evidente, com um porto muito conveniente para navios grandes e pequenos”.<sup>197</sup>

Entretanto, não há data certa do relato do Capitão Willem Jansz., se foi escrito antes ou depois da conquista do porto.<sup>198</sup> Discordaram dele os servidores da Companhia Adriaen van der Dussen, Hendrik Hamel, Adriaen van Bullestrate e P. Jansen Bas, os quais constataram que o ancoradouro da localidade tinha entrada estreita, perigosa e com arrecifes, não entrando embarcações com mais de 11 a 12 pés, mas existindo a possibilidade de iates e barcos costeiros que iriam até a região carregar açúcar e transporta-lo até o Recife.<sup>199</sup>

Há o porto da Barra do rio Una ou Golfo do Una. De acordo com Dierick Ruiters, é uma região que deságua o rio do mesmo nome, contendo um ancoradouro sujo e cheio de pedras, onde só era capaz de navegar pequenos navios neerlandeses.<sup>200</sup> Posteriormente, vem o porto de Barra Grande, o qual é, segundo Willem Jansz., “uma grande baía na qual facilmente cabem mil navios grandes sem perigos nenhum [...] Tem três entradas: duas aptas a navios com calado de 12 pés; a terceira está ao norte e só é utilizável por chalupas com calado de 4 ou no máximo 5 pés”.<sup>201</sup>

Depois de Barra Grande, há a região de Alagoas pertencente à Capitania de Pernambuco. A área que correspondente ao atual Estado de Alagoas estava dividida em três distritos.<sup>202</sup> Juntando todos os distritos, havia os portos de Porto Calvo, Ponta de Jaraguá, Porto dos Franceses (ou Porto Francês)<sup>203</sup> e Coruripe.

No primeiro, as embarcações atracavam tanto pela área Sul como Norte, mas sempre por detrás dos arrecifes. Possui duas entradas, uma para navios de grande porte e outra para

<sup>197</sup> Descrição do Brasil desde o Recife de Pernambuco ao sul até o Rio São Miguel pelo Capitão Willem Jansz. In: LAET, João de. op. cit., p. 168.

<sup>198</sup> B. N. Teesma traduziu o documento para a obra *Roteiro de um Brasil Desconhecido*, já citado ao longo do trabalho. Como diz o autor neerlandês, o texto original foi usado por Johannes de Laet para sua obra *Historia ou annes*, também já usada no trabalho. A obra de Laet foi compilada em 1637, alguns documentos possuem o ano que foram escritos, o do Capitão Willem Jansz, não.

<sup>199</sup> Documento 6. MELLO, José Antônio Gonsalves de. op. cit., Vol. I, p. 139; Documento 5. MELLO, José Antônio Gonsalves de. op. cit., Vol. II, p. 206.

<sup>200</sup> RUITERS, Dierick. op. cit., p. 49.

<sup>201</sup> Capitão Willem Jansz. In: LAET, João de. op. cit., p. 171.

<sup>202</sup> Ver nota 1 do Documento 3. Relatório sobre a situação das Alagoas em outubro de 1643, apresentado pelo assessor Johannes van Walbeeck e por Hendrick de Moucheron, diretor do mesmo distrito e dos distritos vizinhos, em desempenho do encargo que lhes foi dado por sua Ex<sup>a</sup> e pelos nobres membros do Alto Conselho. In: MELLO, José Antônio Gonsalves de. op. cit., Vol. II, p. 123.

<sup>203</sup> As fontes neerlandesas indicam a existência de dois portos com este nome, sendo o primeiro localizado em Alagoas, onde atualmente fica localizada a Praia do Francês, e o segundo na Capitania de Itamaracá. Ver o relatório de Adriaen van der Dussen e o roteiro de Dierick Ruiters.

chalupas.<sup>204</sup> Entre 1641 e 1642, Adriaen van Bullestrate percorreu a região Sul da Capitania de Pernambuco, constatando que o ancoradouro de Porto Calvo é “muito cômodo para descarga de barcos, situado atrás de um recife que avança para o mar e aonde os gêneros que devem ser transportados para a Alagoa do Sul podem ser convenientemente desembarcados e em carros, quando da baixamar, facilmente transportados”.<sup>205</sup>

A Ponta de Jaraguá, uma baía localizada atrás de arrecifes e capaz de abrigar navios grandes<sup>206</sup>, foi o local escolhido por Dom Lope de Hoces para fundear e desembarcar as tropas de D. Luis de Rojas y Borja destinadas ao socorro dos luso-brasileiros, além de alguns artilheiros e canhões.<sup>207</sup> Por último, o porto de Coruripe era considerado uma bonita baía, que poderia ancorar navios de grande porte para a realização de limpeza e reparo.<sup>208</sup>

Em relação ao litoral Norte da Capitania de Pernambuco, existiam os portos de Pau Amarelo e Maria Farinha. No caso de Pau Amarelo, o Capitão Willem Jansz afirmou que era um porto adequado para iates pequenos, enquanto Bartolomeu Peres<sup>209</sup> escreveu que o local é capaz de ancorar navios grandes e de desembarcar chalupas.<sup>210</sup> Já Maria Farinha era adequada para receber barcos e chalupas.<sup>211</sup>

### 3.3.1.2 Capitania de Itamaracá

Ao Norte da Capitania de Pernambuco, encontrava-se a Capitania de Itamaracá. Deste local, faz parte a ilha homônima<sup>212</sup>, na qual possuía a única cidade da capitania juntamente com algumas aldeiazinhas.<sup>213</sup> Segundo Adriaen van der Dussen:

<sup>204</sup> Capitão Willem Jansz. LAET, João de. op. cit., p. 171-172.

<sup>205</sup> Documento 4. Notas do que se passou na minha viagem, desde 15 (sic) de Dezembro de 1641 até 24 de Janeiro do ano seguinte de 1642. Por Adriaen van Bullestrate. In: MELLO, José Antônio Gonsalves de. op. cit., Vol. II, p. 170.

<sup>206</sup> Documento 6. In: MELLO, José Antônio Gonsalves de. op. cit., Vol. I, p. 139.

<sup>207</sup> Ibid., p. 139.

<sup>208</sup> Ibid.

<sup>209</sup> Bartolomeu Peres foi marinheiro português, natural da cidade portuária de Viana do Castelo, trabalhando desde 1625 na navegação de cabotagem no Brasil. Segundo B. N. Teesma, Bartolomeu Peres foi preso no norte da Ilha de Itamaracá pelo Almirante Marten Thijsz, o qual estava de patrulha na ilha. Foi interrogado no Recife e descreveu informações sobre o litoral nordestino. Seu depoimento se encontra compilado na obra de Johannes de Laet. Ver: LAET, João de. op. cit., p. 57.

<sup>210</sup> Interrogação de Bartolomeu Peres, natural de Viana do Castelo, navegou há 6 a 7 anos ao Brasil onde ficou domiciliado depois, velejando durante os últimos 3 a 4 anos com barco costeiro no qual foi tomado prisioneiro na costa setentrional de Itamaracá, na Barra do Catuama, a 9 de janeiro de 1631. In: LAET, João de. op. cit., p. 126.

<sup>211</sup> Descrição do Brasil desde o Recife de Pernambuco ao norte até os Baixios de São Roque pelo Capitão Willem Jansz. In: LAET, João de. op. cit., p. 176.

<sup>212</sup> Ilha de Itamaracá e Capitania de Itamaracá. Para distinguir da ilha homônima, a segunda será designada por Capitania de Itamaracá.

<sup>213</sup> Documento 6. In: MELLO, José Antônio Gonsalves de. op. cit., Vol. I, p. 164.

A Capitania só tem um porto de valor, a saber, o canal Sul da Ilha, onde entram navios que demandam 14, 15 e mesmo 16 pés de profundidade; mas é um canal longo e algo perigoso para nele permanecer e não tem no litoral nenhum bom ancoradouro, nem fundo para lançar âncora, visto ser de vasa, de modo que os navios mal podem fundear ali para aguardar a maré para entrar.<sup>214</sup>

Em expedição a Ilha de Itamaracá, Elias Pieterzs, o qual foi piloto do navio *Rave*<sup>215</sup>, relatou que duas chalupas circunavegaram a ilha, pesquisando as profundidades dos rios que desaguavam ao redor dela, constatando que os rios eram adequados para pequenas embarcações.<sup>216</sup> Sobre estes rios, trataremos mais no próximo tópico.

### 3.3.1.3 Capitania da Paraíba

É com essa descrição que Servaes Carpentier, Conselheiro Político em Pernambuco entre 1630-1636, mostrou a importância da Capitania da Paraíba para a WIC<sup>217</sup>:

A Paraíba, diz ele, uma das quatro capitanias setentrionais, pela ordem, seguindo-se da costa de Pernambuco para o norte, é a terceira, mas em valor, pela sua fertilidade, comodidade de portos, recifes e especialmente rios, é a segunda, assim denominada por causa do seu rio principal, que quase a divide em duas.<sup>218</sup>

Concorda com ele o também Conselheiro Político Elias Herckmans, quando afirmou “em águas, ares e fertilidade é esta Capitania uma das regiões mais saudáveis do Brasil [...]”.<sup>219</sup> De fato, a Capitania da Paraíba era uma das principais do território invadido e continha diversos portos para navios. De acordo com Herckmans, na margem meridional do rio Paraíba existia uma ponta de nome Cabedelo, a qual tinha um bom ancoradouro para embarcações, servindo de porto para o desembarque das tropas neerlandesas que conquistaram a região em 1634.<sup>220</sup> Também foram relatadas pelas fontes as baías Ponta de Lucena e Terra Vermelha, ao Norte da Paraíba e que possibilitavam atracar navios de grande

<sup>214</sup> Ibid.

<sup>215</sup> O Corvo

<sup>216</sup> Itamaracá, por Elias Pieterzs, piloto no *Rave*, 1631. In: LAET, João de. op. cit., p. 212.

<sup>217</sup> O relatório original não foi conservado em arquivos dos Países Baixos, mas foi transcrito pelo Diretor da WIC Johannes de Laet na sua obra *Historia ou annaes dos feitos da Companhia privilegiada das Indias Occidentales* desde o seu começo até ao fim do anno de 1636, amplamente utilizada neste trabalho. Ver: Introdução ao Documento 1. In: MELLO, José Antônio Gonsalves de. op. cit., Vol. II, p. 39.

<sup>218</sup> Documento 1. Relatório sobre a Capitania da Paraíba em 1635, pelo Sr. Dr. Servaes Carpentier, Conselheiro Político e Diretor da mesma Capitania. In: MELLO, José Antônio Gonsalves de. op. cit., Vol. II, p. 41.

<sup>219</sup> Documento 2. Descrição geral da Capitania da Paraíba por Elias Herckmans. In: MELLO, José Antônio Gonsalves de. op. cit., Vol. II, p. 59.

<sup>220</sup> Ibid., p. 81.

porte. Sobre a localidade de Cabo Branco, afirmou Willem Jansz, “com iates pode-se chegar ao ancoradouro ao pé do cabo por detrás dos recifes e das rochas”.<sup>221</sup>

A Baía da Traição foi um dos ancoradouros mais utilizados, por receber, nas palavras do conselheiro Elias Herckmans, “uma armada tão poderosa como a que presentemente se poderá equipar para sair do mar”.<sup>222</sup> O cronista neerlandês Adriaen Verdonck, o qual era um comerciante “belga” da região brabantina residente no Brasil, ofereceu aos invasores em 1630 uma “Memória” contendo descrições das Capitanias de Pernambuco, Paraíba, Itamaracá e Rio Grande, muito acerca da área açucareira e das de policultura e de pecuária, como também os rios e o transporte dos produtos em barcos até os portos no litoral.<sup>223</sup>

De acordo com o cronista, a Baía da Traição era um “porto muito cômodo para muitos navios, como é sabido dos holandeses”.<sup>224</sup> Essa referência aos neerlandeses citada por Verdonck é muito provavelmente sobre a Armada do General Boudewijn Hendricksz, que em 1625, após encontrar a Cidade de Salvador reconquistada por Dom Fradique de Toledo, velejou até a Baía da Traição e fez aguada antes de retonar as Províncias Unidas.<sup>225</sup>

#### 3.3.1.4 Capitanias de Rio Grande, Ceará, Maranhão e Sergipe d’El-Rey

Sobre a Capitania de Rio Grande, relatou Adriaen van der Dussen algumas das pequenas baías que podiam receber navios: Ponta de Pipas, Baía Formosa, Ponta Negra e Marten Tyssens.<sup>226</sup> Há também relatos dos portos em Touros, Búzios, Genipabu e baías próximas ao Cabo de São Roque naquela capitania.<sup>227</sup>

A Ponta de Pipa é na verdade um cabo, no qual contém uma rocha parecida com uma pipa, derivando o nome do local e onde existe uma baía capaz de ancorar embarcações.<sup>228</sup> Em expedição ao Rio Grande em 1631, uma pequena frota neerlandesa teve apoio de Bartolomeu

<sup>221</sup> Elias Pieterzs. In: LAET, João de. op. cit., p. 212.

<sup>222</sup> Documento 2. In: MELLO, José Antônio Gonsalves de. op. cit., Vol. II, p. 88.

<sup>223</sup> Documento 3. Memória oferecida ao Senhor Presidente e mais Senhores do Conselho desta cidade de Pernambuco, sobre a situação, lugares, aldeias e comércio da mesma cidade, bem como de Itamaracá, Paraíba e Rio Grande segundo o que eu, Adriaen Verdonck, posso me recordar. Escrita em 20 de maio de 1630. In: MELLO, José Antônio Gonsalves de. op. cit., Vol. I, p. 33; NASCIMENTO, Rômulo Luiz Xavier do. op. cit., p. 132.

<sup>224</sup> Documento 3. In: MELLO, José Antônio Gonsalves de. op. cit., Vol. I, ps. 33-34.

<sup>225</sup> LAET, Johannes de. op. cit., Livro II, p. 95.

<sup>226</sup> A baía Marten Tyssens pode ter sido nomeada em homenagem ao Almirante Marten Thijsz, um dos grandes comandantes neerlandeses do século XVII. Em alguns documentos encontramos o nome no original escrito dessa maneira: Marten Thijsz. Ver: LAET, João de. op. cit., p. 148-151; Documento 4. MELLO, José Antônio Gonsalves de. op. cit., Vol. II, p. 175.

<sup>227</sup> Capitão Willem Jansz. In: LAET, João de. op. cit., p. 179; RUITERS, Dierick. op. cit., p. 77.

<sup>228</sup> Capitão Willem Jansz. In: LAET, João de. op. cit., p. 180; Interrogação de Bartolomeu Peres. In: LAET, João de. op. cit., 121.

Peres, o qual indicou *Ponto Negro* e o *Ponto Mourisco* como os melhores portos para desembarcar as tropas.<sup>229</sup> São dois locais próximos, mas com “massas de águas” diferentes.

Enquanto Ponta Negra foi descrito como um local de mar calmo e com bom ancoradouro, a Ponta do Morcego tem um mar agitado, inapropriado para ancorar embarcações e desembarcar as tropas. Johannes de Laet ainda narrou um local chamado “*Punta de Marchena*”, uma área pouco antes da citada fortaleza, sendo uma praia com muitas pedras e com fortes ondas, impossibilitando, como na Ponta dos Morcegos, que embarcações atracassem.<sup>230</sup> Sobre a baía de Genipabu, o Almirante Marten Thijsz a descreveu da seguinte maneira, “a baía é ampla e bastante limpa para bordejar com navios grandes, mas não é muito profunda. Na baía há bom ancoradouro, de areia fina em certos lugares e de argila em outros”.<sup>231</sup>

Sobre o Ceará, no dia 13 de Outubro de 1631, o comandante Smient e o Capitão Joost Colster, ambos no navio *Nieuw-Nederlandt*, partiram em excursão ao Ceará para negociarem com os nativos.<sup>232</sup> O piloto desta embarcação era Jacob Jansz, o qual escreveu um roteiro da viagem de nome *Costa Setentrional do Brasil*.<sup>233</sup> Ao velejar, escreveu o piloto que passaram pelo Porto das Onças, ancorando naquela localidade, próximo ao rio Jaguaribe.<sup>234</sup> Gaspar Barléu afirma que a localidade “tem ancoradouro pouco idôneo para naus grandes”.<sup>235</sup> Destarte, a documentação sobre o Ceará dificilmente narra os portos que a localidade possui.

Sergipe d’EL-Rei foi anexada aos domínios da WIC em 1640, com a justificativa que a região fazia fronteira com a Bahia, podendo servir como primeira proteção contra tropas terrestres luso-brasileiras. Acreditaram também os neerlandeses em encontrar minas, não concretizando tal esperança. Em nenhum outro documento pesquisado foi possível achar relatos sobre os portos desta capitania.

Sobre o Maranhão, os neerlandeses tinham conhecimento da localidade originado de um relato extraído de dois portugueses, Manuel Gonçalves e o Capitão Alexandre de Moura,

---

<sup>229</sup> A indicação de Bartolomeu Peres é narrada por Johannes de Laet. Refere-se ao primeiro local como Ponto Negro e ao segundo como Ponto Mourisco, calculando a distância descrita da Fortaleza dos Reis Magos aos locais, percebe-se que o primeiro é, na verdade, Ponta Negra, e o segundo é Ponto dos Morcegos. In: LAET, Johannes de. op. cit., Livro VIII, ps. 225-226.

<sup>230</sup> Não foi possível descobrir o nome atual do local. Talvez seja a área de arrecifes da atual Praia dos Artistas, RN.

<sup>231</sup> Cursos de Pernambuco até Genipabu, do Almirante Marten Thijsz. In: LAET, João de. op. cit., p. 148.

<sup>232</sup> Na obra de Johannes de Laet, ele identifica os nativos como Tapuias, já Max Justo Guedes afirma que são Potiguares. Ver: LAET, Johannes de. op. cit., Livro VIII, p. 222.

<sup>233</sup> Costa Setentrional do Brasil por Jacob Jansz. In: LAET, João de. op. cit., p. 234.

<sup>234</sup> O piloto também cita o último porto natural da Capitania do Rio Grande, o Porto do Mel (atual Ponta do Mel). Ibid., p. 239.

<sup>235</sup> BARLÉU, Gaspar. op. cit., p. 120.

os quais navegaram de Pernambuco até o Maranhão em 1615, relatando, principalmente, o devido cuidado que um piloto deve possuir nos bancos de areia da costa maranhense, além de registrar a Barra do rio Perea, que servia de bom ancoradouro para as embarcações.<sup>236</sup>

Segundo Gaspar Barléu, a tropa que conquistaria o Maranhão ficaria estacionada no rio homônimo, pois estavam “receosos de se aproximarem em virtude do perigo dos baixios e recifes. Para evitar que se expusessem todas as naus ao mesmo perigo, mandaram adiante algumas (naus) para sondarem as entradas mais seguras do porto”.<sup>237</sup>

### 3.3.2 Os rios

José Honório Rodrigues e Joaquim Ribeiro explanam sobre o papel dos rios no processo de interiorização do território pelos neerlandeses, colocando, como exemplo, os rios da Capitania de Pernambuco:

É por meio deles (rios) que se torna possível o contacto com os primitivos naturais da terra que fornecem informações sobre a zona ocupada e os locais de abastecimento. Os rios são os grandes intermediários entre a terra e o mar. Quando uma costa é ocupada, a acessibilidade ao interior, só é possível pela navegação fluvial. Daí a importância dos rios navegáveis. Embora os rios pernambucanos não sejam de todo navegáveis, está fora de dúvida a possibilidade que oferecem ao conquistador, não só português como holandês, de penetrar mais para dentro da terra e deles servir-se como meio de transporte. Os rios Capibaribe e Beberibe, ainda que de importância secundária, têm, na época mesmo da conquista holandesa, certo valor como vias de penetração.<sup>238</sup>

As redes fluviais proporcionam locais com bons ancoradouros e corredores para a interiorização do território.<sup>239</sup> Desses rios utilizaram os neerlandeses para a comunicação, comércio e guerrilha contra os luso-brasileiros. O transporte do açúcar produzido nos diversos engenhos que envolviam os rios passou pelas pequenas embarcações neerlandesas, levando o produto até os principais portos das capitânias.

Segundo Rômulo Nascimento, quando o Conde Maurício de Nassau chegou ao Brasil em 1637, “não havia um só curso d’água, entre o rio São Francisco e o Rio Grande do Norte, que não fosse conhecido pelos holandeses”.<sup>240</sup> Esse conhecimento foi apresentado nos diversos relatórios dos membros da WIC e dos textos escritos por marinheiros e soldados pós

<sup>236</sup> Curso de viagem ao Maranhão por Manuel Gonçalves em companhia do Capitão Alexandre de Moura a 5 de outubro de 1615. De Figueiredo. In: LAET, João de. op. cit., p. 183-191.

<sup>237</sup> BARLÉU, Gaspar. op. cit., p. 301-302.

<sup>238</sup> RIBEIRO, Joaquim; RODRIGUES, José Honório. op. cit., p. 109.

<sup>239</sup> MEDEIROS, Guilherme de Souza. op. cit., p. 77.

<sup>240</sup> NASCIMENTO, Rômulo Luiz Xavier do. op. cit., p. 132.

1636, mas para se estabelecer no território, contou a Companhia, na chegada a Capitania de Pernambuco em 1630, com a ajuda de comerciantes neerlandeses residentes no Brasil.

A obra “Memória”, do cronista neerlandês Adriaen Verdonck, relatou os diversos rios nas capitanias, onde se localizavam os muitos engenhos produtores de cana de açúcar, além de muitos povoados. Rômulo Nascimento alertou para a divisão territorial utilizada por Verdonck na sua “Memória”, aparecendo “locais como “Rio São Francisco”, “Alagoas”, “Porto Calvo”, entre outros, ou seja, locais que se confundem com os nomes de rios (o próprio São Francisco e Una) e de vilas e povoados (Serinhaém, Ipojuca, etc)”.<sup>241</sup>

O cronista brabantino iniciou a descrição ao Sul da Capitania de Pernambuco, destaca os rios no povoado de Porto Calvo, localizado a umas cinco milhas da praia e é banhado por um rio com 9 a 10 braças de fundo, onde navios podem navegar do mar em direção a Porto Calvo.<sup>242</sup> Narrou também às localidades do Una e Serinhaém, que também dão nomes aos rios dos dois locais. No rio Una podia trafegar com chalupas da barra até três milhas adentro, chegando ao povoado de mesmo nome.<sup>243</sup> No rio Serinhaém, “as barcas sobem o rio para carregar açúcar, de 100 a 110 caixas em cada barca; o mesmo rio é pouco profundo na foz, onde não tem mais de 7 a 8 pés d’água”.<sup>244</sup>

Ipojuca e Cabo de Santo Agostinho são os próximos locais que o cronista definiu como importantes para a Companhia. Ipojuca, de acordo com Adriaen Verdonck, possuía entre 13 ou 14 engenhos, produzindo grande quantidade de açúcar, que é guardado em um armazém localizado no primeiro engenho subindo o rio Ipojuca, na foz do deste rio “não há mais de 7 ou 8 pés de água; aí vão as barcas carregar 100 a 110 caixas de açúcar para transportá-las ao Recife, como fazem em todos os outros lugares”.<sup>245</sup>

No Cabo de Santo Agostinho existiam uns 20 engenhos que “fabricam muito e bom açúcar”.<sup>246</sup> Todavia, afirmou Verdonck, não havia rios próximos a estes engenhos, obrigando que o transporte das caixas de açúcar fosse feito por terra até as barcas no litoral.<sup>247</sup> Próximo a Cunhaú (provavelmente o povoado), escreveu Verdonck haver um rio próximo (provavelmente rio de mesmo nome do povoado) onde as barcas iriam carregar o açúcar, de 100 a 110 caixas por cada barca.<sup>248</sup>

---

<sup>241</sup> Ibid., p. 133.

<sup>242</sup> Documento 3. In: MELLO, José Antônio Gonsalves de. op. cit., Vol. I, p. 36.

<sup>243</sup> Ibid., p. 37.

<sup>244</sup> Ibid.

<sup>245</sup> Ibid., p. 38.

<sup>246</sup> Ibid.

<sup>247</sup> Ibid.

<sup>248</sup> Ibid., p. 45.

Segundo Rômulo Nascimento, a obra desse cronista neerlandês “foi o que de mais detalhado teve o Conselho Político logo quando chegou a Pernambuco”.<sup>249</sup> Assim como os documentos produzidos pelos membros da WIC relacionavam os portos, esses mesmos documentos descreviam os rios da região. O próprio Capitão Willem Jansz, muito citado no tópico anterior sobre os portos, descreveu os rios que compunham as capitanias pelas quais navegou.

Muitos outros rios, além dos daqueles descritos por Verdonck, foram relatados por esses homens da Companhia. O Capitão Willem Jansz. relatou sobre a pouca profundidade do rio Serinhaém, mas informou que era adequado para iates, “porque na maré cheia não tem mais que 5, 6 e 7 pés de profundidade, no máximo”.<sup>250</sup> Também descreveu o rio Formoso, “a entrada é entre dois recifes, com uma profundidade de 13 pés, no máximo. É um belo rio que produz bastante açúcar”<sup>251</sup>, mas de acordo com o Almirante Martim Thijsz, “o fundo aqui (rio Formoso) é sujo e áspero [...] por essa razão, os navios grandes não devem aproximar-se muito da terra por ali”.<sup>252</sup> Claes Jansz, do navio *Fortuna*, afirmou que neste rio “tanto ao sul como ao norte da entrada o fundo é muito rochoso, de maneira que é muito difícil entrar nela com barcos ou chalupas, a não ser com água muito calma”.<sup>253</sup>

A cada dia que a WIC se estabelecia no Nordeste e expandia as conquistas, novos relatórios foram surgindo, com novos conhecimentos sobre as localidades ocupadas. O relatório *Breve discurso sobre o Estado das quatro capitanias conquistadas, de Pernambuco, Itamaracá, Paraíba e Rio Grande, situadas na parte setentrional do Brasil*, foi o primeiro redigido ao tempo do Conde Maurício de Nassau, assinado por ele e por dois Altos e Secretos Conselheiros, os quais são M. van Ceulen e Adriaen van der Dussen.<sup>254</sup> O relatório é de 1638 e atualizava os Estados Gerais acerca destas quatro capitanias, contendo portos, engenhos, rios, jurisdições, entre outros pontos importantes para administração do Brasil Holandês, portanto, tendo mais atualizações sobre a região do que a “Memória” de Verdonck.

De acordo com o relatório, todos esses rios percorriam a Capitania de Pernambuco: São Francisco, Coruripe, São Miguel, as Alagoas, Santo Antônio Grande, Santo Antônio Mirim, Camaragibe, Tatuamunha, rio das Pedras, Una, Formoso, Serinhaém, Marcuípe (seria

<sup>249</sup> NASCIMENTO, Rômulo Luiz Xavier do. op. cit., p. 134.

<sup>250</sup> Capitão Willem Jansz. In: LAET, João de. op. cit., p. 168.

<sup>251</sup> Ibid., p. 171.

<sup>252</sup> Percursos de Pernambuco para o sul até Camaragibe. Marten Thijsz. In: LAET, João de. op. cit., p. 151.

<sup>253</sup> Ilha de Santo Aleixo e rio Formoso. Claes Jansz, *Fortuna*, 1630. In: LAET, João de. op. cit., p. 151.

<sup>254</sup> Documento 5. *Breve discurso sobre o Estado das quatro capitanias conquistadas, de Pernambuco, Itamaracá, Paraíba e Rio Grande, situadas na parte setentrional do Brasil*. In: MELLO, José Antônio Gonsalves de. op. cit., Vol. I, p. 77.

Maracaípe?), Pojuca (Ipojuca), do Cabo, das Jangadas (Pirapama), Capiguaribe (Capibaribe), dos Afogados, Tapado, Doce, Ajama, rio Igarassu.<sup>255</sup>

O rio São Francisco delimitava a região das Alagoas com Sergipe d'El-Rei. Quando Nassau comandou a expedição contra o Conde de Bagnuolo em Porto Calvo, em 1637, expandiu a conquista até a foz desse rio. Ele comparou o São Francisco com o rio Maas, do território das Províncias Unidas. Conforme o Conde, “este rio tem largura igual à do Maas antes do porto de Delft e tal correnteza que se não pode dizer”.<sup>256</sup>

Na Capitania de Itamaracá, o rio Capiguaribe de Goiana (rio Goiana) era o principal da localidade, onde vários engenhos o margeavam e onde desaguavam vários rios menores, como o rio Tracunhaém e o rio Araripe.<sup>257</sup>

O rio Paraíba, localizado na capitania homônima, era o principal na região, mas ainda existiam diversos outros rios, como o Mongonguape (Mamanguape), e rios pequenos, como o Garamame, ao Sul do Cabo Branco, os rios Mereri e Camaratuba. Além destes, havia os rios Popocos e Mombabo, os quais deságuam no Gararame e o Gargaú deságua no rio Paraíba.<sup>258</sup>

Este último, de acordo com Verdonck, os navios poderiam chegar a receber carregamentos de 600 a 700 caixas de açúcar dos engenhos que o margeavam.<sup>259</sup> Elias Herckmans, no relatório sobre a Capitania da Paraíba de 1640, citou os rios Tambroim, Inobi e Tiberi. O conselheiro não deu mais informações acerca do primeiro rio, mas relatou que as margens do rio Inobi, se localizavam 4 engenhos pertencentes aos neerlandeses e que o mesmo deságua no rio Paraíba. O terceiro ficava localizado na parte Sul do rio Paraíba, podendo encontrar mais engenhos margeando-o.<sup>260</sup>

Na Capitania do Rio Grande, poucos rios foram citados no relatório geral da WIC de 1638. Havia os rios Potengi, Grande e o Cunhaú. Em relação ao primeiro, não foi encontrado descrições a respeito. O segundo foi considerado o melhor ancoradouro para embarcações. O Cunhaú foi descrito como tendo uma excelente barra para ancorar navios e, segundo Verdonck, possibilitava que as barcas adentrassem para carregar entre 100 a 110 caixas de açúcar.<sup>261</sup>

---

<sup>255</sup> Ibid., p. 78-79.

<sup>256</sup> Carta de Nassau aos Estados Gerais de 2 de abril de 1637. Penedo, sobre o rio São Francisco. ‘Cartas Nassovianas’. op. cit., p. 26.

<sup>257</sup> Documento 5. In: MELLO, José Antônio Gonsalves de. op. cit., Vol. I, p. 90.

<sup>258</sup> Ibid., p. 93.

<sup>259</sup> Documento 3. In: MELLO, José Antônio Gonsalves de. op. cit., Vol. I, p. 44.

<sup>260</sup> Documento 2. In: MELLO, José Antônio Gonsalves de. op. cit., Vol. II, p. 70-72.

<sup>261</sup> Documento 3. In: MELLO, José Antônio Gonsalves de. op. cit., Vol. I, p. 45.

No Ceará, foi relatado brevemente nos documentos o rio Jaguaribe. No Maranhão, encontra-se citações sobre o rio Perea, o qual, segundo Max Justo Guedes, é a atual Barra dos Veados.<sup>262</sup> No ofício enviado para Nassau pelos comandantes que conquistaram o Maranhão, Lichthart e Koin, foi informado a existência do rio Parnaíba e o rio Mearim.<sup>263</sup> Segundo Barléu, existiam controvérsias entre os geógrafos acerca do nome do rio Maranhão, questionando se essa denominação era dada para todas as vizinhanças do rio ou se é o nome somente da ilha.<sup>264</sup>

Em relação a Sergipe d'EL-Rei, observou-se que a fronteira era delimitada com Alagoas pelo rio São Francisco. Barléu citou um pequeno rio, “que, no seu estuário, é de muita pouca profundidade, de sorte que nenhum navio grande consegue entrar”.<sup>265</sup> O cronista neerlandês ainda cita como pertencente à região o rio Real, afirmando que a vila da localidade ficava a 11 léguas ao norte desse rio.

Analisando todos esses dados, tanto José Honório Rodrigues e Joaquim Ribeiro aparentavam estar certos ao afirmarem que “os rios são os grandes intermediários entre a terra e o mar”<sup>266</sup>, principalmente para os neerlandeses, os quais buscavam a penetração nesse complexo sistema fluvial para fins de guerrilha nos primeiros anos e de transporte de mercadorias, no período Nassoviano. Essa última atividade se tornaria uma das principais dos homens da WIC, mostrando o quão era importante o conhecimento da hidrografia para o sucesso da ocupação neerlandesa na região.

### 3.4 Comércio marítimo no Brasil: navegação atlântica, fluvial e de cabotagem

No comércio marítimo do Brasil Holandês, os transportes dos produtos eram feitos, muitas vezes, pelas vias fluviais e costeiras. Rômulo Nascimento analisou o pequeno comércio e os *kleine profijten* (pequeno lucro) nos anos iniciais da Companhia no Nordeste. Era através desse pequeno comércio que “tentativas esporádicas de bom relacionamento entre a WIC e os luso-brasileiros se sucediam”.<sup>267</sup>

<sup>262</sup> GUEDES, Max Justo. op. cit., p. 333.

<sup>263</sup> Cópia de um ofício dirigido da Ilha do Maranhão pelo Vice-Almirante Lichthart, Coronel Koin e Diretor Bas. Ilha do Maranhão, forte de S. Luís, a 12 de dezembro de 1641. In: **Documentos para a História do Brasil**, colhidos na Holanda pelo encarregado dos negócios, Joaquim Caetano da Silva, ofícios do Conde Maurício de Nassau; tomo II, p. 158. Disponível em: <https://bdlb.bn.gov.br/acervo/handle/20.500.12156.3/272531> Acesso: 25 mar. 2019.

<sup>264</sup> BARLÉU, Gaspar. op. cit., p. 301-302.

<sup>265</sup> Ibid., p. 278.

<sup>266</sup> RIBEIRO, Joaquim; RODRIGUES, José Honório. op. cit., p. 109.

<sup>267</sup> NASCIMENTO, Rômulo Luiz Xavier do. op. cit., p. 89-90.

No caso da ocupação neerlandesa, além das viagens aos portos do Norte e Sul do Brasil, as incursões ao interior nos anos iniciais do conflito feitas através do sistema fluvial, ajudaram aos invasores a ter o pleno conhecimento da malha hidrográfica da região até a chegada do Conde João Maurício de Nassau em 1637.<sup>268</sup>

As pequenas embarcações eram as responsáveis por navegar os rios adentro em busca do açúcar produzido nos engenhos que margeavam os principais rios das capitânias. Para fins de comércio, segundo Rômulo Nascimento,

O sistema de transporte do açúcar, pelo menos nos engenhos situados ao norte e sul do Recife, era, via de regra, fluvial, de forma que os açúcares eram trazidos ao porto desta cidade por barcos pequenos. As fontes batavas os denominam *baercqiens* ou *baerquiens* [...] Estes barcos pequenos eram peças importantes no processo de deslocamento do produto até o porto. Um transporte mais lento poderia até encarecer o produto. Os menores barcos neerlandeses, as chalupas e os iates, não podiam realizar essa função, uma vez que estavam comprometidos com as missões militares. Mesmo assim, sempre que possível, quando estas embarcações traziam ou levavam tropas e armas para certas localidades, transportavam também caixas de açúcar.<sup>269</sup>

O Governador Waenderburgh, em relatório enviado aos Estados Gerais em 1633, reclamava do pequeno número de embarcações disponíveis no Brasil, além da falta de bons guias para a navegação no sistema fluvial.<sup>270</sup> Observou-se que muitos marinheiros neerlandeses velejaram pelo Nordeste e descreveram a malha hidrográfica da região, principalmente os ancoradouros na costa. Entretanto, a reclamação de Waenderburgh era justificada pela importância dos rios para o comércio do açúcar, porque as embarcações pequenas transportavam o açúcar produzido nos engenhos que margeavam os rios até os navios localizados na costa.

A importância dos rios foi lembrada no governo do Conde Nassau. A *Dagelijkse Notulen*, de 11 de novembro de 1640, informou que o transporte das caixas de açúcar deveria ser preferencialmente pelos rios, pois:

É melhor para a Companhia se fosse usado o mesmo sistema como durante o governo espanhol, a saber, que raramente vinham carroças para o Recife, mas que o açúcar e o pau-brasil sejam transportados pelos rios, usando barcos, desta maneira a Companhia pode cobrar por cada caixa uma peça de 8, o que iria render milhares de florins.<sup>271</sup>

<sup>268</sup> Não trataremos das estratégias de guerrilha utilizadas nos rios e no mar pelos neerlandeses neste tópico. O poder naval neerlandês será estudado no tópico 2.5.

<sup>269</sup> NASCIMENTO, Rômulo Luiz Xavier do. op. cit., p. 97.

<sup>270</sup> Relatório do Governador D. Van Waerdenburch aos Estados Gerais. 11 de julho 1633. In: **Documentos Holandeses**, p. 114.

<sup>271</sup> **Monumenta Hyginia – Dagelijkse Notulen. Mimeografado**, 11/11/1640, p. 190.

“O cotidiano das incursões”, de acordo com Rômulo Nascimento, foi responsável pelo conhecimento adquirido pelos neerlandeses das estradas e pequenos rios.<sup>272</sup> Ainda segundo Nascimento, “na medida em que a conquista se expandia, também crescia a necessidade de distribuição de bens de comércio. Até os meses de abril-maio de 1635, os holandeses já haviam ocupado a Várzea do Capibaribe, Goiana, Igarassu, Paraíba e Rio Grande do Norte”.<sup>273</sup> Muitos funcionários da Companhia pediam desligamento da mesma para tornarem-se *Vrijeluijden*, possibilitando que estes comercializassem diversos produtos e contribuir com o entendimento entre invasores e os residentes luso-brasileiros.<sup>274</sup> Esses *Vrijeluijden*, ou cidadão livre, eram ex-funcionários do Exército e da Marinha da WIC no Brasil que após o término do contrato, pediam licença da Companhia para trabalharem no território.

Em 24 de outubro de 1635, Claes Cornelisz., antigo Capitão do navio *De Gijsseling*, argumentou em uma reunião que está faltando sal para a população do litoral. Claes Cornelisz. propôs que fosse demitido dos serviços da WIC para torna-se um cidadão livre, para buscar sal nas salinas na Capitania do Rio Grande, usando os próprios recursos e sua própria tripulação, vendendo o produto em Recife ou em outro porto ao longo do litoral, aos habitantes ou a própria Companhia, a qual também precisava do sal. Teria o antigo Capitão que pagar os impostos que o Conselho determinar. Por fim, foi autorizado seu desligamento e o mesmo teve que comprar um navio para trabalhar.<sup>275</sup> Essa busca por sal na Capitania do Rio Grande, confirma o que escreveu o cronista neerlandês Adriaen Verdonck na sua “Memória”, segundo esta, como a localidade era rica em sal, muitas embarcações velejavam em direção a ela em busca do produto, podendo receber 1000 navios, os quais poderiam ser carregados com sal, mas teriam que ter cuidado com a costa, considerada perigosa para os veleiros.<sup>276</sup>

O mesmo Claes Cornelisz. demonstrou a Companhia os gastos que a mesma estava tendo com os navios localizados na Paraíba, carregados com açúcar pertencente aos comerciantes livres, os quais não pagavam o transporte do produto por pequenos barcos e pelos operários da WIC. Agindo com sabedoria, o novo cidadão livre neerlandês ofereceu ao Conselho Político que o transporte do açúcar dos armazéns aos navios fosse feito por ele, o

---

<sup>272</sup> NASCIMENTO, Rômulo Luiz Xavier do. op. cit., p. 101.

<sup>273</sup> Ibid., p. 91.

<sup>274</sup> Ibid., p. 90.

<sup>275</sup> **Monumenta Hyginia – Dagelijkse Notulen** / coordenação Marcos Galindo; leitura paleográfica Lodewijk Hulsman; tradução Pablo Marcyll Bruijns Gallindo, Ann Blokand e Judith de Jong. – Recife: IAHG/UFPE, 2005, 24/10/1635, p. 140.

<sup>276</sup> Documento 3. In: MELLO, José Antônio Gonsalves de. op. cit., Vol. I, p. 46.

qual pagaria o direito do serviço e a resposta do Conselho foi, “assim lhe foi permitido que ele fizesse o transporte do açúcar dos comerciantes livres em Paraíba ou em seus arredores e será feita uma tabela onde estará descrito o preço dos seus serviços”.<sup>277</sup>

O direito de comercializar nos portos na costa nordestina adquirido pelo Capitão Claes Cornelisz. evidencia como a cabotagem também foi essencial na manutenção o território. Buscar produtos em outras regiões e comercializar no porto do Recife ou outros portos da faixa litorânea foi tarefa constante para muitos pequenos comerciantes. A Companhia ganhava dinheiro em impostos oriundos dessas permissões e também das vendas dos produtos que seus próprios navios traziam para serem comercializados nos portos, como descreveu a missiva abaixo:

Chegou de Itamaracá a chalupa de nome *Duizendbeen*<sup>278</sup>, chegou a Recife com uma carga de 320 cocos, “dos quais a metade era da propriedade de Bartholomeus, cidadão livre desta região, e a outra metade da Companhia. Estes, oferecidos diretamente a Govert Leendertsen Clock, que não queria compra-los pela soma de 5 stuivers cada, porque a demanda é muito pequena, porque o país está parcialmente aberto para poder se trafegar e as pessoas têm bastante acesso ao líquido. Assim, nós lhe vendemos a vista por 4 stuivers cada.”<sup>279</sup>

Em outro caso, no dia 22 de abril de 1635, as naus *De Goutvinck*<sup>280</sup> e *De Spreeuw*<sup>281</sup> saíram de Goiana carregadas com 68,5 caixas de açúcar para a Companhia e mais 19 caixas que seriam vendidas para particulares ou portugueses.<sup>282</sup> A construção dos “passos” ou armazéns nas margens dos rios tinha como função guardar as caixas de açúcar e as madeiras do pau-brasil.<sup>283</sup> As pequenas embarcações transportavam as mercadorias para esses locais, posteriormente era feita a transferência para os navios de porte grande com destino a Europa ou outros locais no litoral.

A clandestinidade no transporte de mercadorias era um problema que envolvia tanto os cidadãos livres como a própria Companhia, onde o Conselho Político desta reclamava dos comerciantes livres que transportavam os produtos entre a ilha de Antônio Vaz e o Recife, burlando, assim, o fisco da WIC.<sup>284</sup> A *Dagelijkse Notulen* de 4 de julho de 1636 relatou que os comerciantes livres estimulavam os cidadãos livres a transportar e contrabandear bens

<sup>277</sup> *Dagelijkse Notulen*, 24/10/1635, p. 141.

<sup>278</sup> A Centopeia

<sup>279</sup> *Dagelijkse Notulen*, 13/04/1635, p. 66-67.

<sup>280</sup> O Pisco Dourado

<sup>281</sup> O Estorninho

<sup>282</sup> *Dagelijkse Notulen*, 22/04/1635, p. 72.

<sup>283</sup> Documento 1. In: MELLO, José Antônio Gonsalves de. op. cit., Vol. II, p. 40.

<sup>284</sup> *Ibid.*, p. 129.

utilizando pequenas embarcações. Para impedir essas ações, decidiu-se que um barqueiro iria transportar as mercadorias dos moradores, que não deveriam usar o meio ilegal.<sup>285</sup> O governo Nassoviano também enfrentou contrabandos nas embarcações, principalmente com as vindas direto das Províncias Unidas. A *Dagelijkse Notulen* de 13 de outubro de 1637 citou os prejuízos causados pelo contrabando:

Vendo que diariamente cada vez mais se percebe que enormes contrabandos estão sendo cometidos por navios vindos da pátria, em prejuízos da Companhia das Índias Ocidentais, assim foi decidido renovar e publicar o edital criado contra isto, ajuntando a clausula que todos os Escoltetos, Comandantes, oficiais e soldados estejam autorizados a apreender e entregar a justiça todos os contrabandos.<sup>286</sup>

Outro tema que interessava a Companhia era a fabricação do principal produto: o açúcar. Muitos engenhos foram contabilizados pela administração neerlandesa no território. No seu inventário sobre os engenhos situados entre o rio das Jangadas (Pirapama) e o rio Una, escrito em 1636, o Conselheiro Político Willem Schott contabilizou 31 engenhos entre estes dois rios, descrevendo a situação de cada um deles.<sup>287</sup>

Um ponto importante foi que a partir do governo Nassoviano, a presença de neerlandeses e até membros da Companhia como donos de engenhos aumentou consideravelmente. A fuga do exército luso-brasileiro para a Bahia levou muitos senhores de engenhos portugueses e moradores que não aceitavam o domínio neerlandês a fugirem. De acordo com Herman Wätjen, Nassau atuou para que os portugueses donos dos engenhos regressassem, sem sucesso.<sup>288</sup> É constatado que, em consequência dessa fuga em massa e da alta do preço do açúcar em Amsterdã, chefes militares, funcionários civis, inclusive membros do Conselho Político da Companhia, além de comerciantes neerlandeses e alguns judeus, adquiriram muitos dos engenhos que foram confiscados pela WIC.<sup>289</sup>

Essa constatação é observada no relatório geral da WIC assinado em 1638 pelo Conde Maurício de Nassau e pelos dois conselheiros M. van Ceulen e Adriaen van der Dussen, onde encontra-se os engenhos confiscados e vendidos posteriormente aos batavos. Do total de 150 engenhos presentes no relatório, 23 pertencem aos neerlandeses. Dois desses

<sup>285</sup> *Dagelijkse Notulen*, 04/07/1636, p. 233.

<sup>286</sup> *Dagelijkse Notulen*, 13/10/1637, p. 73.

<sup>287</sup> Documento 4. Inventário, na medida do possível, de todos os engenhos situados ao Sul do rio da Jangada até o rio Una, feito pelo Conselheiro Schott. In: MELLO, José Antônio Gonsalves de. op. cit., Vol. I, p. 51.

<sup>288</sup> WÄTJEN, Hermann. op. cit., p. 422.

<sup>289</sup> Documento 4. In: MELLO, José Antônio Gonsalves de. op. cit., Vol. I, p. 47-48; WÄTJEN, Hermann. op. cit., p. 422.

homens foram conselheiros políticos da WIC no Brasil, Servaes Carpentier e Jacob Stachhouwer.

O primeiro inclusive chegou a ser Presidente do Conselho Político em 1635 e administrou a Paraíba entre 1635 e 1636<sup>290</sup>, sendo citado no relatório de 1638 como dono de três engenhos, um localizado na freguesia de Santo Amaro de Jaboatão, na Capitania de Pernambuco, e outros dois em Goiana, na Capitania de Itamaracá. Ambos os engenhos localizados em Goiana, de nomes Três Paus e Tracunhaém de Cima, pertenciam a Jerônimo Cavalcante, o qual fugiu com Matias de Albuquerque após a queda do Arraial, sendo confiscados pela WIC e vendidos ao membro do Conselho. O outro localizado em Pernambuco, com o nome de Nossa Senhora da Conceição, pertencia a Antônio Pereira Barbosa, constando apenas que este português estava ausente e seu engenho foi confiscado e vendido ao mesmo Carpentier.<sup>291</sup>

Jacob Stachhouwer foi outro membro do Conselho Político, em 1635-36,<sup>292</sup> citado no relatório como dono de engenho que pertencera a Carlos Francisco, que era localizado na freguesia da Várzea. Com a morte do antigo dono, foi confiscado e vendido ao mesmo Stachhouwer.<sup>293</sup> O fiscal da WIC, Nicolas de Ridder, também se apoderou de dois engenhos localizados no Cabo de Santo Agostinho de nomes Velho e Guerra, ambos pertenciam a João Paes Barreto, o qual estava ausente da região e teve os engenhos confiscados.<sup>294</sup>

Para a execução do trabalho nesses engenhos, era fundamental a mão de obra escrava. O relatório geral de 1638 advertia que “sem tais escravos não é possível fazer alguma coisa no Brasil: sem eles os engenhos não podem moer, nem as terras ser cultivadas, pelo que necessariamente deve haver escravos no Brasil, e por nenhum modo podem ser dispensados: se alguém sentir-se nisto agravado, será um escrúpulo inútil”.<sup>295</sup> Concordava com o relatório o francês Auguste de Quelen, o qual afirmava, em 1640, que “o negócio dos Negros de Angola, Guiné, etc., é como uma semente, que a Companhia deve espalhar para colher de Pernambuco incríveis rendimentos, pois que as riquezas próprias do país não se podem arrecadar e obter senão trabalho desses negros”.<sup>296</sup> Na Figura 11, na página seguinte, observa-se a vista do Forte Maurício no rio São Francisco. O forte fica situado em uma colina íngreme. Inclui

<sup>290</sup> NASCIMENTO, Rômulo Luiz Xavier do. op. cit., p. 222.

<sup>291</sup> Documento 5. In: MELLO, José Antônio Gonsalves de. op. cit., Vol. I, p. 85-91.

<sup>292</sup> Ibid., p. 47.

<sup>293</sup> Ibid., p. 87.

<sup>294</sup> Ibid., p. 85.

<sup>295</sup> Ibid., p. 108.

<sup>296</sup> Documento 8. Breve relação do Estado de Pernambuco. Dedicada à Assembleia dos XIX da nobilíssima Companhia das Índias Ocidentais. Por Auguste de Quelen. Em Amsterdã, impresso por Luís Elzevier, 1640. In: MELLO, José Antônio Gonsalves de. op. cit., Vol. II, p. 434.

carros de bois que trazem mercadorias para a balsa, escravos carregando e descarregando barris, há fortificações, navios, barcos e residências.

Figura 11 – Forte Maurício no rio São Francisco.



Fonte: Pintado por Arnoldus Montanus, 1671. John Carter Brown Library. Record Number: 01631-48.<sup>297</sup>

Em estudo sobre o tráfico de escravos nos Países Baixos, Johannes Menne Postma afirmou que a produção do açúcar foi à porta principal para a entrada dos neerlandeses no tráfico. Segundo o autor neerlandês:

O fator que atraiu os neerlandeses para o tráfico transatlântico de escravos em uma base regular e em grande escala foi a conquista do Nordeste do Brasil em 1630. Grandes porções das regiões costeiras do Brasil foram desenvolvidas em uma colônia de plantação de açúcar pelos portugueses durante o século anterior. Mas o enfraquecimento do vasto império português durante o final do século XVI e início do século XVII proporcionou aos neerlandeses a oportunidade de assumir grande parte do império marítimo português, incluindo as valiosas áreas brasileiras ao norte da Bahia.<sup>298</sup>

<sup>297</sup> Edmundson, G. "The Dutch power in Brazil," *English Historical Review* (1900), p. 38-57. Disponível em: <https://jcb.lunaimaging.com/luna/servlet/s/5s73ju> Acesso em: 27 jun. 2019.

<sup>298</sup> "The factor that drew the Dutch into the transatlantic slave trade on a regular basis and on a grand scale was their conquest of northern Brazil in 1630. Large portions of the coastal regions of Brazil had been developed into a sugar plantation colony by the Portuguese during the previous century. But the weakening of the far-flung

O forte Moure, conquistado pela Companhia da Guiné (atual Gana), em 1612, era incapaz de satisfazer a demanda dos neerlandeses por escravos, portanto a Costa do Ouro não era a melhor área de exportação de negros.<sup>299</sup> Segundo Boxer, “em 1636, tornando-se aguda a necessidade de escravos no Nordeste do Brasil, os *Heeren XIX* (Conselho dos XIX) escreveram ao General comandante de Moure, na Costa do Ouro, pedindo que providenciasse, tão depressa quanto possível, uma remessa regular de escravos para Pernambuco”.<sup>300</sup>

Em 1637 foi enviada uma expedição a São Jorge da Mina (Elmina), sob a liderança do Coronel Koin, o qual conquistou a região dos portugueses e em 1641 foi conquistada Luanda, em Angola, e depois São Tomé, três locais importantes para a captura de negros (sobre as expedições, vide tópico 2.5). Consultando os dados obtidos por Van den Boorgart e Pieter Emmer, o historiador neerlandês Johannes Postma afirmou que 26.286 escravos foram desembarcados no Brasil entre 1630 e 1651.<sup>301</sup>

Wätjen também estudou a importância do trabalho escravo na colônia. Para o historiador alemão:

Como já ficou anteriormente exposto os Holandeses recebiam os trabalhadores negros de que necessitavam para a cultura da cana, desde 1637 da Guiné, e desde 1641 de Angola. Quantos negros eles acharam nas Capitanias conquistadas, quantos a elas acorreram, e quantos haviam sido feitos prisioneiros ou provinham da captura de navios negreiros portugueses, muito longe estavam de satisfazer a carência de trabalhadores escravos para o serviço agrícola na Colônia. Depois, porém, que a Companhia adquiriu a posse de feitorias na costa Ocidental da África, não mais teve de se preocupar seriamente com o abastecimento de escravos à região colonial brasileira. Segundo os dados fornecidos pela cartas gerais (Generalbriefe), pelas "Nótulas" e, em especial, pelos chamados "Recueils van de Negros", a importação total do fim de 1636 até o verão de 1645 atingiu a cifra de 23.163 negros. Os escravos adquiridos por troca de artigos que valiam em Genova, de 12 a 75 florins, e em Angola de 38 a 55, produziam nos leilões da Companhia em Recife — esta se tinha reservado expressamente o Monopólio da importação de negros, - o lucro bruto total de 6.714.423: 12 florins. Termo médio, os compradores pagavam por cabeça de 200 a 300 florins. Quando os pretos eram bem sadios, bem conformados e robustos, os preços subiam muito mais, algumas vezes mesmo a 600 e 800 florins.<sup>302</sup>

Os dados disponibilizados acima por Wätjen evidenciam como a WIC poderia lucrar com a venda dos escravos em leilão, tornando-se o comércio negreiro peça fundamental na

---

Portuguese empire during the late sixteenth and early seventeenth centuries provided the Dutch with an opportunity to take over much of the Portuguese maritime empire, including the valuable Brazilian areas north of Bahia”. In: POSTMA, Johannes Menne. **The Dutch in the Atlantic slave trade, 1600-1815**. Cambridge University Press, 1990, p. 14.

<sup>299</sup> Ibid., p. 18.

<sup>300</sup> BOXER, Charles Ralph. op. cit., p. 118.

<sup>301</sup> POSTMA, Johannes Menne. op. cit., p. 21.

<sup>302</sup> WÄTJEN, Hermann. op. cit., p. 486.

economia da Companhia na colônia. Nassau lembrava, em 1641, que a expedição para capturar Angola e São Tomé era necessária devido ao alto valor dos preços dos negros, escassos no Nordeste, pois os trazidos de Elmina eram considerados preguiçosos e difíceis de adaptar-se ao trabalho forçado.<sup>303</sup> Além das viagens em direção ao continente africano em busca de negros, muitos navios negreiros portugueses foram capturados pelos neerlandeses no Atlântico e na costa do Brasil. Gaspar Barléu reclamava do alto número de negros mortos na travessia do continente Africano ao Nordeste e a falta de boas condições nas embarcações. Acredita o cronista que:

As lamentáveis condições dos navios, os quais são desprovidos do necessário para a vida, e à míngua de alimentos que mata estas tristes almas. Varia o preço deles, conforme a condição física, sejam bem nutridos ou emaciados. Após a travessia, hão de descansar para convalescerem, pois sem isso, estes infelizes famintos não têm muito valor e morrem logo após o desembarque, debilitados pelos incômodos da viagem.<sup>304</sup>

Nas *Dagelijkse Notulen*, encontra-se alguns casos do transporte de negros e vendas desses no Recife. No dia 25 de outubro de 1639, é relatado a venda de alguns escravos no Recife, que chegaram em 4 embarcações, sendo elas *De Maagd van Enkhuizen*, *Thoolen*, *De Hoop*, *De Maagd van Dort* e *De Moriaen*.<sup>305</sup>

Em outro leilão público que ocorreu em 31 de dezembro de 1640, a embarcação *Het Wapen van Delft* trouxe 259 escravos de Elmina e Calababrij, sendo vendidos 219 negros por 97.224 florins parcelados em 6 meses. A Companhia ainda ficou com os 40 escravos restantes, os quais seriam usados para construção de uma ponte em Recife, além de cuidar dos animais da WIC, do cultivo dos alimentos e da construção de acomodações de oficiais.<sup>306</sup> Os lucros auferidos pelas vendas de escravos eram diretamente depositados na conta da Companhia, já que a mesma possuía o monopólio do tráfico de negros oriundo de 1638.

Nesse ano, uma das principais preocupações do Conde Maurício de Nassau foi sobre o monopólio comercial exercido pela WIC. Entretanto, essa discussão iniciou ainda em 16 de outubro 1630, quando foi rompido o monopólio da Companhia na Capitania de Pernambuco permitindo, provisoriamente, que o tráfico com Olinda e Recife fosse feito entre todos os

<sup>303</sup> Documento 6. In: MELLO, José Antônio Gonsalves de. op. cit., Vol. I, p. 186-187; GOUVÊA, Fernando da Cruz. **Maurício de Nassau e o Brasil Holandês**: correspondência com os Estados Gerais. Editora Universitária UFPE, 1998, p. 124-125.

<sup>304</sup> BARLÉU, Gaspar. op. cit., p. 418.

<sup>305</sup> Nome dos navios em português de acordo com a ordem do texto: A Viagem de Enkhuizen; *Thoolen* sem tradução; A Esperança; A Viagem de Dordrecht; O Moreno. **Dagelijkse Notulen**. **Mimeografado**, 25/10/1639, p. 148.

<sup>306</sup> *Ibid.*, p. 194.

habitantes do Brasil sujeito a administração neerlandesa, mas como lembrou Boxer, os navios cargueiros da WIC deveriam ser utilizados para o transporte das mercadorias, com o devido pagamento do frete e da taxa de comboio.<sup>307</sup>

O historiador inglês lembrou que nos quatro primeiros anos, poucos homens de negócios neerlandeses arriscaram uma tentativa de comércio com a região nordestina pela WIC, muito devido ao constante cotidiano de guerra. Somente após a conquista da Paraíba em 1634 que a situação veio melhorar.<sup>308</sup> Nesse mesmo ano, um novo edital que liberava o comércio livre de forma limitada foi promulgado, mas diferente da permissão de 1630, somente a WIC poderia exportar provisões e munições ao território, como também o comércio do pau-brasil.<sup>309</sup>

O grande problema dessa liberação, segundo Herman Wätjen, foi os mercadores livres iniciarem a importar os produtos que eram reservados a Companhia, obtendo bons lucros.<sup>310</sup> Muitos desses mercadores livres eram ex-funcionários da WIC no Brasil. A partir dessa situação que muitos defensores do monopólio queriam restaura-lo na conquista. Desde esse acontecimento, iniciou um debate entre as câmaras nas Províncias Unidas acerca do tema do comércio livre x monopólio. Enquanto Amsterdã era a favor do livre comércio, as câmaras da Zelândia e Groninga estavam do lado oposto, querendo manter a exclusividade do comércio nos domínios Além-mar da WIC, os quais eram garantidos pela Carta Patente de 1621 (Artigo I). Os Estados Gerais decidiram a favor dos monopolistas, promulgando um edital em 27 de dezembro de 1636, autorizando a WIC a restabelecer o monopólio oriundo da Carta Patente.<sup>311</sup>

Entretanto, a discussão durou até a chegada do Conde Maurício de Nassau. O Governador do Brasil Holandês recebeu cartas com opiniões diferentes sobre o assunto de várias câmaras e lugares das Províncias Unidas.<sup>312</sup> Nassau julgou necessário externar sua opinião sobre tão importante questão para a administração e para o bem da Companhia.

Alertava o Governador para a mudança na situação econômica da região e argumentava que não poderia a Companhia pensar que os negócios estavam indo bem e poderia ela exercer o monopólio comercial sem causar danos aos lucros dos comerciantes

---

<sup>307</sup> BOXER. Charles Ralph. op. cit., p. 106.

<sup>308</sup> Ibid., p. 106-107.

<sup>309</sup> Ibid., p. 107.

<sup>310</sup> WÄTJEN, Hermann. op. cit., p. 449-450.

<sup>311</sup> BOXER. Charles Ralph. op. cit., p. 107-108; NASCIMENTO, Rômulo Luiz Xavier do. op. cit., p. 124-126; WÄTJEN, Hermann. op. cit., p. 449-450.

<sup>312</sup> Carta de Nassau aos Estados Gerais de 16 de janeiro de 1638. Antônio Vaz, Pernambuco. 'Cartas Nassovianas'. op. cit., p. 28.

particulares.<sup>313</sup> Evaldo Cabral de Mello discutiu como os cidadãos livres influenciaram no debate da manutenção ou não do monopólio no governo Nassoviano. Segundo o autor, desde o ano de 1634:

O comércio da colônia fora aberto a todos os cidadãos neerlandeses em detrimento do monopólio da Companhia. Nos últimos anos, os chamados *vrijluiden* (cidadãos livres) haviam afluído ao Recife. Parte deles atuava por conta própria, outra como agentes comerciais de negociantes neerlandeses, especialmente de Amsterdã – e de ambas as maneiras provocaram a inquietação dos dirigentes da WIC, que insistiam na preservação estrita do seu monopólio.<sup>314</sup>

Ainda segundo Cabral de Mello, a Câmara do Recife também se mostrou contra o monopólio da WIC em representação ao Conselho dos XIX<sup>315</sup>, estimando que “a renda da navegação dos barcos e passos para os açúcares, passagens e pescarias, em 10 mil libras de grossos”.<sup>316</sup> O próprio Conde Maurício de Nassau era favorável ao comércio livre. Como a decisão de acabar ou não com o monopólio dependeria do conselho, o Conde argumentava aos Estados Gerais:

Assim que o comércio estiver monopolizado a Companhia ver-se-ia defraudada das comissões, fretes e seguros que antes lhe davam uma bela renda, da qual ficará privada e nada lhe entrará nos cofres. Ao contrário se a Companhia vier a negociar terá primeiramente que despender capitais avultados para arranjar os carregamentos necessários, e como aqui já existe tamanha quantidade de mercadorias que os negociantes não acham compradores e o país está abarrotado, os carregamentos da Companhia ficarão encostados ou terão saída muito demorada, resultando daí aumento no ônus dos juros, quebras e deteriorações; ainda assim o pouco que for vendido seria com pequeno lucro, porquanto os particulares não de entremeter-se com a Companhia e esta não poderá suportar a sua concorrência ou perderá os ganhos que muitos pretendem deva fazer como os particulares até agora fizeram; vendendo as suas mercadorias a prazo de um ano e mais e, a fim de dar-lhes melhor saída, fazendo ainda adiantamentos de dinheiro aos compradores; obrando assim é claro que a Companhia veria não só frustrações os lucros presentemente imaginados como até perdê-los-ia de todo, enquanto que mantendo livre o comércio terá em todo o tempo ainda uma boa renda das citadas comissões, fretes e seguros, e devendo se notar que todo o açúcar na maioria dos engenhos já está vendido ou dado em penhor, de modo que será precisa toda a diligência para obter o açúcar que a Companhia ter de enviar este ano de torna viagem.<sup>317</sup>

A afirmação acima foi confirmada por Gaspar Barléu, o qual evidenciou que seria melhor para todos que os mercadores recebessem a licença de comercializar no Brasil, pois

<sup>313</sup> GOUVÊA, Fernando da Cruz. op. cit., p. 58.

<sup>314</sup> MELLO, Evaldo Cabral de. **O Brasil Holandês**. São Paulo: Penguin Classics, 2010, p. 171-172.

<sup>315</sup> *Ibid.*, p. 180.

<sup>316</sup> *Ibid.*

<sup>317</sup> Carta de Nassau aos Estados Gerais de 16 de janeiro de 1638. Antônio Vaz, Pernambuco. ‘Cartas Nassovianas’. op. cit., p. 30-31.

segundo o cronista neerlandês, “rejeitada esta, a Companhia perderia o lucro na forma de impostos, taxas de exportação e importação, e arrecadações alfandegárias”.<sup>318</sup> Por fim, os Estados Gerais aprovaram o comércio livre no Brasil, em 29 de abril de 1638. Segundo Evaldo Cabral de Mello, a WIC ficaria com “a exclusividade da navegação, exportação de pau-brasil e da importação de escravos e material bélico. Ademais, teria o direito a cobrar até 10% do valor dos gêneros importados; e até 20% dos exportados, além de fretes, taxas portuárias e outras”.<sup>319</sup>

Convém lembrar que o fim do monopólio não gerou impactos somente na área de navegação. A *Dagelijkse Notulen* de 22 de outubro de 1638 mostrou que, com a abertura do comércio livre e a chegada de cidadãos livres das Províncias Unidas, aumentou o interesse nas casas e propriedades na colônia, aproveitando-se a Companhia em taxar essas propriedades particulares em Recife o mais rápido possível.<sup>320</sup> Com o monopólio ou não, a falta de embarcações foi um dos principais obstáculos da WIC na conquista, acentuando-se no governo Nassoviano.

Maurício de Nassau reclamava em cartas aos Estados Gerais da falta de embarcações no litoral, tanto para guerra como para o comércio, desde a sua chegada em 1637. Essas dificuldades da navegação na colônia não foram somente sentidas pelo Governador neerlandês. Na sua relação dedicada ao Conselho dos XIX, Augusto de Quelen sugeriu nove pontos importantes para a manutenção do comércio marítimo. Três destes pontos estão listados a seguir:

1. Quando ela (WIC) fretar navios particulares, que os comandantes e suas equipagens sejam obrigados a estarem presentes para ordenar a carga, conforme o seu dever e profissão, a fim de que, quando por culpa deles se arruinarem as mercadorias, possam ser condenados a indeniza-las, etc. etc.; e satisfaça também a Companhia aos negociantes os seus prejuízos nos mesmos casos, abatendo-os no frete dos navios, do qual está assegurada até o fim da viagem; e quanto aos comandantes dos próprios navios da Companhia, que eles se achem igualmente presentes ao carregamento, a fim dirigirem a estiva das mercadorias e, havendo fraude ou falta de algumas delas, que possam ser cobradas de seus salários.
2. Que os Senhores do Alto Conselho determinem lá tantos navios de carga (se tanto houver) quanto os da Companhia e que os comerciantes possam carrega-los a sua conveniência. E a fim de que não haja motivos para queixas nem desculpas daqueles aos seus patrões de cá, dizendo que não conseguiram praça para carregar seus açúcares, façam convocar os comerciantes e feitores e lhes perguntem quantas caixas têm prontas para embarcar em tal dia; façam rol do número delas; verifiquem se os navios fretados para a viagem e mais os da Companhia são suficientes para o transporte daquelas caixas e das caixas de açúcar da Companhia; não sendo, seriam fretados os necessários (havendo disponíveis), obrigando-se previamente os ditos

<sup>318</sup> BARLÉU, Gaspar. op. cit., p. 147.

<sup>319</sup> MELLO, Evaldo Cabral de. op. cit., p. 186. Ver também: BOXER. Charles Ralph. op. cit., p. 115.

<sup>320</sup> *Dagelijkse Notulen. Mimeografado, 22/10/1638, p. 75.*

comerciantes e feitores ao pagamento do frete e da avaria das caixas para as quais requererem praça e prometeram carregá-las ao tempo da partida dos navios, ao que faltando, sejam obrigados ao pagamento do frete e avaria das caixas que carregarem a menos, sendo avaliado o peso das caixas à razão de vinte arrobas uma pela outra [...].

3. Que os ditos navios sejam obrigados a navegar em comboio até a Holanda, sobretudo os que se encontrarem nas proximidades da costa da Inglaterra. Por um descuido notável cometido pelos 4 navios partidos de Pernambuco no mês de agosto último foi perdido o *Mercúrio* e pouco faltou para ser perdido o *São João*.<sup>321</sup>

O primeiro e o segundo pontos evidenciavam a importância de ter a liderança dos comandantes dos navios nos portos, eram eles que deveriam organizar o embarque das mercadorias e cuidar para que essas não sofressem avarias, senão teriam que indenizar o proprietário delas. O terceiro ponto destacou a formação dos comboios no sistema de navegação no Atlântico, fundamental para a defesa de uma esquadra. Enquanto as embarcações de carga iriam ao centro, os navios de guerra velejariam ao lado, protegendo-as dos inimigos do mar. Foi esse sistema que Portugal adotaria a partir de 1649, com a criação da Companhia Geral de Comércio do Brasil, protegendo as embarcações que saíam da colônia em direção ao país ibérico e foi essa mesma companhia de comércio que habilitou os portugueses, segundo Evaldo Cabral de Mello, “a desferir o golpe de misericórdia contra o Recife”.<sup>322</sup>

### 3.5 A guerra no mar

Os 24 anos de permanência dos neerlandeses no Brasil muito se deve a sua força naval. Discutiu-se no primeiro capítulo que o desenvolvimento naval neerlandês no século XVII foi essencial para a ascensão das Províncias Unidas, especialmente contra o império Habsburgo. Gaspar Barléu escrevia, “as partes do norte e sul do Mar Atlântico eram protegidas pelos navios e pelas flotilhas que iam e vinham de acordo com as temporadas. Os comandantes da Companhia usavam a frota para tornar-se um perigo constante para o inimigo a costa inteira da América”.<sup>323</sup> Essa Força Naval que transitava nos oceanos foi vista na frota que invadiria Pernambuco em 1630, a qual era composta por 75 navios das diversas câmaras das Províncias Unidas. Era comandada pelo Hendrick Corneliszoon Loncq e estava repleta de soldados, marinheiros e armamentos, essenciais para a empreitada no Atlântico Sul e contava ainda com o Almirante Pieter Adriaensz. Ita e com o Vice-Almirante Joost van Trappen, este

<sup>321</sup> Documento 8. In: MELLO, José Antônio Gonsalves de. op. cit., Vol. II, p. 434.

<sup>322</sup> MELLO, Evaldo Cabral de. op. cit., p. 49.

<sup>323</sup> BARLÉU, Gaspar. op. cit., p. 73.

último conhecido no dia a dia naval como *Banckert*. Como Coronel das tropas foi designado Diederick van Waenderburgh, o qual também teria o título de Governador da região a ser conquistada.<sup>324</sup> Os 75 navios contabilizavam 1.221 canhões, 32 peças<sup>325</sup>, 180 colubrinas, 4.039 soldados e 4.502 marinheiros. Na Tabela 2, segue o quantitativo da Armada neerlandesa de invasão a Pernambuco:

**Tabela 2 – Forças Navais sob o comando de Hendrick Corneliszoon Loncq.**

Câmara de Amsterdã					
Denominação	Comandante	Tonelagem	Armamento Ferro + Bronze	Gente de mar	Gente de guerra
<i>Amsterdam</i>	Pieter Willemsz.	500	42 (18 + 24)	155	107
<i>Hollandschen Thuyn</i>	Albert Jansz. Van Griet	400	38 (22 + 16)	118	102
<i>Salamander</i>	Pieter Fransz	300	36 (30 + 6)	134	85
<i>Hollandia</i>	Thomas Sickes	300	34 (22 + 12)	125	93
<i>Fame</i>	Oucke Douwes	300	36 (30 + 6)	132	60
<i>Province van Utrecht</i>	Hendrick Jacobsz. Kat	300	30 (22 + 8)	118	68
<i>Swarte Leew</i>	Marcus Martensz.	180	24 (20 + 4)	92	65
<i>Amersfoort</i>	Dirck Simonsz	200	26 (18 + 8)	87	54
<i>Overijssel</i>	-	160	26 (18 + 8)	77	34
<i>Swol</i>	Pieter Claersz. Van Wieringhe	130	24 (16 + 8)	64	83
<i>Geele Sonne</i>	Pieter Dirksz.	200	24 (22 + 2)	54	100
<i>Fortuyn</i>	Claes Jansz.	80	10 colubrinas	19	-
<i>Ouderkerck</i>	Pieter Jansz. Harman	60	6 colubrinas	27	30
<i>Diemen</i>	Meynerdt Jansz. Kandt	60	6 colubrinas	27	48
<i>Geldria</i>	Andries Jansz. Blaeuw	300	34 (22 + 12)	130	-
<i>Pinas</i>	Hans Kools	100	18 (16 + 2)	75	-
<i>Gulde Valck</i>	Arent Verchtersz. Van Medenblick	200	24 (22 + 4)	50	112
<i>Campen</i>	Frans Claesz. Van Dunkerdam	140	22 (14 + 8)	53	75
<i>Meerminne</i>	Mens Cornelisz	140	22 (18 + 4)	56	102
<i>Gallionik</i>	-	-	20 peças	-	-
<i>De Otter</i>	Cornelis Corneliszoon Jol	90	14 (12 + 2)	36	55
<i>Arca de Noé</i>	Claes Claesz.	140	20 colubrinas	42	97
<i>Brack (iate)</i>	Jan Jansz. Vos	60	16 (8 + 8)	44	-
<i>Swarte Ruyter (iate)</i>	Hendrick Joosten.	60	14 colubrinas	44	-
<i>Eenhoorn (iate)</i>	Cornelis Jansz. Van Uitgeest	80	10 colubrinas	40	27
<i>Voghel Phoenix (iate)</i>	Reynert Pietersz. Van	60	12 (10 + 2)	39	45

<sup>324</sup> LAET, Johannes de. op. cit., Livro VI, ps. 49.

<sup>325</sup> “Peças” ou *Senk* é um termo genérico para canhão.

	Amelandt				
<i>Halve Maen (iate)</i>	-	90	14 (12 + 2)	43	55
<i>Muyden (iate)</i>	Michiel Gijbertsz	60	14 (12 + 2)	36	45
<i>Concordia (Fretado)</i>	-	140	16 colubrinas	-	87
<i>Adam e Eva (Fretado)</i>	-	200	12 colubrinas	-	134
<i>Sonne-blom</i>	-	200	14 colubrinas	-	104
<b>Câmara da Zelândia</b>					
<b>Denominação</b>	<b>Comandante</b>	<b>Tonelagem</b>	<b>Armamento Bronze + Ferro</b>	<b>Gente de mar</b>	<b>Gente de guerra</b>
<i>Princesse Amelia</i>	-	300	38 (18 + 20)	154	200
<i>Domburgh</i>	Cornelis Loncq	130	22 (18 + 4)	88	38
<i>Leewinne</i>	Jacob Corinsz	160	18 (16 + 2)	67	78
<i>Gulde Sonne</i>	Jacob Huyghen	160	20 (16 + 4)	89	43
<i>Leeuw</i>	Adrien Knaep	120	16 (14 + 2)	69	40
<i>Middelburgh (Groot Galeon)</i>	-	-	12 peças	-	-
<i>Neptunus</i>	Cornelis Pietersz. Schot	120	25 (19 + 6)	125	-
<i>Thertholen</i>	Lucas Pol	180	28 (18 + 10)	84	108
<i>Swane</i>	Samuel Lucasz.	250	22 (18 + 4)	114	95
<i>Oragnie</i>	Willem Cornelisz. Domburgh	250	34 (14 + 20)	130	134
<i>Tiger</i>	Jan Brandt	120	20 (16 + 4)	69	111
<i>Wassende Maene</i>	Pieter Anthonisz van de Put	125	16 (10 + 6)	50	-
<i>Oudt Vliissinghen</i>	Willem Willemsz.	150	19 (15 + 4)	72	-
<i>Haese</i>	-	15	3 colubrinas	25	
<i>Post-paert (iate)</i>	Jan Jansz.	80	14 (12 + 2)	70	54
<i>Meermine (iate)</i>	Marinus Dircksz	40	8 (4 + 4)	43	-
<i>Eendracht (iate)</i>	-	80	14 colubrinas	103	-
<i>Swaene (iate)</i>	Jacob Pietersz	30	6 colubrinas	32	-
<b>Câmara de Mosa</b>					
<b>Denominação</b>	<b>Comandante</b>	<b>Tonelagem</b>	<b>Armamento Bronze + Ferro</b>	<b>Gente de mar</b>	<b>Gente de guerra</b>
<i>Utrecht</i>	-	300	35 (28 + 7)	142	85
<i>Swaen</i>	-	140	20 (18 + 2)	78	60
<i>Goulde Leeuw</i>	Jacob Theunisz	140	18 (16 + 2)	-	-
<i>Neptunus</i>	-	230	28 (22 + 6)	102	53
<i>Eendracht</i>	-	100	20 (18 + 2)	-	-
<i>Oragnien-Boom (iate)</i>	-	70	14 colubrinas	-	-
<i>David (iate)</i>	-	60	14 colubrinas	-	-
<i>Salm (iate)</i>	-	80	16 colubrinas	-	-
<b>Câmara de Groninga</b>					
<b>Denominação</b>	<b>Comandante</b>	<b>Tonelagem</b>	<b>Armamento Bronze + Ferro</b>	<b>Gente de mar</b>	<b>Gente de guerra</b>
<i>Groeninghen</i>	Symon Volkersz. Bobbert	300	32 (20 + 12)	110	100
<i>Wapen van Nassauw</i>	Kraft Fredericksz.	220	26 (14 + 12)	57	165

<i>Omlandia</i>	Hendrick Cornelisz	250	28 (22 + 6)	50	165
<i>Graef Ernest</i>	Pieter Jansz. Vermin	200	26 (20 + 6)	52	132
<i>Matance</i>	Jan Cornelisz.	110	20 (16 + 4)	34	66
<i>De Havik</i>	-	-	10 peças		
<i>Staadten-Landt</i>	-	-	10 peças	-	-
<i>Vos (iate)</i>	Claes Heyndricksz.	70	14 (10 + 4)	64	23
<i>Swaluwe (iate)</i>	Hendrick Heyndricksz	30	10 (6 + 4)	36	5
<b>Câmara da Holanda do Norte</b>					
<b>Denominação</b>	<b>Comandante</b>	<b>Tonelagem</b>	<b>Armamento Bronze + Ferro</b>	<b>Gente de mar</b>	<b>Gente de guerra</b>
<i>Munnickendam</i>	Pieter Fredericksz. Nassauw	300	24 + 6?	140	75
<i>Enchuysen</i>	Laurens Claesz. Den Boer	230	22 (14 + 8)	94	51
<i>Groen-Wijf</i>	Frederick Volkersz. Landtman	150	16 (12 + 4)	77	37
<i>St. Peter</i>	-	-	30 peças	-	-
<i>Wapen van Hoorn</i>	Jan Jacobsz. May	110	16 (10 + 6)	66	57
<i>Jonghe Mauritius</i>	Jan Louwenz	130	18 (16 + 2)	43	38
<i>West-Vrieslandt</i>	-	200	14 colubrinas	-	44
<i>Oudevaer (iate)</i>	Pieter Symonsz.	90	12 (10 + 2)	56	9
<i>Groeninghn</i>	-	-	-	-	106

**Fonte:** Os dados da tabela foram retirados da obra de Laet, como ele foi diretor da WIC, teria acesso mais facilitado aos nomes dos navios da frota, portanto sendo mais confiável consulta-lo. Richshoffer também lista algumas embarcações, já que participou da invasão. O desenho da tabela foi retirado da obra de Max Justo Guedes. Ver: GUEDES, Max Justo. op. cit., p. 104; LAET, Johannes de. op. cit., Livro VI, p. 49-57; RICHSHOFFER, Ambrosius. op. cit., p. 43-47.

O navio *Amsterdã* era a nau Capitânia da frota, onde estava embarcado o comandante Loncq. Nos navios *Hollandschen Thuyn* e *Princesse Amelia* iriam embarcados o Almirante Pieter Adriaensz. Ita e o Vice-Almirante Joost van Trappen, respectivamente. A invasão ocorreu em duas frentes, na cidade do Recife e em Pau Amarelo (bairro da atual cidade de Paulista-PE). De acordo com Laet, o Coronel Waenderburgh contava com uma esquadra de 16 navios<sup>326</sup>, 1.200 soldados e 700 marinheiros para o desembarque na praia de Pau Amarelo. Provavelmente esse número da tropa que acompanhava o Coronel não foi considerado suficiente para invadir a capitania pelo litoral Norte, pois Laet informou que no dia do desembarque, a soldadesca foi dividida em três regimentos, sendo a vanguarda composta por 934 homens e comandada pelo Tenente Coronel Eltz, o centro era composto por 1.049 homens comandados pelo Tenente Coronel Steyn-Callenfels e o Major Touche Honx

<sup>326</sup> Foram os navios *Maen*, *Enchuysen*, *Swol*, *Utrecht*, *Oragnie-Boom*, *Nassauw*, *Matanza*, *Groeninghen*, *Omlandia*, *Fame*, *Goude Leeuw*, *Geele Soone*, *Poste Paerdt*, *Hollandia* e *Moorinne*. In: LAET, Johannes de. op. cit., Livro VI, p. 68.

comandava a retaguarda com 965 homens, totalizando, portanto, 2.948 soldados que marcharam ao longo da costa até Recife, um número bem maior aos 1.200 iniciais.<sup>327</sup>

Os dados de Laet são mais próximos do folheto denominado *Da conquista da cidade de Olinda*, impresso pouco tempo depois nas Províncias Unidas, relatando o sucesso da invasão a Pernambuco. Nele, consta que 16 embarcações foram enviadas a Pau Amarelo com o Coronel Waenderburgh, o qual contava com 2.400 soldados e 300 marinheiros, desembarcando sem resistência na praia.<sup>328</sup>

Enquanto Waenderburgh tinha sucesso no litoral Norte, Loncq não obtinha êxito no Recife. Matias de Albuquerque mandou incendiar embarcações no Poço, além ter mandado afundar uma barca para fechar a entrada da Barreta, as duas principais entradas para o porto do Recife, não contava também o Almirante pela força dos ventos que colocariam os navios sob o risco de colidir nos arrecifes.<sup>329</sup> Mesmo com todas essas dificuldades, os neerlandeses conseguiram tomar a cidade de Olinda no dia 16 de fevereiro. Segundo Charles Boxer, “compreendendo que a queda de Recife se mostrava inevitável, visto como a maioria de seu pessoal não obedecia ao comando, às primeiras horas do dia 17 de fevereiro ateava Matias de Albuquerque fogo em todos os navios e armazéns de açúcar existentes no porto”.<sup>330</sup>

A conquista do principal porto da região não garantiu aos neerlandeses a tranquilidade necessária para o início da administração do território. Para a Companhia, o período entre 1630-1636 ficou marcado por mudanças estratégicas para dominar a região. Enquanto os luso-brasileiros usavam a “guerra lenta”, a qual visava à contenção do inimigo e controle do interior<sup>331</sup>, a WIC, nesses primeiros anos, teve bastante dificuldade de sair de Olinda e Recife. Além da guerra lenta praticada pela resistência, a adoção das forças batavas do bloqueio naval + sítio das praças fortes contribuiu para o insucesso da Companhia na região. Pensava os neerlandeses que, com uma força marítima muito mais poderosa que a luso-brasileira, poderiam dominar com facilidade os portos da costa.

Segundo Evaldo Cabral de Mello, “a preferência da WIC por este tipo de operação (bloqueio naval + sítio das praças fortes) era compreensível, de vez que ele permitiria tirar partido da superioridade naval, da artilharia e engenharia neerlandesas, que exigiria menores

---

<sup>327</sup> Ibid., Livro VI, p. 69-70.

<sup>328</sup> Da conquista da cidade de Olinda. Impresso em 1630. In: HORCH, Rosemarie Erika. **A tomada de Olinda**. Instituto de Estudos Brasileiros da Universidade de São Paulo. 1979, p. 748.

<sup>329</sup> LAET, Johannes de. op. cit., Livro VI, p. 69.

<sup>330</sup> BOXER, Charles Ralph. op. cit., p. 56.

<sup>331</sup> MELLO, Evaldo Cabral de. op. cit., p. 31-34.

despesas, poupando gastos com tropa numerosa”.<sup>332</sup> Todavia, a estratégia não logrou êxito, as invasões executadas na Paraíba, Rio Grande do Norte e ao Cabo de Santo Agostinho foram mal sucedidas. Em 1631, o Governador Waenderburgh percebera que o Nordeste poderia auto abastecer-se, pois teria “sido tão cultivada, que, sem falar no vinho e no óleo, pode prover suficientemente às suas próprias necessidades”.<sup>333</sup> Além disso, a Marinha neerlandesa ainda não conquistara todas as regiões, permitindo que a resistência tivesse a capacidade de utilizar outros ancoradouros na costa para escoar o açúcar e receber víveres da metrópole.<sup>334</sup>

Esse envio, pelas forças luso-brasileiras, das caixas de açúcar para Portugal por outros portos da costa nordestina foi chamado por Evaldo Cabral de Mello como escáfulas do comércio livre.<sup>335</sup> Enquanto o porto do Recife estava nas mãos dos invasores, os outros portos do litoral, entre eles os do Cabo de Santo Agostinho, Porto de Pedras, Porto Francês e a Baía da Traição, como também os rios Goiana e Formoso, serviam para escoar o açúcar para o Reino e receber mantimentos.<sup>336</sup>

D. van Waenderburgh observava que para enfraquecer a resistência, seria necessário uma melhor empregabilidade dos navios de pequeno porte. Em missiva enviada aos Estados Gerais em 1631, lamentava o Governador da pouca eficiência dos navios maiores, que não poderiam navegar nos cursos interiores dos rios, afirmando que não seriam de grande utilidade. Segundo ele, “o mais prudente em minha opinião seria retirar daqui os ditos navios, pois que esta costa e estes portos são mais fáceis de defender por meio de pequenos yachts e chalupas do que por meio de navios grandes [...]”.<sup>337</sup>

Apesar de Waenderburgh estar correto na necessidade de mais barcos menores na região, seu pensamento que as embarcações de grande porte seriam pouca utilidade na conquista não é verdade, pois ajudariam a defender o litoral contra uma possível Armada restauradora e dos poderosos galões luso-espanhóis, mais armados em comparação aos maiores navios neerlandeses, os *fluits*.

Em 1632 a Companhia então percebeu que para vencer as escáfulas do açúcar, a iniciativa da contraguerrilha teria que ser adotada. Uma contraguerrilha não somente em terra, mas também no mar e no sistema fluvial. Como possuíam uma força naval mais poderosa, os

---

<sup>332</sup> *Ibid.*, p. 51-52.

<sup>333</sup> Missiva do Governador D. van Waenderburgh, em Antônio Vaaz, aos Estados Gerais. Datada de 3 de agosto de 1631. In: **Documentos holandeses**, p. 74.

<sup>334</sup> *Ibid.*

<sup>335</sup> MELLO, Evaldo Cabral de. *op. cit.*, p. 83-84.

<sup>336</sup> *Ibid.*, p. 85-86.

<sup>337</sup> Missiva do Governador D. van Waenderburgh, em Antonio Vaaz, aos Estados Gerais. Datada de 09 de novembro de 1631. In: **Documentos Holandeses**, p. 89.

batavos cercariam os rios, portos e engenhos que abasteciam as tropas luso-brasileiras. Segundo Rômulo Nascimento, “a partir das operações de guerrilha adotadas em 1632, embarcações menores como iates e chalupas passaram a ser utilizadas no bloqueio de barras e incursões aos rios para fins de assalto e saque”.<sup>338</sup>

Uma expedição à vila de Igarassu em 30 de abril de 1632, proposta pelo Governador Waenderburgh e guiada pelo mulato desertor das fileiras portuguesas, Domingos Fernandes Calabar, possibilitou, de acordo com Johannes de Laet, “a cortar os recursos do inimigo, atacando e arruinando os habitantes que dali iam diretamente levar-lhe auxílio de gente, dinheiro e víveres”.<sup>339</sup> O sucesso dessa empreitada mostrou como os neerlandeses deveriam atuar no Nordeste, com incursões aos locais de interesse da resistência, através de cerco naval nos rios e portos, além de incendiar os engenhos que abasteciam as tropas inimigas. Segundo Evaldo Cabral de Mello, “Igaraçu (Igarassu) assinalou a virada na condução da guerra”.<sup>340</sup>

Os resultados da expedição de Igarassu e da nova estratégia da WIC começaram a aparecer em pouco tempo. Algumas cartas luso-brasileiras encaminhadas para Portugal e Espanha foram interceptadas por embarcações neerlandesas na costa nordestina. Uma dessas cartas, escrita por Diego Lopes Chaves em 25 de julho de 1632, na Bahia, reclamava:

Desde que D. Antônio de Oquendo partiu desta Bahia, havendo quase 11 meses, o inimigo não se afastou mais da barra e da costa, pelo que não pode sair navio algum, e tudo está suspenso, não havendo despacho ou venda de açúcar, cujo produto vivem os habitantes do Brasil. Garanto-vos que, se esse longo bloqueio durar, não se pode calcular e julgar o que será desta província, considerando quanto o inimigo é poderoso.<sup>341</sup>

Em duas outras cartas, uma escrita por Gaspar Demeres e outra por autor desconhecido, demonstram a insatisfação dos luso-brasileiros com Duarte Albuquerque. Segundo Demeres, “os que nos governam não têm maior desejo senão que essa guerra dure eternamente, escrevendo ao rei que o inimigo está completamente desaminado, e que abandonará o Recife”.<sup>342</sup> A carta do autor desconhecido reclamava da família Albuquerque, afirmando que cansou “de procurar lugar por onde embarcar duas caixas de açúcar, e não pude encontrar, porque um ladrão, que governa este país, não consente que os patrões de

<sup>338</sup> NASCIMENTO, Rômulo Luiz Xavier. op. cit., p. 135.

<sup>339</sup> BOXER. Charles Ralph. op. cit., p. 70-71; LAET, Johannes de. op. cit., Livro IX, p. 258; Ver também o documento enviado por Waenderburgh aos Estados Gerais: Missiva do Governador D. van Waenderburgh, em Antônio Vaaz aos Estados Gerais. Datada de 9 de maio de 1632. In: **Documentos holandeses**, p. 101-104.

<sup>340</sup> MELLO, Evaldo Cabral de. op. cit., p. 57.

<sup>341</sup> Carta de Diego Lopes Chaves em 25 de julho de 1632, Bahia. In: LAET, Johannes de. op. cit., Livro IX, p. 287.

<sup>342</sup> Carta de Gaspar Demeres a N. S. do Real, em 22 de outubro de 1632. In: LAET, Johannes de. op. cit. Livro IX, p. 287.

navios levem as próprias mercadorias; carrega os navios por sua conta, do irmão e também do rei”.<sup>343</sup>

Mais interessante é a carta de 12 de novembro de 1632, de autor anônimo e originada do Cabo de Santo Agostinho. Nela, são informadas que as notícias do Brasil são as piores possíveis e relatou a expedição neerlandesa a Igarassu em abril e Porto Calvo em junho desse ano. Afirmou que “o inimigo fez a maior expedição que jamais ousou fazer, pois foi até Igarassu e saqueou-a, matou muitos e dirigiu-se para onde bem quis. E agora em Porto Calvo, incendiaram quatro ou cinco engenhos, sem sofrer resistência em parte alguma”.<sup>344</sup>

Essas cartas evidenciam a insatisfação dos luso-brasileiros com as atitudes tomadas pelos governadores locais, por outro lado, mostram que as táticas de guerra escolhidas pela Companhia para atuar na região estavam auferindo lucros. Convém lembrar que a utilização dessa tática de guerrilha, apesar de enfraquecer a resistência, não cessaria por completo o recebimento dos víveres pelos luso-brasileiros, o ideal seria conquistar outras capitanias.

Ainda em 1630, os conselheiros políticos decidiram nomear Johannes Walbeeck como Almirante na Costa do Brasil, sob justificativa de ter uma melhor direção aos negócios marítimos.<sup>345</sup> Walbeeck regressara às Províncias Unidas em 1633, onde preparou um relatório para o Conselho dos XIX sobre a situação das forças batavas no Nordeste, focando nas regiões entre o rio São Francisco e a Paraíba. Escreveu sobre a necessidade de ocupar as outras capitanias e conquistar também o porto do Cabo de Santo Agostinho, ao Sul, este último considerado o principal ancoradouro em posse pelos luso-brasileiros. Segundo Walbeeck:

A conquista desta região consiste na conquista e anexação do Cabo de Santo Agostinho, do Recife, da Ilha de Itamaracá e da cidadela em Paraíba, pela realização que toda a costa poderá ser fechada ao comércio com Portugal. Entre esses pontos mencionados, não se encontra nenhum porto de alguma importância, que nos possa ser-nos prejudicial [...] o Cabo de Santo Agostinho, situado a igual distância entre Santo Aleixo e o Recife de Pernambuco, tem o porto de Nossa Senhora de Nazaré e os dois rios Ipojuca e Santo Antônio de Cabo aí se lançam no mar [...] por ele o Arraial é provido de farinha e comestíveis, que pequenas barcas, navegando entre os recifes, trazem do Sul (provavelmente da Capitania da Bahia), sem que os nossos cruzadores possam impedi-lo.<sup>346</sup>

<sup>343</sup> Outra carta de 20 de outubro. In: LAET, Johannes de. op. cit., Livro IX, p. 288.

<sup>344</sup> Outra carta de 12 de novembro, do Cabo de Santo Agostinho. In: LAET, Johannes de. op. cit., Livro IX, p. 288.

<sup>345</sup> LAET, Johannes de. op. cit., Livro VII, p. 87.

<sup>346</sup> Relatório do conselheiro político no Brasil Jean de Walbeeck, apresentado aos diretores da Companhia das Índias Ocidentais a 2 de julho de 1633, lido pelos Estados Gerais a 11 de julho de 1633. In: **Documentos holandeses**, p. 126-127.

O relatório de Johannes Walbeeck evidenciava a necessidade da WIC de conquistar esses territórios, pois sabia o ex-conselheiro e Almirante da importância desses portos para os luso-brasileiros. Seria necessário, portanto, a conquista desses locais e assim ocorreu. A partir de 1633, houve uma série de incursões realizadas com os objetivos propostos por Walbeeck nas Províncias Unidas. Em junho daquele ano, tomaram a Ilha de Itamaracá. Perto do final de 1633, era a vez da Capitania do Rio Grande cair em mãos batavas. Foram os dois novos membros no Conselho Político, Mathias van Ceulen e Johan Gijsselingh que, pela insistência do Conselho dos XIX, aprovaram uma incursão ao Rio Grande, com as forças navais comandadas por Jan Cornelisz. Lichthardt.

Em 1634, a força naval neerlandesa empreendeu ataques ao Cabo de Santo Agostinho e à Paraíba. Segundo Laet, a decisão de atacar esses dois territórios passou pela chegada de reforços entre janeiro e fevereiro deste ano, contabilizando 13 navios e 426 soldados.<sup>347</sup> Lembrava o diretor da Companhia que essas expedições poderiam ter sido mais providas em navios e armas, como era o desejo da administração local.<sup>348</sup>

Nesse contexto, devido à dificuldade de entrar no porto do Cabo de Santo Agostinho, decidiram os membros do Conselho atacar primeiramente a Capitania da Paraíba. No entanto, a expedição à primeira localidade foi repelida pelas forças luso-brasileiras. Segundo Johannes de Laet, logo após o fracasso na Paraíba, os comandantes decidiram subitamente atacar o Cabo. Sobre este local, afirmou Boxer:

Era este a chave do melhor e mais seguro ancoradouro para as caravelas que chegavam de Portugal com homens e suprimentos para o arraial, bem como o ponto mais conveniente para o embarque do açúcar que elas levavam na volta [...] não puderam mais os portugueses utilizar o ancoradouro, que ficou à disposição dos invasores. Contavam estes com todas as vantagens nas operações, visto poderem movimentar as suas forças por mar, com grande rapidez e facilidade.<sup>349</sup>

Alguns meses após a conquista do Cabo de Santo Agostinho, a expedição derradeira dos neerlandeses para conquistar a Paraíba foi realizada no final de 1634. Eram 22 companhias compostas por 2.354 soldados, além de 29 navios sob o comando de Jan Lichtardt.<sup>350</sup> De acordo com Herman Wätjen, a expedição “conseguiu finalmente dominar e vencer os fortes e bastiões que protegiam a entrada do Rio Paraíba. Destarte ficou franqueado

---

<sup>347</sup> Eram os navios *Fortuyn*, *Eendracht*, *Brije-korff*, *Sparwer*, *Mercurius*, *Prins Hendrick*, *Deventer*, *Sout-bergh*, *Katte*, *den Hareng*, *Kem-phaem*, *Spreuwe* e o *Windt-hondeken*. Não é informado o número de marinheiros nas embarcações. In: LAET, Johannes de. op. cit., Livro XI, p. 10.

<sup>348</sup> *Ibid.*, p. 11.

<sup>349</sup> BOXER, Charles Ralph. op. cit., p. 74.

<sup>350</sup> LAET, Johannes de. op. cit., Livro XI, p. 50.

o caminho para a cidade Filipéia situada um pouco rio acima; a guarnição desta se pôs à distância”.<sup>351</sup>

A partir de 1635, com as principais capitanias sob sua posse, exceto a Bahia que continuaria sob o domínio luso até a expulsão dos neerlandeses, as incursões aos rios aumentaria consideravelmente, juntamente com a navegação de cabotagem e o comércio marítimo (ver tópicos 2.3 a 2.4). Como escreveu Rômulo Nascimento, “a partir do ano de 1635, encontramos fartamente nas Atas Diárias (Dagelijkse Notulen) várias informações acerca da incursão de iates e chalupas aos rios do Nordeste”.<sup>352</sup>

A resistência luso-brasileira, após a queda do Arraial do Bom Jesus, em 1635, acabou sendo empurrada para a região do litoral nordestino. Ainda segundo Rômulo Luiz Xavier do Nascimento:

A conquista dos rios era algo que corria paralelamente a expulsão da resistência luso-brasileira para a Bahia, abalada após a queda do Arraial em junho de 1635. Assim, enquanto iates e chalupas holandesas enfrentavam a resistência nos portos e rios do litoral sul da capitania de Pernambuco, no Norte, em rios como Goiana e Igarassu, enfrentavam os desafios de ganhar os primeiros lucros no comércio.<sup>353</sup>

Convém destacar que enquanto a WIC guerreava para vencer as forças luso-brasileiras no Nordeste, expedições marítimas foram enviadas para diversas partes do Atlântico. Johannes de Laet relatou algumas frotas que saíam do Brasil em busca de navios inimigos nos mares. Em 1630, o Almirante Pieter Adriaensz Ita partiu da Capitania de Pernambuco com uma frota para o Atlântico Sul, a fim de “hostilizar o inimigo da pátria a bem da segurança nacional.”<sup>354</sup> Mesmo reforçando-se com a esquadra do comandante Dierick Ruitter, o qual também foi enviado de Pernambuco às Antilhas, afirma Laet que a missão do Almirante Ita não obteve nenhum feito importante, sem capturar nenhum navio inimigo, indo, posteriormente ao fracasso, de volta às Províncias Unidas.<sup>355</sup>

Nesse mesmo ano, o Vice-Almirante Joost van Trappen foi enviado de Pernambuco até a Ilha de Santa Helena com a missão de tentar capturar caravelas que voltavam das Índias Orientais e paravam naquela ilha para reabastecimento.<sup>356</sup> Em 1631, o Almirante Pater soube, a partir de militares do iate *Rotterdam*, que duas caravelas portuguesas estariam prestes a navegar pela costa do Brasil, com destino final em Goa. O comandante neerlandês

<sup>351</sup> WÄTJEN, Hermann. op. cit., p. 128.

<sup>352</sup> NASCIMENTO, Rômulo Luiz Xavier. op. cit., p. 136.

<sup>353</sup> Ibid., p. 148.

<sup>354</sup> LAET, Johannes de. op. cit., Livro VII, p. 79.

<sup>355</sup> Ibid., Livro VII, p. 91-99.

<sup>356</sup> Ibid., Livro VII, p. 89.

imediatamente rumou com as embarcações *Zutphen*, *Amsterdam*, *Hollandia*, *Oliphant*, *Griffoen*, *Dordrecht* (ou *Sphoera Mundi*) e o próprio iate *Rotterdam* em busca dos dois navios portugueses, sem sucesso na captura.<sup>357</sup>

Em 1632, o Almirante Marten Thijsz foi enviado as Índias Ocidentais com 20 navios, desses, quatro iriam carregados com açúcar e deveriam acompanhar a frota até o meio do caminho para depois velejarem até as Províncias Unidas com a carga. Essa expedição, segundo Laet, pouco levou de valor à Companhia.<sup>358</sup> Em missiva aos Estados Gerais, o Coronel e Governador Waenderburgh afirmava que essa partida de Marten Thijsz. acabou por deixar o Brasil Holandês sem os comandantes mais experientes.<sup>359</sup>

Os principais comandantes navais passavam pouco tempo no Brasil. Muitos vinham e constantemente realizavam incursões para outros territórios, o que tornaria o Nordeste, nos seis primeiros anos, a ser um ponto de *rendez-vous* e uma base de partida para as operações da WIC em outras regiões do Brasil, como também para outras possessões Ultramarinas Ibéricas no Atlântico. O governo Nassoviano só viria a confirmar esses acontecimentos.

Com o início do governo de Nassau em 1637, a malha hidrográfica da região já era bem conhecida entre os neerlandeses. O primeiro movimento militar do Conde foi atacar Porto Calvo, em Alagoas, que estava sob domínio do Conde Bagnuolo. Em carta destinada aos Estados Gerais, Maurício de Nassau contabilizava as forças necessárias para conquistar a localidade. Escrevia Nassau, “as minhas forças destacadas para o exército consistem em três mil soldados, mil marinheiros armados, mil brasilienses e uma companhia de cavalaria de 80 cavalos, com os quais levarei quatro meios canhões e seis pequenas peças. O almirante, com 24 navios de guerra, deve acompanhar-me ao longo da costa”.<sup>360</sup>

Segundo Charles Boxer, “a desistência de prosseguir a marcha, atacando a Bahia, é atribuída geralmente à falta de provisões suficientes e de homens”.<sup>361</sup> Acabou decidindo o novo Governador do Brasil Holandês de expandir a fronteira até o limite do rio São Francisco, expulsando as força de Bagnuolo para Sergipe d’El-Rei.

O pedido de armas e pessoal de guerra foi constante no período Nassoviano. É interessante notar que quando o Governador escrevia sobre alguma expedição a ser realizada, lembrava da falta de mantimentos e navios para a realização das missões. Em carta enviada às

<sup>357</sup> Ibid., Livro VIII, p. 207.

<sup>358</sup> Ibid., Livro IX, p. 258; 276-280.

<sup>359</sup> Missiva do Governador D. van Weardenburgh, em Antônio Vaz, aos Estados Gerais. Datada de 9 de maio de 1632. Recebida a 21 de junho de 1632. In: **Documentos holandeses**, p. 101.

<sup>360</sup> Carta de Nassau aos Estados Gerais de 3 de fevereiro de 1637. Antônio Vaz, Pernambuco. ‘Cartas Nassovianas’. op. cit., p. 24. Ver também: BOXER. Charles Ralph. op. cit., p. 98.

<sup>361</sup> BOXER. Charles Ralph. op. cit., p. 100.

Províncias Unidas, citada por Barléu, Nassau e os conselheiros alertavam sobre esses problemas:

Mandai-nos equipamentos, armas e mantimentos porque está diminuindo a soldadesca, por renúncia ou morte; julgamos impossível pelejar sem armamentos ou ração para as tropas. A terra fornece farinha, antes não o suficiente para munir a frota; o gado dá-nos carne pelo uso diário, mas não bastaria para uma expedição marítima.<sup>362</sup>

Entretanto, a falta de pessoal e armamentos não impediu o governo neerlandês no Brasil de atacar regiões ainda dominadas pelos luso-brasileiros. Duas expedições foram realizadas no primeiro ano de governo do Conde, uma para conquistar São Jorge da Mina (Elmina) e outra para conquistar o Ceará.

Na cidade de Elmina, seria a segunda tentativa dos batavos de dominarem a localidade, pois em 1625, Jan Dirckszoon Lam teria fracassado, tendo seus 1.200 soldados, nas palavras de Max Justo Guedes, “fragorosamente derrotados, em especial pelos defensores negros locais”.<sup>363</sup> O Coronel Hans van Koin foi o responsável pela conquista da cidade, novo fornecedor de escravos para os engenhos do Nordeste. A *Dagelijkse Notulen* de 18 de outubro de 1637 trouxe as boas novas da empreitada:

Hoje chegou do Cabo de Santo Agostinho o Capitão Dallingo, onde ele foi com o cruzador *De Brack*, levando cartas do Coronel Hans van Koin da frota e do General Klaas van Yperen (Nicolas van Yperen). Nestas cartas eles informavam sua Excelência e o Alto Conselho sobre o sucesso obtido pela missão feita ao Castelo Sint George de Elmina onde eles foram com suas tropas e frota. No dia 19 de agosto eles chegaram, partindo de “Cleijn Comendo” e no dia 23 eles já tinham navegado até o Cabo de Corosso e no dia 24 eles desembarcaram e no dia 25 eles marcharam até Elmina [...] no dia 28 os inimigos entraram em diálogo e chegaram a um acordo. [...] O castelo foi ocupado por 120 homens sob o comando do Capitão Walraven van Malburgh, e o resto foi embarcado imediatamente e eles os trouxeram para cá.<sup>364</sup>

A notícia da tomada de Elmina chegou aos Estados Gerais em um navio aliado das Províncias Unidas. O inglês Thomas May, Capitão da embarcação *The Regard*, após uma passagem pelo Recife, foi liberado com sua carga de açúcar e uma carta de João Maurício, uma do Alto Conselho e outra da nova base neerlandesa em Elmina, todas destinadas aos Estados Gerais.<sup>365</sup> Uma embarcação de nacionalidade estrangeira transportando cartas dos

<sup>362</sup> Carta de Nassau e Altos Secretos Conselheiros às Províncias Unidas. In: BARLÉU, Gaspar. op. cit., p. 96.

<sup>363</sup> GUEDES, Max Justo. op. cit., p. 209.

<sup>364</sup> *Dagelijkse Notulen*. Mimeografado, 18/10/1637, p. 33.

<sup>365</sup> *Ibid.*, p. 36.

funcionários da WIC no Brasil para a Europa corrobora os relatórios oficiais da Companhia que informavam as faltas de navios no litoral nordestino para diversos serviços.

Enquanto a conquista era feita na África, as forças navais neerlandesas não deixavam de atuar no Brasil. Ainda em 1637, a WIC conquistaria o Ceará, considerado um local de pouco valor comercial, uma dos grandes interesses no território seriam os nativos, importantes aliados da Companhia contra os luso-brasileiros, além da região produzir algum sal, o que justificaria uma incursão.<sup>366</sup> Em outra expedição, mas dessa vez ao Sul do Brasil, Nassau ordenara que o Almirante Lichthardt cruzasse ao longo da costa com o objetivo de criar obstáculos ao comércio e navegação inimiga.<sup>367</sup> Segundo Boxer, o Almirante conseguiu atacar a pequena cidade marítima de São Jorge de Ilhéus, no Sul baiano, no entanto, decidiu não saqueá-la.

No início do ano seguinte, o relatório geral assinado pelo Conde Nassau e pelos Altos e Secretos Conselheiros M. van Ceulen e Adriaen van der Dussen, apresentava a situação da força naval no Brasil. No documento, afirmaram que a maior parte dos navios presentes no território regressaria as Províncias Unidas, não podendo a WIC conserva-los por mais tempo. Alertavam sobre as poucas embarcações que ficariam na costa, colocando em perigo a região caso Portugal e a Espanha armassem uma frota para restaurar o Brasil.<sup>368</sup>

Ainda segundo o relatório, no fim de cada verão as embarcações retornavam para a República carregadas com açúcar, o que necessitava o envio de mais navios capazes de resistência, providos de artilharia, munições e víveres, mas acima de tudo, de soldados e marinheiros, pois “os tripulantes têm de fazer os trabalhos nos navios, e por bons e bem aparelhados que estejam, de nada servem, se não tiverem gente bastante para mover os instrumentos e fazer o serviço que de tais navios se espera”.<sup>369</sup>

Por fim, requisitava o relatório que as embarcações fossem bem-acabadas e bem providas de tudo, com o costado<sup>370</sup> bem pregado, toda a embarcação bem calafetada e servidas de velas, âncoras, cabos e tudo mais que um navio precisa para navegar e guerrear nos mares e que não precisem de grandes reparos.<sup>371</sup>

Os pedidos de reforços não evitaram que, em abril de 1638, o Conde decidisse por assaltar a cidade de Salvador. Segundo Evaldo Cabral de Mello, as incursões devastadoras dos

---

<sup>366</sup> Carta de Nassau aos Estados Gerais de 16 de novembro de 1637. Antônio Vaz, Pernambuco. ‘Cartas Nassovianas’. op. cit., p. 28.

<sup>367</sup> BOXER. Charles Ralph. op. cit., p. 119-120.

<sup>368</sup> Documento 5. In: MELLO, José Antônio Gonsalves de. op. cit., Vol. I, p. 124-125.

<sup>369</sup> Ibid., p. 124-125.

<sup>370</sup> Parte acima do calado da embarcação.

<sup>371</sup> Documento 5. In: MELLO, José Antônio Gonsalves de. op. cit., Vol. I, p. 125.

luso-brasileiros da Bahia fez Nassau acreditar que a fronteira do rio São Francisco não representaria mais a segurança necessária ao território.<sup>372</sup> Ainda afirmou Cabral de Mello que a direção da WIC não tinha perdido de vista uma incursão à Bahia, sendo esta, portanto, o próximo alvo dos neerlandeses.<sup>373</sup>

De acordo com Gaspar Barléu, o Conde decidiu realizar a empresa mesmo sem as forças militares necessárias, esperando a chegada de reforços vindos das Províncias Unidas. Segundo o cronista, “a vitória poderia render o Brasil inteiro ao domínio holandês”.<sup>374</sup> Nassau ordenara a preparação de 22 embarcações para atacar a cidade, além de mantimentos para as tropas e armas.<sup>375</sup>

Por pouco mais de um mês, as forças neerlandesas sitiaram a cidade de Salvador. Em carta endereçada aos Estados Gerais em 29 de junho de 1638, o Conde João Maurício escrevia as razões para ter realizado o ataque. Inicialmente, explanava o Conde das numerosas cartas que recebia da Pátria sobre atacar a Bahia, mesmo não possuindo força militar suficiente. Também informou das falsas informações obtidas sobre o exército português, se tinham mantimentos para resistir a um assalto neerlandês e que os habitantes em Salvador estavam desejosos de, segundo o Conde: “passarem para o nosso lado à vista do bom tratamento que os portugueses gozam entre nós, e da discórdia entre o Governador da Bahia e o Conde de Bagnuolo”<sup>376</sup>, mas acaba concluindo que “todas as quais verificamos serem falsas e na realidade dar-se ao contrário, porquanto, assim como outrora Herodes e Pilatos tornaram-se os melhores amigos, assim também aquele governador entregou ao Conde de Bagnuolo o comando de toda a milícia dentro e fora da cidade [...]”.<sup>377</sup>

As justificativas apresentadas por Nassau foram questionadas pela pesquisadora neerlandesa Blance T. van Berckel-Ebeling<sup>378</sup>, a qual afirmou que a rebelião das forças luso-espanholas em Salvador nada mais era que um rumor, podendo ter sido espalhado pelo próprio João Maurício, que servia de desculpa para realizar uma expedição militar temerária. De acordo com Berckel-Ebeling, o relato que os diretores da WIC haviam incitado o Conde Nassau é parcialmente verdadeiro pois, “aparentemente, um dos diretores havia-lhe escrito, pedindo com instância que desse assalto à Bahia, mas, quando ficou conhecido este fato,

<sup>372</sup> MELLO, Evaldo Cabral de. op. cit., p. 187.

<sup>373</sup> Ibid., p. 188.

<sup>374</sup> BARLÉU, Gaspar. op. cit., p. 132.

<sup>375</sup> Ibid., p. 133.

<sup>376</sup> Carta de Nassau aos Estados Gerais de 29 de junho de 1638. Antônio Vaz, Pernambuco. ‘Cartas Nassovianas’. op. cit., p. 41-42.

<sup>377</sup> Ibid.

<sup>378</sup> Blance T. van Berckel-Ebeling foi à tradutora do manuscrito original da obra de Gaspar Barléu, citada nesse trabalho.

mandou-se aos diretores a não corresponderem pessoalmente com o Conde, senão apenas nas suas funções de diretores”.<sup>379</sup>

Cuthbert Pudsey, mercenário inglês a serviço da Companhia no Brasil, apresentou um olhar importante para o fracasso do ataque à Bahia, de um soldado raso que esteve na frente de batalha. Pudsey escreveu na sua obra *Diário de uma estada no Brasil*, que o conselheiro Johan Gisselingh aconselhou Nassau a não atacar Salvador na segunda à noite após a chegada da frota neerlandesa ao local. Para o mercenário, se o Conde tivesse insistido em tomar a cidade naquele momento, teria obtido sucesso, pois só havia a defesa de Bagnuolo e os soldados luso-brasileiros que estavam indispostos a lutar, como consequência da falta de pagamento do soldo pelo governador luso.<sup>380</sup>

Essa tentativa de tomar Salvador reforçou a falta de pessoal e armamentos. Posteriormente, iniciaram-se constantes observações da necessidade dos Estados Gerais reforçar militarmente o Nordeste. Não apenas o Conde Nassau, mas os demais funcionários da Companhia reclamavam da situação militar naval do Brasil Holandês. De acordo com o Governador neerlandês em carta as autoridades na República:

Não é mais favorável nossa força marítima. Os navios que chegam estavam tão faltos de marujos que me foi preciso destacar 300 soldados para mantê-los em função. Além disso, os mais deles, por avariados e quebrados, reclamavam reparo, não sendo adequados nem para a ofensiva, nem para a defensiva. Remediar-se-iam tais males com aparelharem os diretores europeus da Companhia 18 naus grossas, enviando-as com presteza. Com elas não somente se pode levar a guerra ao território inimigo, mas também transportar para a Holanda as mercadorias brasileiras e repulsar as armadas dos portugueses, se acaso aprestam eles alguma.<sup>381</sup>

A péssima situação da força marítima da Companhia no Brasil chegou a tal ponto que, em 13 de julho de 1638, o Almirante Jan Conerlisz. Lichthart requereu licença dos serviços no Brasil para retornar as Províncias Unidas, pois não sabia o comandante como servir à WIC, “uma vez que tão poucos navios se encontravam nestas costas”.<sup>382</sup> O próprio Conselho do governo vendo que não havia tantos navios no país e pelo alto salário do Almirante, o liberou para retornar à República.<sup>383</sup>

Para piorar a situação, os Estados Gerais não paravam de enviar frotas para o Brasil com o intuito de realizar expedições no Atlântico, principalmente no Caribe, reduto das frotas

<sup>379</sup> Esse comentário de Berckel-Ebeling encontra-se na nota 4 do capítulo quatro da obra de Barléu. In: BARLÉU, Gaspar. op. cit., p. 448.

<sup>380</sup> PUDSEY, Cuthbert. Apud. MELLO, Evaldo Cabral de. op. cit., p. 194.

<sup>381</sup> Carta do Conde João Maurício aos Estados Gerais. In: BARLÉU, Gaspar. op. cit., p. 144.

<sup>382</sup> Dagelijkse Notulen. Mimeografado, 13/07/1638, p. 64.

<sup>383</sup> Ibid.

da prata espanholas. Segundo Rômulo Nascimento, “na esteira de uma perspectiva atlântica, temos que a própria Companhia não olhava apenas para o Nordeste. Em 1633, por exemplo, um dos conselheiros políticos chamava a atenção para as ligações entre o Nordeste e outros pontos como o Rio da Prata, o Chile e até as Índias Ocidentais”.<sup>384</sup>

A Companhia sabia da importância desses locais para as finanças do Império Espanhol que, como observado no início do tópico, desde 1630 realizavam essas expedições. No ano de 1638, Nassau, aconselhado pelos diretores da WIC, equipou uma frota comandada pelo Almirante Cornelis Cornelisz. Jol, conhecido como *Houtebeen* ou Perna de Madeira<sup>385</sup>, para uma expedição às Antilhas, em busca de capturar navios espanhóis carregados, principalmente, com prata. De acordo com Gaspar Barléu, “foi provido Jol com várias naus, 600 soldados e vitualhas suficientes para sete meses”.<sup>386</sup>

Essa possível ligação com o Caribe foi um dos motivos para a conquista do Maranhão em 1640, pois segundo Barléu, “situava-se o Maranhão em lugar assaz vantajoso para saquear as ilhas no mar Atlântico da costa do Brasil setentrional, isto é, a ilha espanhola, Cuba, Jamaica e Porto Rico, e também o litoral do continente ocidental”.<sup>387</sup>

Nassau chegou a reclamar dessas expedições, principalmente a do Almirante Jol, em carta aos Estados Gerais em 6 de outubro de 1638. De acordo com o Conde:

E para maior enfraquecimento ou para destruição total da nossa milícia chegou-nos ainda pelo mesmo tempo ordem e mandato dos XIX, com ofício de Sua Alteza, para mandarmos o Almirante Cornelis Corneliszoon Jol com tantos navios, marinheiros e soldados para às Índias Ocidentais, cuja ordem e o ofício de Sua Alteza não devendo menosprezar enviamos mais de seiscentos soldados com todos os nossos melhores navios e iates sob o mesmo Almirante, confiando novamente na promessa dos XIX de nos mandar outras tropas para as praças, de modo que ficamos completamente ausentes do mar e em terra tão imponentes que no caso duma surpresa do inimigo vindo de Portugal não seríamos capazes de defender os nossos fortes com as guarnições.<sup>388</sup>

Na mesma carta pedia Nassau pelo menos mais 18 navios para resguardar o litoral nordestino.<sup>389</sup> É importante a observação do Conde sobre uma Armada luso-espanhola tentar

<sup>384</sup> NASCIMENTO, Rômulo Luiz Xavier do. op. cit., p. 152.

<sup>385</sup> A tradução mais atual do livro História do Brasil sob o governo de Maurício de Nassau (1636-1644), de Barléu, usa Perna de Madeira. José Hygino Duarte Pereira e Pedro Souto Maior na tradução da obra de Johannes de Laet usam Perna de Pau. Optou-se por utilizar a primeira escrita. Cornelis Cornelisz. Jol recebeu essa alcunha por ter perdido a perna em combate naval, mas se locomovia tão bem que não se podia notar a deficiência. In: BARLÉU, Gaspar. op. cit., p.151.

<sup>386</sup> A frota era composta por 14 embarcações. Ibid., p. 150.

<sup>387</sup> O Maranhão seria conquistado pelos experientes Lichthart e Koin, conduzindo ambos 14 navios. Ibid., p. 301.

<sup>388</sup> Carta de Nassau aos Estados Gerais de 6 de outubro de 1638. Antônio Vaz, Pernambuco. ‘Cartas Nassovianas’. op. cit., p. 45.

<sup>389</sup> Ibid., p. 48.

recuperar o Brasil enquanto as forças neerlandesas no país estavam enfraquecidas, seja por falta de vitualhas, seja por falta de navios, pois no início de 1639, a frota luso-espanhola do Conde da Torre passava em frente ao porto do Recife, surpreendendo Nassau, pois os Estados Gerais asseguravam que não se fazia preparativos de uma Armada inimiga para reconquistar o Brasil. Para piorar a situação, da expedição do Almirante Jol às Antilhas, somente quatro ou cinco navios haviam retornado a Pernambuco.<sup>390</sup>

A insatisfação de Nassau era tanta que, nessa mesma carta, pediu seu retorno as Províncias Unidas, onde esperaria “conseguir mais como Coronel do que aqui como General”.<sup>391</sup> O Conde ainda enviaria uma lista com as embarcações presentes no litoral brasileiro. Os dados estão disponíveis na Tabela 3 a seguir:

**Tabela 3 – Navios presentes na costa do Brasil de acordo com o Conde João Maurício de Nassau.**

<b>Câmara de Amsterdã</b>			
<b>Denominação</b>	<b>Armamento</b>	<b>Tripulação</b>	<b>Localização</b>
<i>Fame</i>	40	400	Paraíba
<i>Goeree</i>	28	54	Recife, podendo durar 3 meses no porto
<i>Overrijssel</i>	28	50	Recife, podendo durar 3 meses no porto
<i>Alckmaer</i>	28	84	Recife, podendo durar 3 meses no porto
<i>Gilde Sonne</i>	28	55	Recife, podendo durar 4 meses no porto
<i>Bul</i>	18	40	Recife, podendo durar 8 meses no porto
<i>Soutbeck</i>	20	46	Recife, podendo durar 6 meses no porto
<i>Doffer (Iate)</i>	2	13	Recife
<i>Duyffe (Iate)</i>	2	12	Recife
<i>Schoppe (Iate)</i>	8	38	Recife
<i>Dyemen (Iate)</i>	2	12	Rio São Francisco
<i>Ouwerkerck (Iate)</i>	4	13	Cabo de Santo Agostinho
<i>Olinda (Iate)</i>	6	26	Recife
<i>Siara (Iate)</i>	4	19	Rio São Francisco
<b>Câmara da Zelândia</b>			
<i>Hope</i>	28	60	Paraíba
<i>Leeuwinne</i>	18	46	Recife
<i>Mooriaen</i>	24	45	Recife
<i>Sonne</i>	24	32	Recife
<i>Phesandt (Iate)</i>	4	25	Recife
<i>Brack (Iate)</i>	4	16	Recife
<b>Câmara de Mosa</b>			
<i>Eendracht</i>	-	44	Recife, podendo retornar para a República
<b>Câmara da Holanda do Norte</b>			
<i>Groune Wyf</i>	-	43	Recife, podendo retornar para a República
<b>Câmara de Groninga</b>			

<sup>390</sup> Carta de Nassau aos Estados Gerais de 18 de fevereiro de 1639. Antônio Vaz, Pernambuco. ‘Cartas Nassovianas’. op. cit., p. 50.

<sup>391</sup> Ibid., p. 51.

<i>Hope</i>	16	60	Recife
<i>Graef Ernest</i>	26	60	Recife
<i>Brack (late)</i>	8	24	Recife

**Fonte:** Ofício do Conde Maurício de Nassau, em Antônio Vaz, aos Estados Gerais, com data de 18 de fevereiro de 1639, e recebido a 14 de maio do mesmo ano. In: **Documentos para a História do Brasil**, p. 56-57; Carta de Nassau aos Estados Gerais de 18 de fevereiro de 1639. Antônio Vaz, Pernambuco. ‘Cartas Nassovianas’. op. cit., p. 52.

Analisando da Tabela 3, evidencia-se que eram somente 25 embarcações neerlandesas presentes na costa nordestina, sendo seis delas podendo durar alguns meses, provavelmente por problemas na estrutura, havia ainda dois navios prontos para retornar às Províncias Unidas. As tripulações somavam apenas 1.267 homens, comprovando que o Brasil Holandês não tinha uma força marítima capaz de resistir a um ataque inimigo.

Entretanto, não foi somente o Conde que recomendaria o envio de mais navios. Adriaen van der Dussen em seu relatório de 1639, apresentado ao Conselho dos XIX, corroborou a informação dada por Nassau um ano antes na sua carta aos Estados Gerais, como também do relatório geral de 1638, relatando a pouca quantidade de embarcações presentes na região. Alertava o conselheiro que:

Muitos desses navios, pela necessidade de não privar o litoral de defesa, são mantidos lá, os quais, de outro modo, seria muito aconselhável fazer regressar à Pátria, para não se perderem de todo, visto que lá não podem ser reparados, e por faltar todo o necessário ao seu equipamento [...] temos vistos muitas vezes com tristeza navios necessitando de consertos e reparos com os quais ficariam em bom estado – mas nada podemos fazer por nada existir para isso em depósito no Brasil, para grande desserviço da Companhia. E deve notar-se que muitos navios, como já por diversas temos informado, chegam ali tão parcamente equipados e supridos, vindos da Pátria, que logo pedem reparos; outros, que trazem alguma provisão de material de equipamento para o nosso armazém, chegam tão mal equipados que logo necessitam do material que transportaram. Também chegam navios tripulados por tão pouca gente que não podem ser empregados em serviço no litoral, visto que a tripulação não pode maneja-los: temos de lhes aumentar a tripulação e como não temos marítimos somos obrigados a empregar soldados com experiência de navegação.<sup>392</sup>

Este relato evidenciou que a WIC enfrentou a falta de pessoal apto a trabalhar nas embarcações, novamente confirmando as informações apresentadas pelo relatório de 1638. Muitas vezes os marinheiros eram desembarcados para batalharem em terra e soldados eram embarcados para combater nos navios.<sup>393</sup> Não era algo incomum os soldados atuarem nas embarcações, mas o papel deles em alto mar era bem diferente dos marujos, os quais se

<sup>392</sup> Documento 6. In: MELLO, José Antônio Gonsalves de. op. cit., Vol. I, p. 222-225.

<sup>393</sup> Na *Dagelijkse Notulen* de 4 de novembro de 1637, é informado que 100 marinheiros que se encontravam em embarcações na Paraíba seriam desembarcados para combater o Conde Bagnuolo. In: **Dagelijkse Notulen. Mimeografado**, 04/11/1637, p. 34.

responsabilizavam com as principais atividades dentro de um navio (ver capítulo 3). Segundo Barléu, os militares da WIC tratavam “simultaneamente guerra marítima e terrestre, com soldados e marinheiros confrontando as demandas, os riscos e deveres dos vários ambientes. Cada homem que militava na terra desejava estar no mar, e quem militava no mar desejava pelear em campo”.<sup>394</sup>

Pedia ainda o ex-conselheiro o envio de materiais de toda a espécie para reparos nas embarcações, a exemplo de pranchas.<sup>395</sup> Adriaen van der Dussen fez menção à frota luso-espanhola do Conde da Torre e, de acordo com o ex-conselheiro, se não fosse pela epidemia que desfalcou a tropa em 3.000 homens dos 5.000 iniciais em Cabo Verde, poderia o comandante espanhol ter reconquistado o porto do Recife logo em janeiro de 1639.<sup>396</sup> Os altos números da Armada luso-espanhola se justificam em uma instrução secreta, redigida em Madri em 21 de julho de 1638, na qual a corte castelhana deixava claro que tinha consciência que para expulsar os neerlandeses, seria necessário o domínio dos mares na costa brasileira.<sup>397</sup> Portanto, finalmente entendia o Império Habsburgo da importância de possuir uma Marinha forte para combater a WIC no Brasil.

Castela tratou de enviar uma frota composta por 34 navios. Comparando com os dados dos navios neerlandeses estacionados no Brasil da Tabela 3, de fato, foi uma oportunidade perdida do Conde da Torre de ter reconquistado o porto do Recife pela superioridade naval que tinha. No entanto, a Armada acabou ficando parada por um ano inteiro na Bahia a espera de reforços.<sup>398</sup>

Nesse ínterim, o renomado Coronel Crestofle d'Artischau Arciszewsky, com grandes atuações militares em terra no Brasil desde a invasão em 1630, voltava ao Nordeste em meados de março de 1639 com oito navios e sete companhias militares.<sup>399</sup> Para o azar do Brasil Holandês, um atrito entre Nassau e o Coronel polonês fez com que este último fosse enviado de volta a Europa apenas dois meses depois da sua chegada.<sup>400</sup> Os navios que vieram

---

<sup>394</sup> BARLÉU, Gaspar. op. cit., p. 233.

<sup>395</sup> Documento 6. In: MELLO, José Antônio Gonsalves de. op. cit., Vol. I, p. 225.

<sup>396</sup> Documento 6. In: MELLO, José Antônio Gonsalves de. op. cit., Vol. I, p. 218; Ver também: BOXER, Charles Ralph. op. cit., p. 218.

<sup>397</sup> GUEDES. Max Justo. op. cit., p. 232-233.

<sup>398</sup> BARLÉU, Gaspar. op. cit., p. 229.

<sup>399</sup> Ibid., p. 163.

<sup>400</sup> Os motivos da discórdia entre Nassau e o Coronel polonês são relatados pelo próprio Conde e também por outros pesquisadores. Nassau informava que Arciszewsky fora enviado para fiscalizá-lo, chegando João Maurício a pedir renúncia do seu trabalho no Brasil. Segundo Blanche T. van Berckel-Ebeling Koning, essa renúncia nos mostra o desgosto do Conde de continuar no comando do Brasil Holandês. Ver: Carta de Nassau aos Estados Gerais de 25 de maio de 1639. Antônio Vaz, Pernambuco. ‘Cartas Nassovianas’. Correspondência do Conde João Maurício de Nassau, Governador do Brasil Holandês, com os Estados Gerais (1637-1646)’. In: **Revista do Instituto Archeológico e Geographico Pernambucano**. Recife, Vol. XII, 68, 1906, p. 533-537. A

com o Arciszewsky, em março de 1639, auxiliariam o poderio naval neerlandês, trazia o experiente Almirante Willem Cornelisz. Loos, o qual se tornaria comandante da Marinha da WIC no Brasil. O relatório de Adriaen van der Dussen, de 1639, informou que existiam na costa 30 embarcações, sendo 16 iates, todos sob o comando de Loos.<sup>401</sup> Barléu informou que esse número aumentou para 41 com a chegada de reforços das Províncias Unidas no final de 1639.<sup>402</sup>

Por outro lado, reforços auxiliares chegavam à Bahia, vindos do Rio de Janeiro e de outros lugares, aumentando a frota luso-espanhola para 86 navios.<sup>403</sup> Todo o ano de 1639 serviu de reconhecimento entre as duas forças inimigas. A Marinha da WIC capturava embarcações com cartas do Conde da Torre que informavam sobre as péssimas situações dos espanhóis no Brasil e o Almirante Willem Cornelisz. Loos foi enviado duas vezes para navegar nas proximidades da Bahia para espreitar a frota luso-espanhola em Salvador.<sup>404</sup>

Em janeiro de 1640, ocorreram quatro batalhas navais no litoral nordestino entre a Marinha da Companhia e a frota do Conde da Torre. Segundo Evaldo Cabral de Mello, “apesar dos resultados indecisos, em seu conjunto elas favoreceram os holandeses, tendo em vista que a armada luso-espanhola não pôde desembarcar o grosso da sua força, tendo de continuar viagem”.<sup>405</sup> Conforme informou Cabral de Mello, o resto da Armada do Conde da Torre acabou por se espalhar, seguindo para o Caribe e para a Península Ibérica, após a derrota no Brasil.<sup>406</sup>

Pouco depois dessa batalha naval, as Províncias Unidas enviariam novamente os Almirantes Jol e Lichthart para o Brasil com uma frota de 28 naus. A justificativa para esses reforços não era resguardar o Brasil Holandês. Viu-se que Nassau reiterada vezes pedia mais recursos, víveres, soldados, marinheiros e navios. Decidiu a Companhia que a possessão seria mantida de pé com, segundo Barléu, “forças das armas e a fortuna da guerra, pondo sob miras

observação da neerlandesa Berckel-Ebeling encontra-se na nota 1 do capítulo cinco da obra de Barléu. In: BARLÉU, Gaspar. op. cit., p. 449-450.

<sup>401</sup> Importante lembrar que o relatório é sobre o ano de 1639, mas foi apresentado às Províncias Unidas em 1640. Documento 6. In: MELLO, José Antônio Gonsalves de. op. cit., Vol. I, p. 223-224.

<sup>402</sup> BARLÉU, Gaspar. op. cit., p. 232.

<sup>403</sup> Ibid., p. 232.

<sup>404</sup> As cartas foram capturadas por navios neerlandeses sob o comando do Almirante Willem Cornelisz. Loos. In: BARLÉU, Gaspar. op. cit., p. 229. Ver também: GUEDES. Max Justo. op. cit., p. 255; **Dagelijkse Notulen. Mimeografado**, 29/09/1639, p. 142.

<sup>405</sup> MELLO, Evaldo Cabral de. op. cit., p. 198.

<sup>406</sup> Ibid., p. 197.

as naus espanholas, carregadas de prata e outros tesouros, que anualmente partiam da Nova Espanha e Honduras”.<sup>407</sup>

Mais uma vez Recife seria uma conexão entre o Atlântico e o Caribe, e Nassau novamente ficaria sem as forças necessárias para manter a costa em segurança. De acordo com Gaspar Barléu, com a chegada dos dois comandantes neerlandeses com os navios, o Conde e os conselheiros decidiram atacar novamente a cidade de Salvador que, segundo o cronista, “sob nosso domínio, cairia em nossas mãos o Brasil inteiro e assim todo o açúcar produzido nos diversos engenhos daquela província”.<sup>408</sup>

Entretanto, o Conselho e o Conde repensaram a decisão, pois não tinham condições de empreender esse assalto. Qual seria o motivo alegado para não tentar outro assalto à Bahia? Novamente, conforme Barléu observou, o Conde carecia de tropas e armamentos suficientes, tal façanha requeria pelo menos 6.000 soldados.<sup>409</sup> Por fim, cuidou Nassau de preparar as embarcações que iriam ao Caribe, em busca das frotas da prata. Todavia, a *Dagelijkse Notulen* do dia 22 de dezembro de 1640, informou que a expedição dos Almirantes Jol e Lichthadt havia falhado:

Porque nem o (as frotas) de Tierra Firme nem Nueva Espanha tinha partido em direção ao mar, e porque eles tinham sido alcançados por uma grande tempestade nas costas da Cuba, pelo qual o navio *Alkmaar* e o navio *De Keizerin*, e o cruzador *Cattebou* acabaram encalhando. Fora isto eles também não tinham encontrado os navios *Nassau Enerstos*, *De Haas* e o *Bullet*, sem saber o que lhes tinha sucedido. Eles mandaram o navio *De Maagd van Enckhuizen* para pátria mãe e depois juntos navegaram em direção do Brasil.<sup>410</sup>

A ida de Jol e Lichthadt só resultou em mais gastos para a WIC, pois Nassau informou que das 28 naus empregadas na empresa, somente 16 chegaram a Recife em 30 de dezembro de 1640, muitos avariados e roídos de vermes, tendo o Conde mandado repará-las.<sup>411</sup> Os neerlandeses souberam por meio de uma carta que o Conde da Torre teria tomado conhecimento da expedição às Índias Ocidentais pela WIC, avisando aos vários governadores gerais e Capitães-gerais das mesmas para se prevenirem de um possível ataque

---

<sup>407</sup> Johannes Walbeek também retornaria ao Brasil nessa frota, com o cargo de assessor do conselho.<sup>407</sup> In: BARLÉU, Gaspar. op. cit., p. 262.

<sup>408</sup> Ibid., p. 263.

<sup>409</sup> Ibid.

<sup>410</sup> *Dagelijkse Notulen. Mimeografado*, 22/12/1640, p. 193.

<sup>411</sup> Carta de Nassau aos Estados Gerais de 10 de janeiro de 1641. Antônio Vaz, Pernambuco. ‘Cartas Nassovianas’. op. cit., p. 547; *Dagelijkse Notulen. Mimeografado*, 30/12/1640, p. 194.

neerlandês.<sup>412</sup> Como as frotas da Espanha não saíram dos portos no Caribe, provavelmente receberam a carta, tendo os neerlandeses pego uma cópia.

O Brasil Holandês receberia em 1641 as notícias da Restauração de Portugal frente à Espanha. Segundo Evaldo Cabral de Mello, a Restauração Portuguesa de 1640, “baralharia inteiramente as cartas do equilíbrio estratégico no Brasil”.<sup>413</sup> Cabral de Mello afirmou que a ruptura entre as Coroas de Portugal e Espanha representaria uma oportunidade única para a Companhia expandir seus domínios no além-mar, sobretudo devido à fragilização que a Marinha de Portugal enfrentou durante a União Ibérica.<sup>414</sup>

São Paulo de Luanda e São Tomé no continente africano foram os locais escolhidos por Nassau, por motivos elencados no tópico 2.4. Para conquistar essas duas regiões, o Conde enviou o Almirante Jol com 21 navios, 851 marinheiros e 2.106 soldados. Após tomar de assalto a cidade Luanda, o comandante neerlandês zarpu para conquistar a Ilha de São Tomé, novamente obtendo sucesso.

No entanto, essas expedições não saíam vitoriosas sem grandes perdas da tripulação. De acordo com Gaspar Barléu, “a cidade (em São Tomé), testemunha recente da vitória, virou uma casa da morte, sendo a visão dos mortos e dos agonizantes espetáculos quotidianos que perturbava os sãos. Foram reduzidas as companhias de tal maneira que cada uma contava com menos de 10 ou 12 soldados saudáveis e fortes”.<sup>415</sup> O próprio Almirante Jol faleceu, sendo sepultado com honras e pompas militares na basílica da cidade.<sup>416</sup>

A Companhia também olhava para o Nordeste como uma ligação para o Sul do Atlântico. O Rio da Prata, por exemplo, foi visitado ainda em 1628, em uma expedição do iate *Windthondt*. De acordo com o autor (anônimo embarcado), esta região seria vantajosa à WIC por três razões: primeiramente, permitiria a aproximação das minas do Potosí e de todo o Mar do Sul; segundo, tanto Brasil como Angola seriam beneficiados, pois o Rio da Prata forneceria ao Brasil e Angola trigo, gado e cavalos, além de receber prata e ouro. O Brasil poderia vender suas manufaturas, como lã e chapéus e Angola venderia escravos e, por último, o porto seria uma importante conexão para os navios que a WIC enviasse para o Mar do Sul, como também para as embarcações que se dirigissem a África, aproveitando os ventos do Sudeste.

---

<sup>412</sup> GUEDES, Max Justo. op. cit., p. 432.

<sup>413</sup> MELLO, Evaldo Cabral de. op. cit., p. 211.

<sup>414</sup> MELLO, Evaldo Cabral de. op. cit., p. 215; GUEDES, Max Justo. op. cit., p. 13.

<sup>415</sup> BARLÉU, Gaspar. op. cit., p. 285.

<sup>416</sup> Ibid.

Entretanto, segundo Evaldo Cabral de Mello, o projeto de conquistar Bueno Aires foi interrompido devido a WIC ter enviado uma expedição ao Chile em 1643, mas não produziria os resultados esperados, pois os nativos viriam com desconfiança os exploradores neerlandeses, além de perderem o comandante Hendrick Brouwer, o que colocou em risco a operação.<sup>417</sup> Essa expedição foi a última no governo Nassoviano. Após tantos problemas e pedidos de dispensa do Brasil Holandês, em 11 de maio de 1644, Nassau zarpu do Recife em direção à Paraíba para, junto com a frota de 13 navios que o aguardava naquela Capitania, velejarem rumo aos Países Baixos.

Observamos no capítulo à importância dos neerlandeses conhecerem o sistema de ventos e correntes marítimas no Atlântico, pois influenciavam a navegação à vela, não só no meio do Oceano, mas também nas águas costeiras brasileiras. Quando a WIC foi criada e vários navegadores da Companhia começaram a conhecer os caminhos do mar que levavam ao Brasil, como também os segredos náuticos do litoral brasileiro, muitos roteiros e mapas foram sendo escritos por esses desbravadores.

Um dos fatores do sucesso que teria a invasão em Pernambuco em 1630 foi devido a esse conhecimento inicial da navegação, mas que não liberava as embarcações dos perigos dos mares. O comércio marítimo durante os seis primeiros anos da conquista se estabeleceu com a ajuda dos mais variados tipos de navios, principalmente as chalupas e as barças. É importante frisar que, durante os primeiros anos e na administração Nassoviana, a WIC enfrentava a falta de um comandante naval mais experiente no Nordeste, chegando a ponto do Waenderburgh lamentar tal situação em 1632.

Os comandantes não permaneciam muito tempo no litoral nordestino, que servia, desde 1630, como ponto de reabastecimento e partida para incursões de Almirantes experientes para outros territórios. Nassau muitas vezes pedia por novos navios e tropas, mas o que se via eram embarcações chegando no porto e logo partindo para outras regiões, levando o pouco de mantimentos e armamentos que possuía da conquista.

---

<sup>417</sup> MELLO, Evaldo Cabral de. op. cit., p. 216.

#### 4 HOMENS DO MAR: VIDA A BORDO NAS EMBARCAÇÕES NEERLANDESAS

Avançando a batalha, começaram os combatentes a lançarem-se em sangrentas matanças recíprocas, cada um encerrado na sua nau, como se num círculo fatal, uma arena de vida ou de morte, uma luta pela glória onde era tudo devastação, chagas e o massacre dos derrubados, enquanto o inimigo obscurecia-se entre a fumaça, a cinza, as faíscas e uma névoa turva e escura, impedido a mira certa uns dos outros. Os tiros da mosquetaria e das peças feriram e mataram muito menos do que as lascas de madeira arrancadas das traves dos navios.<sup>418</sup> – BARLÉU, Gaspar.

##### 4.1 Origens dos marinheiros e soldados nas Províncias Unidas

O desenvolvimento naval neerlandês, tanto o comercial como de guerra, discutido no primeiro capítulo, foi fundamental para o aumento do recrutamento em massa de marinheiros e soldados nas Províncias Unidas no final do século XVI e durante o XVII. Por outro lado, não ocorreu somente com o governo neerlandês o recrutamento como forma de seleção de homens do mar para as frotas navais. A Inglaterra completou sua Marinha utilizando-se do recrutamento forçado, mesmo que por curtos períodos de tempo, mas no século XVII os ingleses enfrentaram protestos de marinheiros pela falta de pagamento dos salários, menores em comparação com a Marinha Mercante e menos oportunidade de pilhagem em comparação à era da Rainha Elizabeth.<sup>419</sup>

As duas principais nações marítimas do século XVI, Espanha e Portugal continham um número considerável de pessoas trabalhando na vida naval. Entretanto, as constantes viagens no mar requeriam um número alto de marinheiros habilidosos, tratando a Coroa de Castela de contratar mercadores privados para equipar as frotas do Atlântico.<sup>420</sup> A União Ibérica acabou culminando com a dependência de Portugal aos Habsburgos, deixando a frota naval dos portugueses em plena decadência. Segundo Boxer, “a derrota sofrida pelos portugueses para os holandeses nos primeiros quarenta anos do século XVII constituíram um dos principais motivos para a revolta daqueles contra a Coroa espanhola em 1640 [...]”.<sup>421</sup>

A boa reputação de pagadora da República ajudava no recrutamento de futuros marinheiros para as esquadras de excursão ao Ultramar. Como escreveu Bruno Romero Ferreira Miranda, “além do desejo de viajar, de se aventurar e de buscar prestígio em terras distantes, as expectativas de melhores situações de vida e a falta de oportunidade,

<sup>418</sup> BARLÉU, Gaspar. op. cit., p. 152.

<sup>419</sup> GLETE, Jan. op. cit., p. 57.

<sup>420</sup> Ibid., p. 58.

<sup>421</sup> BOXER, Charles Ralph. **O império marítimo português: 1415-1825**. Editora Companhia das Letras, 2002, p. 127.

permanecem como motivações básicas para as viagens empreendidas pelos recrutados da WIC em diferentes momentos”.<sup>422</sup>

Ainda no século XVI, no início da guerra contra os espanhóis, a frota neerlandesa era composta mais por homens das províncias costeiras como a Holanda e Zelândia, sendo muitos pescadores, do que por estrangeiros. Afirmou Simon Schama que a Marinha Neerlandesa foi essencial na economia dessas cidades desde o início da Guerra dos Oitenta Anos, pois foram os navios provenientes “das comunidades pesqueiras armadas existentes nas ilhas e nos portos de estuário de Zelândia e de Holanda Meridional (conquanto seus oficiais pertencessem à pequena nobreza) e tinham sua réplica nos vilarejos pesqueiros do Zuiderzee e do *Noorderkwariter*”<sup>423</sup>, que conquistariam as primeiras cidades sob domínio espanhol, como em Den Briel.

Esses marinheiros oriundos das comunidades pesqueiras esperavam retornar as suas atividades após o restabelecimento da segurança nos mares, entretanto, como a guerra contra os espanhóis duraria até 1648, as frotas neerlandesas continuariam a receber homens desses vilarejos para compor as tripulações das suas embarcações. De acordo com Schama, a Marinha das Províncias Unidas receberia “alguns marujos ‘a curto prazo’, que serviam de quando em quando e voltavam para casa sempre que a situação econômica da família requeria a sua presença”.<sup>424</sup>

Conforme afirmou Schama, as frotas neerlandesas eram “quase como se fosse uma milícia marítima (o que de fato era no início)”.<sup>425</sup> Essa milícia formada no início do conflito contra os Habsburgos, composta pelos oficiais da pequena nobreza, descrita por Schama, seria denominada de *Watergeuzen* ou os Mendigos do Mar (ver capítulo 1, tópico 1.1).

No decorrer do século XVII, a composição das frotas da Companhia das Índias Ocidentais que viajavam ao Brasil durante o período de ocupação no Nordeste e até mesmo antes dela era de homens que, muitas vezes, eram imigrantes, sendo alemães, franceses, escandinavos e até ingleses pertenceram às fileiras da WIC, estes últimos pelo menos até 1652.<sup>426</sup> De acordo com Bruno Miranda:

Tal fluxo de pessoas não foi gerado por acaso e também não foi limitado a um curto período de tempo. Entre 1600 e 1800, mais de 2 milhões de imigrantes foram para

---

<sup>422</sup> MIRANDA, Bruno R. F. op. cit., p. 103.

<sup>423</sup> SCHAMA, Simon. op. cit., p. 247.

<sup>424</sup> Ibid.

<sup>425</sup> Ibid.

<sup>426</sup> BOXER, Charles Ralph. op. cit., p. 130.

regiões centrais no Oeste da República, com o objetivo de residir, trabalhar temporariamente ou servir em suas tropas, navios e colônias.<sup>427</sup>

Além dos marinheiros, os soldados foram fundamentais na formação das Armadas de excursão as Índias Orientais e Ocidentais. Eram os soldados que desembarcavam dos navios em botes, para atacar outra embarcação em alto mar ou conquistar territórios em terra, apesar de, ocasionalmente, marinheiros serem desembarcados para essa última função. Homens como Ambrosius Richshoffer, Johan Gregorius Aldenburgk, Caspar Schmalkalden e Peter Hansen fizeram parte dessa presença neerlandesa no Ultramar, mais especialmente no Brasil. O primeiro deles, Ambrosius Richshoffer, nasceu na cidade de Estrasburgo, na França, em 1612. Seu avô foi mercador na mesma cidade e participou de campanhas navais na Europa. Juntou-se a WIC, em 1629, e lutou no Brasil a partir de 1630, até sua volta aos Países Baixos, em 1632.<sup>428</sup>

Johan G. Aldenburgk nasceu em Coburgo, na Alemanha, em data desconhecida. Chegou a estudar na Universidade de Iena, entretanto, ao tomar conhecimento da expedição neerlandesa com a recente fundada Companhia das Índias Ocidentais em direção ao Brasil, em 1623, alistou-se voluntariamente na frota, como soldado, permanecendo na Bahia até a expulsão dos neerlandeses em 1625 pela frota luso-espanhola comandada por Dom Fradique de Toledo.<sup>429</sup>

Caspar Schmalkalden nasceu em Friedrichroda, na Turíngia, em data desconhecida, provavelmente entre 1616-1618. Era filho de Magdalena e Liborius Schmalkalden, este último chegou a ocupar o cargo de prefeito da cidade. Veio ao Brasil em 1642, em uma embarcação da WIC, batizada de o Elefante, permanecendo até 1646, ano em que retornou à Europa.<sup>430</sup> Ainda fez parte da VOC durante seis anos e meio, como medidor de terras e cartógrafo, viajando pela Batávia, Java, China e Japão.<sup>431</sup> Peter Hansen nasceu em 1624, na pequena vila de Hajstrup, ao Sul da Jutlândia, na Dinamarca. Alistou-se na WIC em 1644, partindo no mesmo ano ao Brasil, permanecendo no país até o seu retorno à Europa em 1654.<sup>432</sup>

<sup>427</sup> MIRANDA, Bruno R. F. op. cit. p. 31.

<sup>428</sup> RICHSHOFFER, Ambrosius. op. cit., p. 5-6.

<sup>429</sup> ALDENBURGK, Johannes Gregorius. op. cit., p. 17.

<sup>430</sup> SCHMALKALDEN, Caspar. **Brasil Holandês: A Viagem de Caspar Schmalkalden de Amsterdã a Pernambuco no Brasil**. Volume I. Editora Index, 1998, p. 7.

<sup>431</sup> Ibid., ps. 13-14; MIRANDA, Bruno R. F. op. cit., p. 350.

<sup>432</sup> TEENSMA, Benjamin N.; MIRANDA, Bruno R. F.; XAVIER, Lucia FW. **Viagem ao Brasil (1644-1654)**. Recife: Cepe, 2016, p. 21-39.

Esse número de estrangeiros, tanto de marinheiros como de soldados, foi fundamental para o crescimento da força naval neerlandesa no Além-mar. De acordo com o historiador sueco Jan Glete, os Países Baixos tornaram-se no decorrer do século XVII:

O maior mercado de trabalho concentrado para marinheiros do mundo, e as marinhas mercantis, as Companhias Orientais e Ocidentais atraíram um grande número de estrangeiros, especialmente alemães e escandinavos [...] comparado a outras marinhas europeias, o sistema neerlandês foi uma conquista notável para um Estado baseado em uma população limitada, especialmente se for lembrado que o mesmo Estado também manteve um dos maiores exércitos da Europa por meio do recrutamento voluntário.<sup>433</sup>

De acordo com historiadores, muitos dos marinheiros e soldados das companhias neerlandesas eram das classes baixas da sociedade europeia, principalmente aqueles pertencentes às baixas patentes. O historiador alemão Herman Wätjen foi bastante crítico aos militares da Companhia, “os aliciadores da WIC aceitavam qualquer um que fosse capaz de carregar armas, quer se apresentasse espontaneamente, quer fosse atirado em seus braços pelos caprichos do acaso. As pessoas que se comprometiam a ir para o Brasil nunca se perguntavam pelo seu passado nem pelo seu meio de vida”.<sup>434</sup>

Bruno Miranda, quando estudou a origem social dos recrutas da WIC, analisou os trabalhos de historiadores que rebatem essa posição depreciativa dos homens da Companhia neerlandesa como dos exércitos de outras nações. Um desses historiadores é Frank Tallet, o qual estudou os veteranos franceses das últimas décadas do século XVII, mostrando que a maioria dos homens das tropas francesas era originada na camada mais baixa da sociedade, mas faziam parte do mercado laboral, trabalhando como pequenos artesãos, jornaleiros, agricultores de subsistência, entre outras profissões. Como não tinham recursos para resistir a crises econômicas, alistavam-se nas forças militares europeias.<sup>435</sup> O próprio Johan G. Aldenburgk e Casper Schamalkalden estudaram em universidades.

Indo em consonância com o que diz Frank Tallet, nas *Dagelijkse Notulen* percebe-se que muitos soldados e marinheiros eram contratados para demais funções na WIC no Brasil. Somente no dia 11 de maio de 1635, nove militares da Companhia foram contratados como

<sup>433</sup> “the largest concentrated labour market for seamen in the world and the Dutch mercantile marine, the East and West India companies and the navy attracted large number of foreigners, especially Germans and Scandinavians [...] compared to other European navies, the Dutch system was a remarkable achievement for a state based on a limited population, especially if it is remembered that the same state also maintained one of Europe’s largest armies through voluntary recruitment”. GLETE, Jan. op. cit., p. 58.

<sup>434</sup> WÄTJEN, Hermann. op. cit., p. 382.

<sup>435</sup> TALLET, Frank apud MIRANDA, Bruno R. F. op. cit, p. 55.

assistentes de padeiro, com salários entre 13-14 florins por mês.<sup>436</sup> No mesmo dia, Jan Barentsen foi contratado como padeiro chefe da Paraíba, ganhando 17 florins por mês e Lambert Everts assumiu como mestre de padaria, em Itamaracá, pelo mesmo valor.<sup>437</sup> Outros, após o tempo de contrato findar, tornavam-se cidadãos livres e ocupavam funções as quais possuíam experiência.

Havia aqueles que vinham para o Brasil em embarcações não pertencentes à WIC, portanto não eram contratados dela, mas poderiam vir a ser no país. O marinheiro Frederick Fokkens, natural de Haarlem, era lotado na embarcação *De Raeve*<sup>438</sup> e foi contratado como assistente pelo Comissário Gave, com salário de 12 florins por mês.<sup>439</sup> Outro marinheiro que veio para o Brasil sem contrato com a WIC foi David Raffels, o qual estava embarcado no navio *De Sonnebloem*<sup>440</sup> da Câmara de Amsterdã, foi contratado para o serviço na Companhia por 6 florins por mês, pois era capaz de falar e traduzir um pouco de português.<sup>441</sup>

Homens que conseguissem realizar um bom trabalho e ter o apoio de comandantes importantes poderiam ter aumento de salário. Em 1635, Willem Cornelissen era antigo Capitão do navio *Gele Son*<sup>442</sup> e se tornou Comandante dos “navios e embarcações em Paraíba, função que recebeu depois da conquista deste lugar”.<sup>443</sup> Pela posição alcançada, requereu um aumento de salário, como tinha boas recomendações do Conselheiro Servaes Carpentier, conseguiu um aumento para 108 florins por mês.<sup>444</sup>

Alguns marinheiros das camadas baixas da sociedade ascendiam às posições hierarquicamente superiores. De acordo com Jan Glete, as Províncias Unidas foram o primeiro Estado europeu onde marinheiros de origem social humilde ascenderam na carreira naval e, segundo Jonathan I. Israel, muitos chegavam a ser indisciplinados no início da carreira.<sup>445</sup> Simon Schama escreveu que “os heróis navais geralmente pertenciam às camadas populares e não à aristocracia, ou pelo menos assim se pensava”.<sup>446</sup> Conforme Boxer, “a experiência e a competência profissional (e não a genealogia e o status social) constituíam os critérios principais para a promoção”<sup>447</sup> dos comandantes marítimos neerlandeses.

<sup>436</sup> **Dagelijkse Notulen**, 11/05/1635, p. 84-85.

<sup>437</sup> *Ibid.*, p. 83-86.

<sup>438</sup> O Corvo.

<sup>439</sup> **Dagelijkse Notulen**, 27/04/1635, p. 76.

<sup>440</sup> O Girassol.

<sup>441</sup> **Dagelijkse Notulen**, 27/04/1635, p. 76.

<sup>442</sup> O Sol Amarelo.

<sup>443</sup> **Dagelijkse Notulen**, 14/09/1635, p. 120.

<sup>444</sup> *Ibid.*

<sup>445</sup> GLETE, Jan. op. cit., p. 53; ISRAEL, Jonathan Irvine. op. cit., p. 679.

<sup>446</sup> SCHAMA, Simon. op. cit. p. 248.

<sup>447</sup> BOXER, Charles Ralph. op. cit., p. 128.

Exemplo dessa ascensão na carreira naval está Dierick Ruiters. Quando se tornou prisioneiro no Brasil, no ano de 1618, em Angra dos Reis, relatou com detalhes à costa brasileira e suas principais localidades, como as Capitânicas de Pernambuco e de Salvador. Ainda prisioneiro, sua mulher solicitou aos Estados Gerais que intercedesse junto ao Governador Geral na Bahia pela liberdade do marido.<sup>448</sup> As descrições da costa brasileira feitas por Dierick Ruiters fez dele personagem importante na invasão a Salvador pela WIC em 1624, sendo escolhido pela própria Companhia a ser o piloto da esquadra de Jacob Willekens e Piet Heyn.<sup>449</sup> Mais tarde, já Imediato do navio *Domburgh*, participou da invasão a Capitania de Pernambuco em 1630, mantendo atividades de vigilância na costa nordestina.<sup>450</sup> Posteriormente foi promovido a Comandante e enviado em expedição às Antilhas com oito navios.<sup>451</sup>

Pieterszoon Piet Heyn nasceu em Delfshaven, bairro de Roterdã e desde a infância tinha uma vida de marinheiro. Durante sua carreira naval, foi duas vezes capturado pelos espanhóis, servindo a estes como escravo em alto-mar. Ingressou na VOC em 1607, mas foi como Vice-Almirante da WIC que conquistou a frota da prata espanhola, em 1628. Após essa conquista, foi promovido a Tenente-Almirante das Províncias Unidas, em março de 1629, morrendo três meses depois em batalha contra corsários de Dunquerque.<sup>452</sup>

Piet Heyn se tornou conhecido no mundo naval como o “Terror dos Mares de Delfshaven”, pela sua habilidade de comando marítimo.<sup>453</sup> De acordo com Johannes de Laet, Piet Heyn chegou a realizar uma crítica negativa por parte daqueles que só reconheceram a conquista da frota da prata em Cuba como um grande feito que realizou na Marinha Neerlandesa. Conforme Laet, ao retornar a República, teria dito o Almirante, “vede que grande barulho faz o povo, pois pouco fiz para trazer tão grande tesouro, no passo que nos muitos combates que pejei anteriormente realizei feitos muito maiores do que este e deles não fizeram o menor caso”.<sup>454</sup> Laet concordou com o Almirante e lembrou a conquista da Bahia de Todos os Santos em 1624 que fora, segundo o cronista neerlandês:

---

<sup>448</sup> Requerimento da mulher de Dirck de Ruyter. In: **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**, v. 269, 1965, p. 84.

<sup>449</sup> LEÃO, J. de Sousa. Prefácio da Tradução da Tocha da Navegação. op. cit., p. 6.

<sup>450</sup> LAET, Johannes de., Livro VI, p. 56.

<sup>451</sup> Ibid., Livro VI, p. 79, 91-94.

<sup>452</sup> GRANT, R. G. **Battle at Sea**: 3000 years of naval warfare. Dorling Kindersley Ltd, 2010, p. 134.

<sup>453</sup> De acordo com Hermann Wätjen, assim chamou o poeta Vondel ao Almirante. In: WÄTJEN, Hermann. op. cit., p. 92.

<sup>454</sup> LAET, Johannes de., Livro V, p. 24.

[...] realizado com uma incrível bravura e prudência, são muito mais importantes que a conquista dessa esquadra, o que não é dito para diminuir o seu mérito, que havemos sempre de proclamar, mas para mostrar a apreciação errônea e o fraco juízo de muitos que só dão valor aos feitos quando trazem utilidade e vantagem.<sup>455</sup>

Maarten Tromp foi outro renomado comandante naval neerlandês no século XVII. Oriundo de uma família com tradição marítima em Den Briel, seu pai, Harpert Maartenszoon, foi Capitão de um pequeno veleiro e o seu filho o acompanhou quando rumou para a Marinha Mercante. Em 1609, após a morte de seu pai por um ataque pirata inglês, foi obrigado a servir como escravo do Capitão do navio pirata por dois anos. Foi oficial sob o comando de Piet Heyn, na década de 1620. Em 1637 foi nomeado Tenente-Almirante das Províncias Unidas, tornando-se herói nacional ao derrotar D. Antônio de Oquendo na Batalha das Dunas em 1639.

Tromp causou uma pequena escaramuça no mar contra o Almirante inglês Robert Blake, em maio de 1652, na cidade de Dover, resultando na Primeira Guerra Anglo-Holandesa, o que acabou por piorar a já debilitada relação entre as Províncias Unidas e a Inglaterra, oriunda da Lei de Navegação de 1651 (*Navigation Act*).<sup>456</sup> Foi demitido pelos Estados Gerais em 1652, após o incidente em Dover, mas no final deste mesmo ano foi recontratado, vindo a falecer em combate na Batalha de Scheveningen em 1653.<sup>457</sup> Segundo Simon Schama, foi cultuado na República como uma figura paterna, o *Bestevaer* ou o Pai Querido, título que foi repassado a Michiel de Ruyter.<sup>458</sup>

O filho de Maarten Tromp, Cornelis Maartensz. Tromp, seguiu o mesmo caminho do pai e avô na vida naval. Serviu como Tenente no navio do seu pai em 1645, tornando-se Capitão em 1649. No ano de 1653, recebeu o título de Contra-Almirante das Províncias Unidas e ascendeu de patente em 1665, quando foi promovido ao posto de Vice-Almirante. Tornou-se Comandante em Chefe da Marinha Neerlandesa, no entanto, acabou perdendo o seu posto para Michiel de Ruyter, o qual era considerado mais experiente pelos Estados Gerais. Esse acontecimento ocasionou uma discórdia entre os que viriam a ser os mais bem-

---

<sup>455</sup> Ibid., p. 25.

<sup>456</sup> Segundo R. G. Grant, a Lei de Navegação afirmava que todas as mercadorias direcionadas a Inglaterra deveriam ser transportadas por embarcações inglesas ou no país de origem. A lei foi considerada pelos neerlandeses como um desafio a dominação das Províncias Unidas no comércio marítimo. GRANT, R. G. op. cit., p. 132.

<sup>457</sup> GRANT, R. G. op. cit., p. 129; The Editors of Encyclopaedia Britannica. Maarten Tromp: Dutch Admiral. **Encyclopedia Britannica**. Encyclopaedia Britannica, inc. 05 ago. 2019. Disponível em: <https://www.britannica.com/biography/Maarten-Harpertzoon-Tromp> Acesso em: 10 out. 2019.

<sup>458</sup> SCHAMA, Simon. op. cit. p. 249.

sucedidos comandantes da Marinha da República das Sete Províncias na segunda metade do século XVII.<sup>459</sup>

Conforme Simon Schama, enquanto Cornelis Tromp e seu pai eram orangistas, Michiel de Ruyter era republicano do Partido dos Estados, causando um antagonismo que quase destruiria a Marinha. No entanto, em 1673, o príncipe William III de Orange conseguiu reconciliar Ruyter e Cornelis Tromp, este último teve sua patente de Tenente-Almirante readmitida e ambos lutariam juntos na Terceira Guerra Anglo-Holandesa.<sup>460</sup>

Michiel Adrianzoon de Ruyter (1607-1676), nascido em Vlissingen, foi de uma família humilde, tinha cabeça quente e se envolvia em brigas facilmente. Entretanto, iniciou a carreira naval ainda menino, chegando posteriormente a Capitão de uma embarcação de comércio. Na primeira Guerra Anglo-Holandesa, triunfou como comandante naval, lutou contra os ingleses na África Ocidental e no Caribe, além de libertar 2.500 cristãos submetidos a escravidão por piratas da Barbária no Mediterrâneo. Após esses feitos, retornou as Províncias Unidas para assumir o comando da Marinha em agosto de 1665.<sup>461</sup> De acordo com Jonathan I. Israel, Michiel de Ruyter alcançou o posto máximo da Marinha das Províncias Unidas pela sua habilidade de exigir disciplina entre seus tripulantes, como também pela genuinidade de sua piedade.<sup>462</sup>

Muitos outros homens do mar ascenderam na carreira naval na República. Jan van Galen foi um destes marinheiros, iniciando como um humilde contramestre até alcançar a patente de Capitão aos 26 anos de idade.<sup>463</sup> Joost van Trappen, o Banckert e Conerlis Jol entraram na WIC nos anos 1624 e 1626, respectivamente, e atuaram no Brasil durante a ocupação neerlandesa. Ambos cresceram na hierarquia da Companhia em poucos anos. O primeiro tornou-se Vice-Almirante, vindo para Pernambuco na frota de invasão em 1630 já ocupando essa patente.<sup>464</sup> O segundo atuou diversas vezes no Atlântico pela WIC, principalmente no Brasil, e alcançou a patente de Almirante durante os anos de serviço para a Companhia.

Apesar de muitos marinheiros terem ascendidos aos postos mais elevados da carreira na Marinha das Províncias Unidas, Simon Schama observou que:

---

<sup>459</sup> The Editors of Encyclopaedia Britannica. Cornelis Tromp: Dutch Admiral. **Encyclopedia Britannica**. Encycloaedia Britannica, inc. 05 set. 2019. Disponível em: <https://www.britannica.com/biography/Cornelis-Maartenszoon-Tromp> Acesso em: 10 out. 2019.

<sup>460</sup> SCHAMA, Simon. op. cit., pág. 250; Cornelis Tromp: Dutch Admiral. op. cit. Disponível em: <https://www.britannica.com/biography/Cornelis-Maartenszoon-Tromp> Acesso em: 10 out. 2019.

<sup>461</sup> GRANT, R. G. op. cit., p. 134.

<sup>462</sup> ISRAEL, Jonathan Irvine. op. cit., p. 679.

<sup>463</sup> SCHAMA, Simon. op. cit., p. 250.

<sup>464</sup> LAET, Johannes de. Op. cit. Livro VI, p. 49.

Acima de todos, no entanto, estava De Ruyter, que se fez ao mar aos onze anos de idade [...] Depois de Maarten Tromp, De Ruyter foi o exemplo dos exemplos; suas façanhas como jovem tripulante de um baleeiro nas águas geladas do norte tinham extraordinária semelhança com o aprendizado de Horatio Nelson, o grande herói dos ingleses no final do século XVIII e princípio do XIX. Reforçava essa reputação de cidadão exemplar a ênfase (nem sempre acurada) em suas adequadas humildade, modéstia e altruísmo.<sup>465</sup>

De fato, o profissionalismo na Marinha foi fundamental para o desenvolvimento naval das Províncias Unidas. Jonathan I. Israel descreveu muito bem a Marinha Neerlandesa no século XVII:

Os marinheiros da República, seja na Marinha, na VOC, WIC, nos navios mercantes, baleeiros ou corsários, tanto em terra quanto no mar, eram mais difíceis de disciplinar do que os estudantes. No entanto, nenhuma forma de disciplina foi mais essencial tanto para o sucesso do sistema holandês de comércio exterior quanto para o bem-estar da sociedade holandesa como um todo. Os marinheiros constituíam uma grande proporção da população e apareciam em massa em numerosas cidades holandesas, bem como em portos estrangeiros. Os resultados estavam longe de ser perfeitos, particularmente em corsários, que transportavam tripulações muito maiores do que os mercadores, em condições mais difíceis, mas onde os meios para manter a disciplina eram menores do que nos navios de guerra e nos navios da VOC. No entanto, em geral, o padrão era alto e os navios holandeses se tornaram conhecidos em todo o mundo não apenas pela sua polidez, mas pela limpeza e boa ordem de suas tripulações. Havia códigos de disciplina impressos e separados, não apenas para a Marinha, mas para a VOC, WIC e corsários, e os homens se familiarizavam com os artigos antes de cada viagem. Estes eram detalhados e rigorosos. Mesmo com os corsários, orações e salmos aconteciam duas vezes ao dia, de manhã e à noite, com multas em dinheiro para marinheiros ausentes sem permissão.<sup>466</sup>

Como observamos, nas Províncias Unidas, a vida naval, os tripulantes das embarcações pertenciam a estratos e universos socioculturais diferentes e heterogêneos.<sup>467</sup> Tanto na Marinha Mercante, nas frotas das Companhias Orientais e Ocidentais, na Marinha

<sup>465</sup> SCHAMA, Simon. op. cit., p. 250.

<sup>466</sup> “Harder to discipline than students were the Republic's sailors, whether in the Navy, VOC, WIC, merchant ships, whalers, or privateers, both on land and at sea. Yet no form of discipline was more essential both for the success of the Dutch overseas trading system and the well-being of Dutch society as a whole. Seamen constituted a large proportion of the population and appeared in droves in numerous Dutch towns as well as foreign ports. The results were far from perfect, particularly on privateers, which carried much larger crews than merchantmen, in more cramped conditions, but where the means to maintain discipline were less than was the case on warships and VOC vessels. Yet, by and large, the standard was high and Dutch ships became known all over the world not only for their spruceness but for the cleanliness and good order of their crews. There were separate, printed codes of discipline for not only the navy but the VOC, WIC, and privateers, and the men were made familiar with the articles before each voyage. These were both detailed and rigorous. Even on the privateers, prayers and psalm singing took place twice daily, morning and evening, with money fines for sailors absent without permission”. ISRAEL, Jonathan Irvine. op. cit., p. 679.

<sup>467</sup> MADEIRA, Angélica. **Livro dos naufrágios**: ensaio sobre a história trágico-marítima. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2005, p. 74.

controlada pelo Almirantado e com os corsários, todas foram fundamentais para o crescimento econômico e sociocultural na época de ouro dos Países Baixos.

#### 4.2 Dietas a bordo

Durante as viagens marítimas, a alimentação era algo fundamental, sendo um dos principais desafios dos navegadores, não só neerlandeses, mas de qualquer nação. Manter a tripulação saudável era essencial para o sucesso das empreitadas no Além-mar. As saídas de embarcações dos Países Baixos com destino às Índias Ocidentais e Orientais eram carregadas de víveres oriundos das mais diversas partes do território neerlandês, principalmente de Amsterdã. Fernand Braudel utiliza um relatório francês para indicar às vantagens que as frotas neerlandesas tinham em comparação a outros países no tocante a alimentação a bordo dos navios:

É necessário para alimentação dos marinheiros franceses, pão, vinho, biscoito de puro trigo que seja bem branco, carne da fresca e da salgada, bacalhau, arenque, ovos, manteiga, ervilhas, favas e, quando comem peixe, é necessário que seja temperado, e só o querem nos dias magros. Os holandeses contentam-se com cerveja, pão e um biscoito de centeio frequentemente muito escuro, mas de gosto excelente, queijo, ovos e manteiga, um pouco de carne salgada, ervilha, sêmola e comem muito peixe sem ser temperado, todos os dias, sem distinção de magros ou gordos, o que custa bem menos do que a carne; os franceses, de temperamento mais quente e mais ativos, fazem 4 refeições, os holandeses, de temperamento mais frio, fazem 2, quando muito 3.<sup>468</sup>

O relatório acima, entretanto, é bem diferente das descrições contidas nos diários dos marinheiros e soldados que serviram a bordo nas embarcações da WIC. As longas durações das viagens marítimas muitas vezes estragavam as comidas estocadas, além de não possuir espaço suficiente nas embarcações. Quando Ambrosius Richshoffer estava a bordo do *De Salamander*, no porto de Texel, aguardando a partida ao Brasil em 1629, teve que esperar por víveres, os quais eram enviados em transportes abarrotados para a embarcação.<sup>469</sup> Na viagem, o mercenário descreveu a divisão das porções de alimentos e bebidas entre os tripulantes:

Nesta data (10 de julho), começou no nosso navio, a distribuição, pelos tripulantes, de víveres e bebidas por porções, ou como costumavam chamar – rações -, é da seguinte maneira. Cada tripulante recebia por semana 4<sup>1/2</sup> libras de biscoito, 1/2 libra de manteiga e um pouco de vinagre. Oito homens colocavam-se juntos para comer em volta de um fardo ou mesa, das quais, porém, não havia uma só a bordo e, para

<sup>468</sup> A.N., M 785, fich. 4, f° 45, 1697 apud BRAUDEL, Fernand. op. cit., p. 174.

<sup>469</sup> RICHSHOFFER, Ambrosius. op. cit., p. 10.

isto, nos servíamos do convés, sem termos toalhas e muito menos guardanapos. Tínhamos por semana dois dias de carne e um toucinho para o jantar, junto com um prato redondo de favas,  $\frac{1}{2}$  libra para cada um; isto era aos Domingos, Terças e Quintas-feiras. Nos demais dias davam-nos um prato de aveia mondada, ou cevada ou ervilhas, e algumas vezes bacalhau, porém, de tudo tão pouco que dois homens com bom apetite teriam devorado as rações dos oito. Diariamente tínhamos uma medida de água, a maior parte das vezes fétida, e cada tripulante recebia três grandes queijos flamengos para toda a viagem.<sup>470</sup>

Pelo relato de Richshoffer, se constatou a dificuldade dos marinheiros e soldados de possuir uma boa alimentação durante as viagens a longas distâncias. Como as embarcações viajavam lotadas de produtos nos conveses inferiores, muitas vezes as comidas transportadas não eram suficientes para suprir as necessidades durante o trajeto ao local de destino e a distribuição era precária. Não havia espaço nos navios para a tripulação se alimentar. Caspar Schmalkalden relatou que a embarcação, a qual viajou em direção ao Brasil, estava sobrecarregada de abetos, madeira importante para fabricação de papel <sup>471</sup>. De acordo com Bruno Miranda, “a comida era entregue a pequenos grupos de sete a oito pessoas que cozinhavam em conjunto. Eles podiam se servir de fornos coletivos ou fogareiros, a depender do tamanho da nau”.<sup>472</sup> Na Figura 12, evidencia-se a tripulação em um dos conveses da embarcação, onde é possível notar as redes onde dormiam os homens.

Figura 12 – Interior de um navio inglês no início do século XVIII. Gravura inglesa, autor desconhecido.



Fonte: RAMOS, Fábio Pestana. **Por mares dantes navegados: a aventura dos Descobridores**. São Paulo: Contexto, 2008, p. 94.

<sup>470</sup> Ibid., p. 13-14.

<sup>471</sup> SCHMALKALDEN, Caspar. op. cit., Vol. I, p. 28.

<sup>472</sup> MIRANDA, Bruno R. F. op. cit., p. 126.

Os relatos de Richshoffer e Schmalkalden demonstraram que as estruturas das embarcações não privilegiavam os homens de menor patente na tripulação. Richshoffer, servindo no Brasil, relatou que preferia dormir embarcado e relembrou as condições precárias de alojamento nas embarcações, “dormi sobre o duro convés entre os canhões, prestando-me então o meu chapéu cinzento de Breda bons serviços como travesseiro. Quanto ao mais, tenho a dizer que, segundo o costume de bordo, fomos pessimamente alimentados, pelo que dou graças ao Altíssimo por me haver com saúde outra vez”.<sup>473</sup>

Segundo Charles Boxer, a mesa do Capitão, localizada na grande cabine, poucas restrições eram impostas a sede e ao apetite. De acordo com o autor, “este contraste acentuado nos padrões de vida entre oficiais e homens de menor patente não era, evidentemente, pernicioso para os holandeses. Era uma característica geral nos navios de todas as nações, principalmente nos navios da Marinha Real e da John Company”.<sup>474</sup>

O Padre João Baers presenciou algo diferente do que relatou Richshoffer. Tripulado na embarcação onde estava o Coronel Waenderburgh, informou o padre neerlandês que este era “muito sisudo, de grande sobriedade e temperança, usando a bordo de muita moderação na comida e bebida, e não só abstendo-se de excessos [...]”.<sup>475</sup> Os oficiais chegaram a reclamar com o Coronel, afirmando eles que estavam mal alimentados durante a viagem, algo negado por Waenderburgh.<sup>476</sup>

Johannes de Laet estimou que, desde 1623 até 1636, a WIC tenha empregado 67.010 homens na frota, distribuídos nas embarcações endereçadas diretamente ao Brasil ou em missões no Atlântico. A partir dos dados disponibilizados por Laet, é possível estimar que desde a frota de invasão ao Brasil em 1630 até 1636, 314 embarcações foram enviadas ao Brasil pelas Províncias Unidas, contabilizando 11.576 marinheiros e 13.520 soldados.<sup>477</sup> Segundo Laet, alguns números das frotas foram omitidos, sob a alegação que não se podia saber o número exato de gente de mar e de terra, provavelmente para não revelar as Coroas Ibéricas os reforços enviados a Capitania de Pernambuco.

De acordo com o diretor da Companhia, os gastos de mesa, calculados igualmente para cada oficial, soldados, capitães de navios e marinheiros perfazia “cada um 10 stuivers e,

<sup>473</sup> RICHSHOFFER, Ambrosius. op. cit., p. 123.

<sup>474</sup> “This sharp contrast in living standards between officers and men was not, of course, peculiar to the Dutch. It was a General feature in the shipping of all nations, not least in the vessels of the Royal Navy and John Company”. BOXER, Charles Ralph. op. cit., p. 84.

<sup>475</sup> BAERS, João. **Olinda Conquistada**. Recife. CEPE Editora, 2004. p. 7-8.

<sup>476</sup> Ibid., p. 10.

<sup>477</sup> LAET, Johannes de. op. cit., Livros VI, p. 49-58; Livro VII, p. 79-88; Livro VIII, p. 203-228; Livro IX, p. 252; Livro X, p. 290-291; Livro XI, p. 3-4; Livro XII, p. 80-81; Livro XIII, p. 136-137.

portanto, cada um anualmente 184 florins [...] e temos para mantimentos de boca a soma de 18.293.730 florins”.<sup>478</sup>

Para suprir a constante falta de comida, as escalas durante as viagens transatlânticas se tornaram cada vez mais presentes. Várias esquadras neerlandesas ancoravam próximas as ilhas no Atlântico para reabastecimento. O Almirante Hendrick Loncq, no comando da frota que invadiria a Capitania de Pernambuco em 1630, assistindo a sua tripulação adoecer e morrer ordenou que alguns homens procurassem provisões na Ilha de São Vicente. Nela foram encontrados poucos cabritos, algumas tartarugas e peixes, todos logo consumidos pela tripulação.<sup>479</sup> O mesmo comandante, em agosto de 1629, ordenou que o navio *Amersfoort* e o iate *Swaluwe* fossem à Grande Canária procurar água doce para a frota.<sup>480</sup>

Johan G. Aldenburgk em passagem pela Ilha de São Vicente com a frota que invadiria Salvador em 1624, relatou que muitos homens da tripulação desembarcavam na ilha com redes de pesca, conseguindo capturar inúmeros peixes das mais variadas espécies, “é que deles havia uns listrados de azul, branco e amarelo; outros de vermelho e amarelo [...] havia também grandes enguias, com longos bicos de cegonha, ouriços marinhos, de corpo grosso e inçado de espinhos, sem pés e com cauda de peixe [...]”.<sup>481</sup>

No entanto, algumas ilhas no Atlântico contavam com nativos residentes, Johannes de Laet os chama de “selvagens”, os quais muitas vezes eram perigosos aos marinheiros e soldados. Em um relato sobre essa periculosidade, Laet descreveu que, em 1627, algumas embarcações chefiadas por Hans Abbouts foram direcionadas para a Ilha Granada, a Sudoeste da Venezuela, para reabastecer com víveres. Esses navios faziam parte de uma frota enviada ao Atlântico pela WIC em busca de presas espanholas e portuguesas.<sup>482</sup> Ao ancorar ao largo da ilha, foi enviada, logo pela manhã, a chalupa *Leeuwinne* com 16 marinheiros, os quais pescariam em uma enseada. Todavia, como os tripulantes não retornaram ao meio-dia, foi demandada outra chalupa para descobrir o que ocorrera. Encontraram flutuando no mar um cadáver de um membro da tripulação, totalmente nu. Novamente foi designada outra chalupa e um bote, dessa vez com homens armados, em busca dos desaparecidos na enseada, sem sucesso. No dia posterior, outra equipe foi efetuar buscas, sem encontrar os corpos dos

---

<sup>478</sup> Ibid., Livro XIII, p. 194.

<sup>479</sup> Ibid., Livro VI, p. 57.

<sup>480</sup> Ibid., Livro V, p. 51.

<sup>481</sup> ALDENBURGK, Johannes Gregorius. op. cit., p. 164.

<sup>482</sup> LAET, Johannes de. op. cit., Livro V, p. 6-7.

marinheiros. De acordo com Johannes de Laet, provavelmente foram mortos pelos habitantes hostis da Ilha Granada.<sup>483</sup>

Em outro relato, a esquadra neerlandesa que conquistaria a frota da prata do Rei da Espanha em 1628, comandada pelo Almirante Piet Pietersz. Heyn, estava ancorada novamente na Ilha Granada. Homens da guarnição conseguiram cavar alguns poços para o abastecimento de água para as embarcações. Enquanto um bote levava barris para os navios ancorados, os “selvagens” atacaram os demais militares que estavam em terra, sendo mortos 34 homens e destruindo 30 barris abastecidos com água. Exatamente cinco homens conseguiram fugir do ataque e foram resgatados com vida. De acordo com Laet, “como se vê, é preciso ter toda cautela contra esses ferozes selvagens”.<sup>484</sup>

Nem sempre era possível reabastecer nas escalas. Em 1632, o Capitão Cornelis Corneliszoon Jol, foi enviado das Províncias Unidas para o Brasil. Partindo do porto de Texel e navegando por diversas ilhas, chegou finalmente à de Ilha São Vicente em 12 de maio, entretanto, como não conseguiu apanhar cabritos e coletar água, acabou seguindo viagem ao território brasileiro.<sup>485</sup>

A comida disponibilizada para a tripulação variava entre os biscoitos, manteiga, vinagre, carnes e toucinhos descritos por Richshoffer, como também uma boa variedade de frutas. Estas eram as principais necessidades dos homens, expostos a doenças, como o escorbuto, pela falta de vitamina C. Laranjas, limões e maçãs eram as mais utilizadas pela tripulação. Na viagem da frota ao Brasil em 1630, o soldado da WIC informou que dois iates foram enviados pelo General Loncq à Ilha de Santo Antônio em busca de frutas.<sup>486</sup>

Esse episódio narrado por Richshoffer, sobre o escorbuto, evidenciou que as doenças foram a causa de diversas mortes nas embarcações. Segundo Charles Boxer:

A importância de provisões frescas no combate ao escorbuto só é percebida vagamente desde o início das primeiras viagens portuguesas. Laranjas, limões e lípidios eram transportados nas viagens às Índias, embora a superioridade do limão como antiescorbútico sobre todas as outras frutas cítricas não fossem compreendidas. Antes da fundação do assentamento no Cabo da Boa Esperança como uma estação de abastecimento para as Índias Orientais, os comandantes das frotas anteriores faziam esforços esporádicos para plantar árvores frutíferas e vegetais em locais como a Ilha de Santa Helena e a Ilha Maurício, então aqueles que vinham depois podiam colher o benefício e plantar sementes por sua vez. Essas duas ilhas eram excepcionalmente saudáveis; mas em outros lugares, como as Ilhas de Cabo Verde, Serra Leoa e Madagascar, as quais os tripulantes às vezes pediam frutas

---

<sup>483</sup> Ibid., Livro V, p. 7.

<sup>484</sup> Ibid., Livro V, p. 21.

<sup>485</sup> Ibid., Livro IX, p. 287.

<sup>486</sup> RICHSHOFFER, Ambrosius. op. cit., p. 31.

frescas e provisões, o escorbuto poderia ser curado por uma mudança de dieta, mas muitos homens poderiam ser infectados com malária ou outras febres tropicais.<sup>487</sup>

Em expedição enviada pela WIC à Ilha de Santa Helena, com o objetivo de capturar as caravelas portuguesas que voltavam das Índias Orientais e ali estacionavam para reabastecer, o Vice-Almirante Joost van Trappen partiu da Capitania de Pernambuco em março, chegando à ilha no início de maio. Após ancorar ao largo, o Vice-Almirante e o Conselho da Esquadra autorizaram alguns homens a colher laranjas, limões e outros frutos.<sup>488</sup>

A pesca em alto-mar também fazia parte da dieta nas navegações. Os diaristas evidenciam diversos tipos de animais aquáticos utilizados pelas tripulações como fonte de alimento. Johan Nieuhof escreveu que, após uma tempestade, uma grande quantidade de peixe foi pescada, principalmente das espécies bonito, *korenten* e uma lampreia. Deste último, de acordo com o escritor, “só aproveitamos os miolos, - que passam por ser excelente remédio contra pedras na bexiga, - desprezando a carne, de sabor oleoso”.<sup>489</sup>

Richshoffer afirmou que, logo após sair do porto de Texel em direção ao Brasil, muitos peixes do tipo cavala foram pescados. Na Ilha de São Vicente, narrou o soldado que foram pescadas raias para a tripulação, além de tartarugas. Em outubro de 1629, muitos outros peixes foram capturados pela tripulação e, conforme Richshoffer, “entre outros citarei o peixe papagaio, de tão belas e variadas cores que parece pintado; outros eram completamente chatos, com a boca torcida, e ainda outros de tão esquisitas formas, que se não podem descrever todas”.<sup>490</sup>

Johan G. Aldenburgk observou como era o processo de pesca de tartarugas e tubarões em mar aberto:

Como não conseguem nadar depressa, delas (tartarugas) se aproximam os botes, cujos tripulantes as viram de barriga para cima, de modo a imobiliza-las, atiram-nas dentro das embarcações e levam-nas para terra onde lhes tiram os cascos. Sua carne é tão gordurosa que se costuma derretê-la, transformando-a em azeite [...] de igual maneira, notavam-se ali tubarões, perigosíssimo peixe de rapina, muito daninho,

---

<sup>487</sup> “The importance of fresh provisions in combating scurvy had been vaguely realized from the time of the early Portuguese voyages. Oranges, lemons and apples were often carried in Dutch Indiamen, although the superiority of the lemon as an anti-scorbutic over all other citrous fruits was not understood. Before the foundation of the settlement at the Cape of Good Hope as a victualling-station for East Indiamen, the commanders of earlier fleets made sporadic efforts to plant fruit-trees and vegetables in such plaecs as Saint Helena and Mauritius, so those coming after them might reap the benefit and plant seeds in their turn. These two islands were exceptionally healthy; but at other places, such as the Cape Verde Island, Sierra Leone and Madagascar, where the Indiamen sometimes called for fresh fruit and provisions, the scorbutics might be cured by a change of diet but many men might become infected with malaria or other tropical Fevers”. BOXER, Charles Ralph. op. cit., p. 84-85.

<sup>488</sup> LAET, Johannes de. op. cit., Livros VII, p. 89.

<sup>489</sup> NIEUHOF, Joan. op. cit., p. 25.

<sup>490</sup> RICHSHOFFER, Ambrosius. op. cit., p. 34.

como adiante se verá; não consegue pegar objeto algum acima dele, sem que se deite de costas, por isso que tem o focinho muito comprido, e a boca, armada de dentes agudos, fica muito mais abaixo. Apanhamos os tubarões com correntes e resistentes anzóis de ferro, encobertos por pedaços de carne; uma vez fígados, são içados com dificuldades para bordo e mortos a machadadas. Esfolados, servem os menores depois de cozidos, de alimento para a marujada, se, porém, são grandes, cortam-nos em postas. A extremidade superior da cauda é muito mais comprida do que a inferior, e do seu corpo pendem exteriormente muito filhotes.<sup>491</sup>

Peter Hansen Hajstrup relatou que na viagem ao Brasil, foi apanhado “um peixe grande, com cerca de seis pés de comprimento; que em espanhol se chama *taberau* (tubarão) e *hay* no nosso alemão”.<sup>492</sup> Navegando em alto mar, Schmalkalden escreveu sobre a captura de dois tubarões pela tripulação do navio que se encontrava. Afirmou que foram retirados os fígados dos animais, além do proprietário da embarcação ter ficado com o cérebro de ambos os tubarões, secando-os ao Sol.<sup>493</sup> Como se observa, a pesca era de suma importância para saciar a fome da gente do mar nas embarcações durante as longas travessias, fundamental em uma esquadra com uma grande tripulação.

A captura de embarcações de nações inimigas pela WIC era importante para o reabastecimento nas viagens transatlânticas ao Brasil. Os navios inimigos poderiam conter carregamentos alimentícios que serviram para complementar os víveres dos navios neerlandeses, além de possibilitar lucro para a Companhia. Como exemplo, no trajeto para invasão ao Brasil, o General Loncq encontrou-se com a frota espanhola de D. Fradique de Toledo, ocorrendo um intenso embate. Após a batalha naval, perto das Ilhas Grande - Canária e Tenerife, um patacho espanhol foi apreendido pelos neerlandeses carregado com vinho, alcaparras, aguardente, tinta, vinagre, óleo, azeitona, seda e panos bordados a ouro e prata.<sup>494</sup>

Durante a ocupação no Brasil, a quantidade de alimentos enviados das Províncias Unidas não era suficiente para manter as operações de guerra contra os luso-brasileiros, expondo a falta de planejamento da Companhia, mesmo com os diversos avisos das principais autoridades no território conquistado. O Conselho dos XIX, em carta datada de julho de 1630, responderia ao Conselho Político do Brasil sobre as queixas desse acerca da quantidade de gêneros alimentícios estragados enviados para o Nordeste, pedindo informações para identificar o responsável pelo envio dos víveres estragados.<sup>495</sup> Laet chegou a relatar que o ataque ao Arraial do Bom Jesus, em 1635, foi realizado mesmo com escassez de vitualhas e

<sup>491</sup> ALDENBURGK, Johannes Gregorius. op. cit., p. 159-160.

<sup>492</sup> TEENSMA, Benjamin N.; MIRANDA, Bruno R. F; XAVIER, Lucia FW. op. cit., p. 48.

<sup>493</sup> SCHMALKALDEN, op. cit., Vol. I, p. 30.

<sup>494</sup> LAET, Johannes de. op. cit., Livro VI, p. 54.

<sup>495</sup> MIRANDA, Bruno R. F. op. cit., p. 130.

munições, “causada pela demora da vinda de navios da República”.<sup>496</sup> A WIC recorria aos cidadãos livres o fornecimento de vitualhas, como mostrou Rômulo Nascimento, “as tropas neerlandesas, antes da chegada de Maurício de Nassau e do Alto Conselho, contavam com o fornecimento de víveres também por parte dos *Vrijeluiden* quando se fizesse necessário”.<sup>497</sup>

Após a chegada de Nassau, a falta de víveres nos armazéns persistiu. Em relatório apresentado ao Conselho dos XIX, em 1640, Adriaen van der Dussen reclamou do comprometimento da Companhia em enviar alimentos para o Brasil:

O prejuízo que a Companhia tem tido em todo este tempo de carestia não é possível informar: se a Companhia tivesse enviado víveres suficientes e mantido os nossos armazéns abastecidos, teríamos vendido alguns de tempo em tempo, com o que a Companhia teria feito um bom lucro, a nossa tesouraria estaria com numerário e não teria sido necessário lançar mão das rendas dos negócios, as quais teriam sido remetidas, com vantagem, para a Pátria, evitando-se assim prejuízos para todos. Também, em consequência disto, ocorreu sério risco para esta conquista da Companhia, porque não somente não podíamos abastecer os nossos fortes para fazer face a um ataque eventual, como não possuíamos o suficiente para manter o Recife.<sup>498</sup>

A cada nova região conquistada no Nordeste, era feita uma redistribuição das tropas e das embarcações, as quais deveriam circular com mais frequência pelo litoral para, além de prover as novas possessões com mantimentos, tentar capturar navios inimigos com alimentos e bens que gerassem lucro para a WIC.<sup>499</sup> Mais do que somente patrulhar a costa, numerosas frotas saíam do Brasil, o qual virou base de expedições predatórias da Companhia no Atlântico Sul em direção as Antilhas e África, esvaziando os armazéns, pois teriam que ser providas com os gêneros alimentícios guardados nesses locais.<sup>500</sup>

Como exemplo do abastecimento dos navios pelos armazéns, em 1635, o Comissário Crispijnsz. recebeu ordens da WIC para abastecer cinco embarcações para um período de tempo, reduzindo o que os outros navios ainda tinham de provisões. Não foi informado na documentação qual a localidade que estes navios iriam patrulhar, se a costa do Brasil ou em outras regiões do oceano Atlântico:

O navio <i>De Salamander</i>	74 cabeças
O navio <i>Dordrecht</i>	65 “

<sup>496</sup> LAET, Johannes de. op. cit., Livro XII, p. 94.

<sup>497</sup> NASCIMENTO, Rômulo Luiz Xavier do. op. cit., p. 158-159.

<sup>498</sup> Documento 6. In: MELLO, José Antônio Gonsalves de. op. cit., Vol. I, p. 211.

<sup>499</sup> O Conselho Político redistribuiu as tropas em 1635, como um “plano de ocupação” do território. Ver: NASCIMENTO, Rômulo Luiz Xavier do. op. cit., p. 167; *Dagelijkse Notule*, p. 121-122.

<sup>500</sup> MIRANDA, Bruno R. F. op. cit., p. 119.

O navio <i>Enckhuijsen</i>	68 “
O navio <i>De Mercurius</i>	52 “
O navio <i>Mauritius</i>	50 “

---

309 cabeças <sup>501</sup>

O mesmo Adriaen van der Dussen, no ano de 1640, lembrou que o fornecimento dos víveres aos navios que defendem o litoral nordestino, como também daqueles que retornam para a República eram abastecidos pelos armazéns da Companhia.<sup>502</sup> As embarcações, mesmo carregadas com vitualhas nas viagens, enfrentavam a aflição da fome. A alimentação dos tripulantes, considerando todo o percurso dos Países Baixos ao Brasil, dependia quase que exclusivamente dos víveres embarcados nos portos neerlandeses na ida ou nos portos brasileiros quando da viagem de volta.

Johan Gregorius Aldenburgk narrou o desespero dos homens nas embarcações na volta para a República após serem expulsos da Bahia pela frota luso-espanhola. A fome imperava principalmente quando os navios estavam posicionados na Linha do Equador. De acordo com Aldenburgk, “a tripulação teve que padecer de fome e sede, reduzindo-se a ração diária a seis colherinhas de farinha e uma quarta d’água”.<sup>503</sup> As chuvas ajudavam a amenizar a falta de água, quando os marujos e soldados recolhiam a bebida com panos e botijas. Ratos nos conveses inferiores das embarcações eram pegos e assados para matar a fome constante, muitos homens vendiam esses animais por quinze soldos cada um.<sup>504</sup>

O mesmo Aldenburgk relatou o sofrimento pela falta de víveres navegando em mares perto da Europa, afirmando que “estávamos preocupados com os perigos de corpo e vida, pois nossas vitualhas e aparelhos de bordo se encontravam corroídos e estragados, e já não havia provisão”.<sup>505</sup>

A Linha do Equador também prejudicou a tripulação da embarcação onde se encontrava Ambrosius Richshoffer, “pairávamos sob a Linha Equinocial (antigo nome da Linha do Equador) onde, não só experimentamos grande calor e outros incômodos, como também sofremos de uma sede intolerável, o que nem tudo se pode descrever”.<sup>506</sup>

---

<sup>501</sup> *Dagelijkse Notule*, p. 71.

<sup>502</sup> “Cabeças” significa homens. Documento 6. Relatório de Adriaen van der Dussen. In: MELLO, Jose Antonio Gonsalves de. op. cit., Vol. I, p. 212.

<sup>503</sup> ALDENBURGK, Johannes Gregorius. op. cit., p. 221.

<sup>504</sup> *Ibid.*

<sup>505</sup> *Ibid.*, p. 222.

<sup>506</sup> RICHSHOFFER, Ambrosius. op. cit., p. 51.

Como evidenciado, manter os homens saudáveis ou boa parte deles, era fator essencial para o sucesso de uma Armada. A logística das viagens deveria ser bem pensada, com os tipos de gêneros alimentícios nas cargas das embarcações, as escalas no Atlântico para reabastecimento, as oportunidades de captura de uma embarcação inimiga contendo víveres, nada disso poderia ser ignorado. Além desse ponto, desde o início da ocupação do Brasil os navios que patrulhavam a costa nordestina também eram carregados com víveres oriundos dos armazéns em terra, prática perdurada no governo de João Maurício de Nassau. Esse hábito ajudou a prejudicar a administração da conquista, pois a má alimentação é um dos piores malefícios que uma Marinha ou um Exército podem sofrer.

#### 4.3 Hierarquia e disciplina

Hierarquia e disciplina eram dois fatores preponderantes na vida militar-naval. Para os comandantes das embarcações, manter a ordem na tripulação não era somente ter o respeito dos homens, mas também o sucesso da viagem transatlântica. De acordo com Bruno Miranda:

Cartas-artigo emitidas pelos Estados Gerais ao longo de dois séculos descrevem as regras de conduta que os homens empregados nos navios a serviço direto ou indireto da República deviam seguir. No caso específico dos artigos emitidos pela WIC em 1640, percebe-se que os mais diferentes aspectos para o controle da vida diária foram abordados. Parte considerável dos 142 artigos contidos na carta trata de proibições, admoestações, punições e procedimentos gerais, como a obrigação de ir às prédicas, o cuidado com a linguagem utilizada, a precaução de não pôr fora alimentos sem autorização de um comissário dos víveres, a manutenção da limpeza da embarcação, o cuidado com o armamento fornecido, a parcimônia no consumo de bebidas alcoólicas a bordo e em terra – durante as paradas –, a proibição dos jogos de azar, do roubo e da saída não autorizada da embarcação – quando ancorado em algum porto.<sup>507</sup>

O papel do comandante nas embarcações era fundamental para manter os homens firmes, seguindo as regras citadas. A calma dos mares poderia mudar logo para uma tempestade ou uma batalha naval. Mortes por doenças, fome ou o resultado de uma batalha, poderiam mudar o comportamento da tripulação, resultando em motins dentro dos navios. De acordo com Angélica Madeira, “um barco em alto mar é um palco bastante instável. O drama que ali ocorre – como um *páthos*, uma luta de morte – provoca um distúrbio nas hierarquias, uma confusão de suas marcas e da ordem prévia estabelecida, pelo menos em seus principais momentos”.<sup>508</sup>

<sup>507</sup> MIRANDA, Bruno R. F. op. cit., p. 286.

<sup>508</sup> MADEIRA, Angélica. op. cit., p. 96.

Essa instabilidade foi relatada por Johan Gregorius Aldenburgk que na viagem de volta do Brasil, quando estava perto de mares europeus, a tripulação se encontrava sem provisões, o que acabou afetando as relações com o comandante. Após passar a noite ancorados perto da Inglaterra e Irlanda, foi decidido logo de manhã seguir viagem para a França, gerando protestos dos tripulantes que, “a isto se opuseram vivamente soldados e marinheiros, não quiseram por mãos aos cordames, e ameaçaram o comandante, dizendo que se nós e o navio sofrêssemos dano, isto lhe custaria o pescoço”.<sup>509</sup>

Segundo Aldenburgk, um piloto inglês ofereceu ajuda para guiar a tripulação pelo mar perigoso da região até uma cidade, a qual teria bons gêneros alimentícios para compras, entretanto, o serviço foi dispensado. A tripulação tentou uma conversa pacífica com o superior, mas percebendo que não cederia, o ameaçaram novamente, “que ele mandou disparar dois tiros de canhão, convidando o piloto a voltar a bordo”.<sup>510</sup>

O relato de Aldenburgk evidenciou a displicência do comandante de manter unida e em ordem a tripulação. Almirantes como Michiel de Ruyter e Piet Heyn ficaram conhecidos na Marinha Neerlandesa por exigirem disciplina entre os subordinados. Situações como essa evidenciam como o respeito entre comandante e a tripulação poderia se desfalecer. Manter-se vivo era mais importante para os homens do mar, condicionados a rígidos regimentos nos mares, mesmo com o juramento solene feito as Índias Ocidentais que, de acordo com Richshoffer, “em caso de abordagem e de preferência a render-nos ao inimigo, lançarmos fogo ao paiol da pólvora, a fim de ambos os navios voarem pelos ares”.<sup>511</sup>

Johannes de Laet afirmou que o Almirante Loncq, estacionado com a frota na Ilha de São Vicente, mantinha a ordem e disciplina na tripulação, evitando a desunião entre soldados e marinheiros, contando com o apoio do Major Enghelbert Shutte e, posteriormente, com o apoio do Coronel Waenderburgh, o qual manteve rigorosa disciplina nas tropas, evitando-se um motim.<sup>512</sup>

Laet descreveu uma situação que em uma esquadra, sob o comando de Jan Gijsberts Boogarten, começou a faltar víveres, principalmente o vinho. A cada nova embarcação que chegava da República, o comandante redistribuía as provisões dessas para outras que estavam há algum tempo no mar. A tripulação não aceitou e Boogarten foi obrigado a trocar de navio,

---

<sup>509</sup> ALDENBURGK, Johannes Gregorius. op. cit., p. 223.

<sup>510</sup> Ibid., p.224.

<sup>511</sup> RICHSHOFFER, Ambrosius. op. cit., p. 8.

<sup>512</sup> LAET, Johannes de. op. cit., Livro VI, p. 57.

perdendo o respeito entre seus comandados. Acabou decidindo regressar as Províncias Unidas, temendo uma insurreição geral.<sup>513</sup>

Manter unidos os soldados e marinheiros provém das relações ruins entre esses grupos. Richshoffer, como soldado, chegou a chamar os marinheiros de “corja sacrílega e desonesta”.<sup>514</sup> Conforme Boxer, a rivalidade entre esses dois grupos já era tradicional em muitos países. Segundo o historiador inglês, o motim e a insubordinação ocorriam com mais frequência nas embarcações da VOC e da WIC em relação à Marinha Mercante neerlandesa. De acordo com o autor, as longas viagens realizadas para as Índias Ocidentais e Orientais, assim como o número maior de estrangeiros nas frotas dessas Companhias, talvez explicasse a rebeldia dentro dos navios, mas destacou que a opinião a esse respeito não é unânime entre os pesquisadores.<sup>515</sup> Afirmou Boxer:

Se os estrangeiros eram relativamente numerosos entre os marinheiros, havia uma proporção ainda maior deles entre os soldados, como veremos abaixo. A tradicional rivalidade entre os dois grupos em todos os países e climas estava muito em evidência a bordo das embarcações neerlandesas. Eles se davam uns aos outros apelidos e insultos, e apenas a rígida disciplina que era imposta a ambos os lados impedia que eles chegassem a brigar com mais frequência do que eles realmente faziam. Como um governador colonial cessante escreveu para o Conselho dos XVII (VOC) de sua nau capitânia em Table Bay em 1630: "Eu vejo que a velha paixão ainda persiste e que os marinheiros são inimigos mortais dos soldados".<sup>516</sup>

Pieter Marinus Netscher escreveu que os soldados seriam mais propensos à rebeldia pela origem mercenária dessas tropas, sendo alemães, italianos e franceses, com alvo nas pilhagens de embarcações capturadas e terras conquistadas. Para o autor, os marinheiros eram praticamente filhos do país, tendo mais moderação e disciplina.<sup>517</sup> Analisando os estudos dos historiadores que apresentamos, o argumento de Netscher que os marinheiros eram praticamente ‘filhos do país’ é infundada. Tanto Boxer, Israel e Glete, afirmaram que muitos estrangeiros pertenciam às tripulações das duas Companhias. Mesmo as Províncias Unidas

---

<sup>513</sup> Ibid., Livro VIII, p. 203.

<sup>514</sup> RICHSHOFFER, Ambrosius. op. cit., p. 178.

<sup>515</sup> BOXER, Charles Ralph. op. cit., p. 79.

<sup>516</sup> “If foreigners were relatively numerous among the sailors, there was a still higher proportion of them among the soldiers, as we shall see below. The traditional rivalry between the two groups in all countries and climates was very much in evidence aboard the Dutch Indiamen. They gave each other insulting nicknames, and only the strict discipline which was imposed on both sides prevented them from coming to blows more often than they actually did. As an outgoing colonial governor wrote to the Heeren XVII from his flagship in Table Bay in 1630: "I see that the old passion still persists and that the sailors are deadly enemies of the soldiers". In: BOXER, Charles Ralph. op. cit., p. 81.

<sup>517</sup> NETSCHER, Pieter Marinus. **Os holandeses no Brasil**: notícia histórica dos Países-Baixos e do Brasil no século XVII. Brasileira, 1942, p. 265.

exigindo rígidas disciplinas nas embarcações, a rivalidade entre soldados e marinheiros sempre persistia, independentemente da nacionalidade.

O respeito entre comandantes também era fundamental na manutenção da hierarquia nas esquadras da WIC. Em relato sobre a frota do Almirante Pieter Adriaensz Ita, Laet afirmou que este ficou insatisfeito com um Capitão da Companhia que navegava com uma única embarcação no Atlântico, sem pertencer a nenhuma frota e que não desejava se encontrar com o Almirante Ita, o qual enviou ordem expressa para o Capitão apresentar-se a esquadra.<sup>518</sup>

O *Regimento do Governo das Praças Conquistadas ou que Forem Conquistadas nas Índias Ocidentais* trazia uma série de artigos sobre as obrigações dos militares, tanto de menor quanto de maior patente. O artigo 49 descreve obrigação do General, Almirante, Vice-Almirante, Sota-Almirante e Capitães de navios a conhecer os abusos e delitos cometidos pela tripulação contra a ordem militar.<sup>519</sup>

O artigo 51 tratava sobre o julgamento dos delitos praticados por soldados e marinheiros, mas no âmbito civil, que eram julgados pelo “direito e as leis naturais, divinas e ordinárias [...] nos julgamentos dos soldados ou gente do mar, intervirão respectivamente o General e o Governador, bem como o Capitão ou Capitães, debaixo de cujo mando se achem os soldados ou marinheiros, tendo os ditos oficiais votos na matéria”.<sup>520</sup>

Os diaristas Johan Gregorius Aldenburgk e Ambrosius Richshoffer descrevem alguns crimes e os respectivos castigos em alto mar:

Em primeiro lugar, quando alguém pragueja ou usa linguagem inconsiderada, bate-se-lhe com o traseiro várias vezes de encontro ao mastro grande, de modo tal que durante algum tempo ele não pode sentar-se sem grandes dores.

Em segundo: quando alguém furta a outrem o seu pão ou alguma peça de roupa, é trancado por alguns dias ou mesmo uma semana no calabouço do talha-mar do navio, onde, quando o mar está agitado ninguém pode conservar-se enxuto, e é alimentado com muito pouco pão e água. Este lugar, que é a prisão do navio, serve também de latrina.

Em terceiro, e em seguida à condenação, deixa-se o delinquente cair duas vezes ou três vezes do alto do mastro no mar. Amarrasse-lhe em volta do corpo uma corda que é passada por uma roldana presa à extremidade da verga maior. Deixam-no então cair e, se ao tocar na superfície do mar não leva bem juntas às pernas pode suceder-lhe notável contusão. Em seguida é amarrado, assim molhado, ao mastro grande, sendo-lhe aplicadas, segundo delito 30, 40 ou 50 pancadas com uma grossa corda, tanto pelos Srs. Oficiais como pelos simples soldados e marinheiros, a ponto de por muito tempo não poder sentar-se nem ficar deitado sossegado.

<sup>518</sup> LAET, Johannes de. op. cit., Livro VII, p. 93.

<sup>519</sup> *Regimento do Governo das Praças Conquistadas ou que Forem Conquistadas nas Índias Ocidentais*. G. van Vosbergen. Por ordem dos Senhores Estados Gerais. Cornelis Musch. In: **Revista do Instituto Arqueológico Histórico e Geográfico de Pernambuco**, número 30. Recife: Typographia Industrial, 1886, p. 289.

<sup>520</sup> *Ibid.*, p. 305.

Em quarto, quando um soldado ou marinheiro saca para outro da espada ou da faca, pregasse-lhe esta através da mão no mastro grande. Se ele quiser soltar-se tem que lascar a própria mão.

Em quinto segue-se o perigoso castigo de passar o criminoso pro debaixo da quilha, o que é uma punição muito severa e próxima da morte. O condenado é amarrado a um forte cabo; suspende-lhe na cintura um grande preso e prendesse-lhe com uma das mãos à boca um chapéu impregnado de alcatrão e azeite, para que possa conter a respiração debaixo d'água. Em seguida é mergulhado no mar a profundidade de algumas braças, e passado, duas ou três vezes segundo merecer por baixo da quilha do navio (dos quais alguns dos grandes calam para mais de trinta pés). Se consegue conter a respiração tudo lhe corre bem, do contrário ficará asfixiado e morrerá.

Em sexto e último lugar, quando alguém incorre na pena última, ergue-se um poste furado, junto ao mastro do tanque, onde o culpado é estrangulado e depois atirado ao mar.<sup>521</sup>

As punições descritas acima por Richshoffer não eram suficientes para fazer cessar a criminalidade nas embarcações. Brigas, assassinatos, blasfêmia, embriaguez e até homossexualidade eram assuntos recorrentes no cotidiano naval. Neste último crime, Boxer afirmou que os tripulantes eram jogados no mar atados ao corpo da vítima ou ao culpado.<sup>522</sup> Apesar de não serem citadas nos regimentos ou por alguns tripulantes, as punições poderiam ser impostas juntamente com multas, atitude exercida principalmente na VOC.<sup>523</sup>

Executar algo sem ordem expressa poderia ter a punição do “mergulho”. Segundo Schmalkalden, durante a viagem ao Chile em 1643, na qual estava presente, a tripulação de um dos navios dirigiu-se a terra e, além de recolher porcos e carneiros para a viagem, atearam fogo em casas de um pequeno vilarejo que, segundo ele, não teria sido ordenado e foi desaprovado pelo comando da frota, afirmando que “poderia facilmente leva-los à pena do mergulho”.<sup>524</sup>

Apesar do roubo de comida, segundo o relato de Richshoffer, levar o tripulante a prisão, o cotidiano de uma viagem poderia mudar facilmente essa punição. Na viagem ao Chile, narrou Schamalkalden:

No dia 25 ainda prosseguia o mencionado vento e por isso nos foi retirada água de nossa cota (diária), de maneira que cada homem recebia por dia somente uma caneca e meia. Também em todos os navios foram afixadas resoluções, que (advertiam), sob pena de morte, que ninguém deveria beber ou roubar a água de outro.<sup>525</sup>

<sup>521</sup> Tanto Richshoffer como Aldenburgk descreve esses castigos, no entanto, foi escolhido o texto do primeiro autor por está mais atualizado as regras gramaticais vigentes. ALDENBURGK, Johannes Gregorius. op. cit., p. 167-168. RICHSHOFFER, Ambrosius. op. cit., p. 159-161.

<sup>522</sup> BOXER, Charles Ralph. op. cit., p. 79.

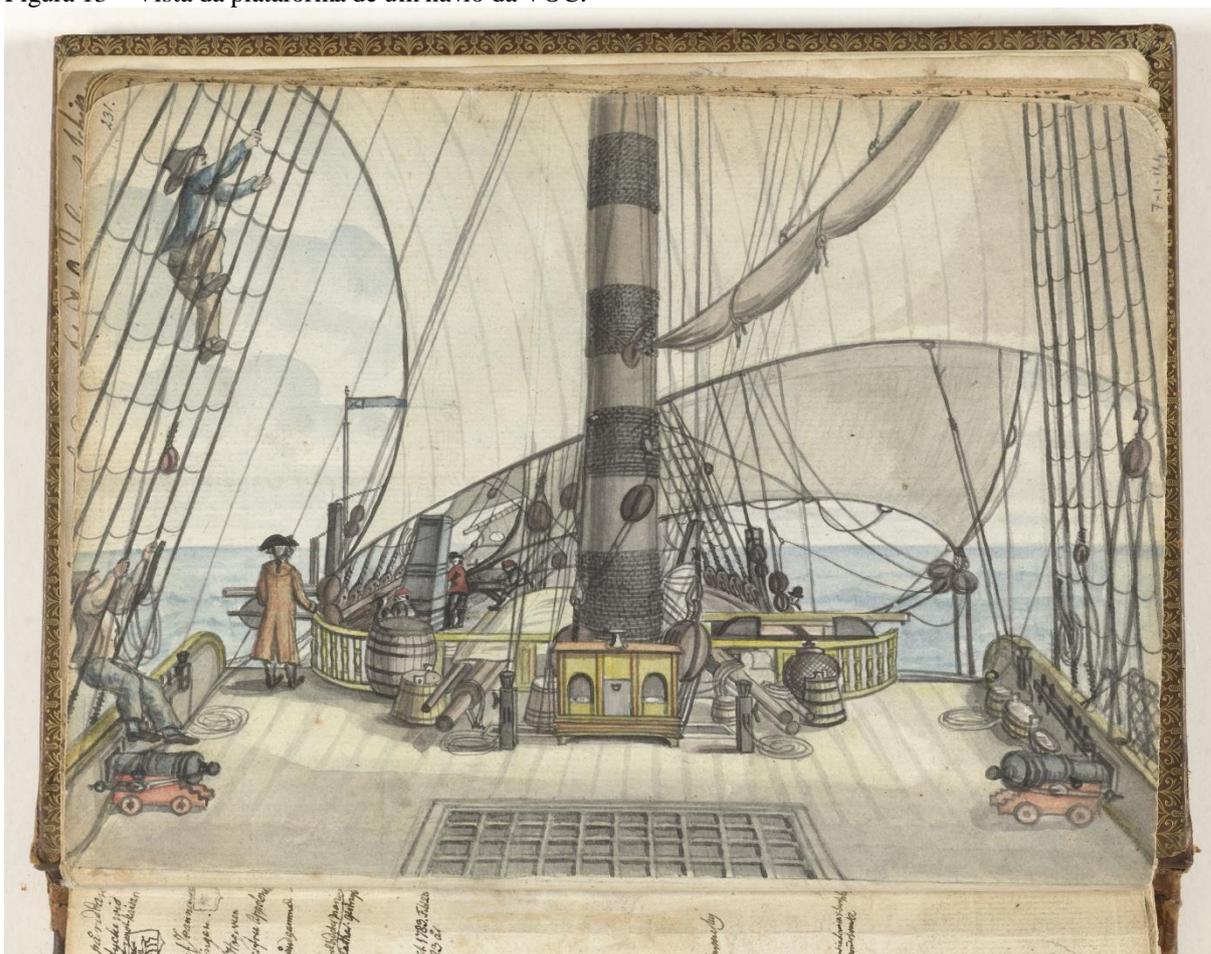
<sup>523</sup> Ibid., p. 79.

<sup>524</sup> SCHMALKALDEN, Caspar. op. cit., Vol. I, p. 130.

<sup>525</sup> Ibid., p. 132.

No cotidiano nas embarcações, não era somente os soldados e marinheiros de menor patente que cometiam os crimes, os oficiais também cometiam deslizes.<sup>526</sup> Caspar Schmalkalden, voltando para as Províncias Unidas, após passar certo tempo no Brasil, relatou que o navio no qual viajava, todos os oficiais inebriaram-se e embriagaram-se, gerando tumulto, injúrias e brigas até o amanhecer. Os culpados pela pancadaria foram “encerrados na boia e no esporão como punições”.<sup>527</sup> Em outro relato, Aldenburgk diz que o Almirante Jacob Willekens reuniu o Conselho de Guerra para punir vários homens que estavam presos no calabouço do navio *Esperança*, se alimentando somente de pão e água e amarrados por ferros e correntes.<sup>528</sup> Na Figura 13, constata-se os desenhos a cores do convés de uma embarcação da Companhia das Índias Orientais com o grande mastro no centro. Detalhe para os marinheiros escalando as cordas, como também os canhões, escotilha, barris e velas.

Figura 13 – Vista da plataforma de um navio da VOC.



Fonte: Pintado por Jan Brandes. Rijkmuseum Amsterdã. Object Number: NG-1985-7-1-144.<sup>529</sup>

<sup>526</sup> BOXER, Charles Ralph. op. cit., p. 79.

<sup>527</sup> SCHMALKALDEN, Caspar. op. cit., Vol. II, p. 142.

<sup>528</sup> ALDENBURGK, Johannes Gregorius. op. cit., p. 167.

<sup>529</sup> Disponível em: <http://hdl.handle.net/10934/RM0001.COLLECT.150097> Acesso em: 29 abr. 2019.

Na Figura 14, é visível uma parte das velas do navio e seu aparelhamento. Há baús e uma cadeira no convés. Um membro da tripulação é responsável pelo leme, enquanto outro pega a louça nos aposentos dos oficiais parcialmente visíveis a direita.

Figura 14 – Desenho de um convés de um navio da VOC.



Fonte: Pintado por Jan Brandes. Rijkmuseum Amsterdã. Object Number: NG-1985-7-1-3.<sup>530</sup>

#### 4.4 Medo e coragem nos mares

Talvez o que mais temia os homens do mar fossem as tempestades e as batalhas. A primeira pela força da natureza, seus mares e ventos, julgadores da fé dos homens nos oceanos; a segunda pelas atrocidades e carnificinas nas as embarcações durante e no pós-embate. A viagem transatlântica dos navios da WIC em direção ao Nordeste, além do domínio

<sup>530</sup> Disponível em: <http://hdl.handle.net/10934/RM0001.COLLECT.131430> Acesso em: 29 abr. 2019.

da costa naquela região pela força naval batava, proporcionou relatos das dificuldades enfrentadas pelos marinheiros e soldados frente a esses dois desafios nos mares.

No primeiro caso, as ondas e ventos marítimos balançavam as embarcações, podendo resultar em naufrágios e morte. Johan Gregorius Aldenburgk narrou algumas situações onde navios e tripulações se mostravam frágeis diante da força do oceano. De acordo com o diarista, o navio *Tigre* enfrentou um furacão no Mar Hispânico, atingindo a galeria da embarcação e arremessando o ordenança do Contra-Almirante no mar, onde foi atirado com força na amurada, “que ali deixou grudados os miolos”.<sup>531</sup>

Em outra noite, as embarcações *Holandia* e *Sansão*, ancoradas próximas a Ilha de São Vicente, enfrentaram um violento temporal e foram arrastadas para mar aberto. Segundo Aldenburgk, muitos pedaços de madeira dos mastros e cadáveres apareciam na costa da ilha, acreditando a tripulação que os navios tivessem naufragados, inclusive o comandante Van Doort.<sup>532</sup>

Richshoffer, servindo no Brasil, diz que no dia 10 de junho de 1631, chegou ao porto de Recife o navio *De Donderkloot*<sup>533</sup>, o qual tinha esse nome por ter sido atravessado por um raio, do convés superior até a quilha.<sup>534</sup> Joan Nieuhof relatou diversas tormentas durante sua viagem ao Brasil. Somente alguns dias depois de partir do porto de Texel, “assaltou-nos violentíssima tormenta que nos obrigou a arriar as velas grandes e se prolongou desde a manhã até a noite, quando a fúria dos ventos se foi lentamente aplacando. Verificamos, então, que os danos sofridos haviam sido insignificantes”.<sup>535</sup>

O relato de Nieuhof evidencia que após as tempestades, ocorria uma verificação nas embarcações, para saber se estavam em boas condições de navegação, devido ao receio do acúmulo de água resultar em naufrágios, o que poderia ter acontecido com o navio que trouxe o Conde Nassau ao Brasil, o *Zutphen*. No início da viagem do futuro Governador do Brasil, relatou Barléu que a frota teve bastante dificuldade em sair dos mares ingleses, ordenando o Capitão a ancorar no porto mais próximo, entretanto, o Conde ordenou a continuidade da navegação, indo de encontro às ordens do Capitão. Imperito no mar, cedeu Nassau ao temor dos passageiros de perderem a vida em um naufrágio em pleno oceano. Conforme Barléu, “o

---

<sup>531</sup> ALDENBURGK, Johannes Gregorius. op. cit., p. 165.

<sup>532</sup> Ibid.

<sup>533</sup> O Corisco

<sup>534</sup> RICHSHOFFER, Ambrosius. op. cit., p. 118.

<sup>535</sup> NIEUHOF, Joan. op. cit., p. 22.

Zutphen havia feito tanta água que mal emergia. Abalada pelas ondas altas e o furor do vento, a nau estava em risco de encalhar nos parcéis e rochedos das Sorlingas”.<sup>536</sup>

A narração de Caspar Schmalkalden sobre como sobreviveu a uma tempestade é bastante interessante. De acordo com o mercenário alemão, em fevereiro de 1644, recebeu ordens para juntos com mais alguns homens navegarem em um barco grande até a Paraíba e retirar madeiras de carpintaria para construção no porto.<sup>537</sup> Cumprida à ordem, informou Schmalkalden que ao chegar próximo do forte Restinga (localizado na ilha homônima), inesperadamente um “tufão” (provavelmente uma tempestade) surgiu e começou a vazar água no barco, o que acabou “surgindo entre nós lamentos e aflição, e na pressa ninguém sabia o que fazer”.<sup>538</sup> O desespero tomou conta dos tripulantes, os quais não sabiam nadar. Muitos homens das companhias neerlandesas morriam afogados, o que justificava o medo de naufrágios. Continuou a narração o mercenário:

Eu e o anspeçada (posto militar) sentamo-nos no mastro e nenhum de nós sabia nadar. Eu me levantei e me segurei no mastro. Quanto mais profundamente o barco afundava, mais eu tentava ir para cima, e quando o barco afundou tão profundamente que não mais pude alcança-lo, a água me levantou. Tive que me movimentar e comecei a afundar, suspirando ao bom Deus, pois era-me proibido gritar [...] encontrei o mastro com os pés, puxei-o e ice-me até poder tirar a cabeça da água e tomar fôlego novamente [...] no momento em que quis me recompor para que pudesse me manter com os joelhos no mastro e com os pés em ambos os lados do cordame (que segura o mastro), o anspeçada, impelido pela água, veio pelo meu lado esquerdo e puxou-me para baixo. Na verdade, ele procurava alcançar a parte de cima, pondo-me em perigo. No início temi isso, julgando que nós dois não nos poderíamos nos manter no mastro, mas quando ele deu por si, foi conveniente a ambos, pois, enquanto Deus quis, pudemos consolar um ao outro.<sup>539</sup>

Após lamentos e lutar contra a maré e caranguejos que beliscavam as pernas dos dois homens, um liberto que navegava pelo rio Paraíba salvou-os do afogamento. Ao chegar na Ilha Restinga, descobriram que um dos tripulantes fora salvo por um pescador e outros quatro escaparam a nado.<sup>540</sup> De acordo com Schmalkalden, dos 14 homens que estavam no barco, 7 sobreviveram. Das vítimas do naufrágio, apenas dois corpos foram encontrados, um nos braços do outro, os 5 que faltavam, “sem dúvida alguma, foram impelidos para o fundo do mar”.<sup>541</sup>

<sup>536</sup> BARLÉU, Gaspar. op. cit., p. 79-81.

<sup>537</sup> Não é especificado o que vai ser construído nem qual é o porto. In: SCHMALKALDEN, Caspar. op. cit., Vol. I, p. 156.

<sup>538</sup> Ibid., p. 158.

<sup>539</sup> Ibid.

<sup>540</sup> Ibid.

<sup>541</sup> Ibid.

Os comandantes também morriam vencidos pela força das águas. Na batalha dos Abrolhos, a frota luso-espanhola lidera por D. Oquendo enfrentou uma frota neerlandesa comandada pelo Almirante Pater. Este último teve a almiranta *Prins Willem* tão atingida por tiros de canhões que começou a incendiar-se, morrendo muitos dos tripulantes, inclusive o comandante Pater, afogados. Um dos sobreviventes da embarcação, Jacob Jansen Hes, discorreu sobre a morte do Almirante neerlandês:

Abandonados a bordo do nosso navio em chamas, cercados de inimigos, lançamo-nos à mercê das ondas, sobre tábuas e paveses, cada qual como melhor pôde; assim também o senhor General Pater postou-se sobre o mastro do gurupés para se salvar; mas, estando este mastro ainda em parte ligado pela cordoalha, não era possível permanecer sentado nele por causa da agitação das vagas e o senhor General afogou-se, e com ele a maior parte da equipagem.<sup>542</sup>

As tempestades não eram as únicas a julgar a coragem dos homens. As sangrentas batalhas navais poderiam encorajar ou amedrontar a tripulação. Eram realizadas preces para o sucesso dos combates e os comandantes faziam discursos para encorajar a tripulação. O Almirante Loncq, nos primeiros dias de invasão a Recife, teve os navios bombardeados pelos fortes próximos a entrada do porto. Segundo Richshoffer, os navios ficaram tão perfurados de bala que se podia ver através dos dois costados. Muitos tripulantes perderam cabeças, braços e pernas.<sup>543</sup> O mercenário da WIC também presenciou a volta ao porto do Recife dos navios que eram comandados pelo Almirante Pater da batalha dos Abrolhos, afirmando que “os navios estavam por dentro e por fora tão salpicados de carne humana, miolos e sangue, que foi preciso raspá-los com vassouras; o que foi horrível de ver-se”.<sup>544</sup>

Os ferimentos deixavam incapacitados muitos tripulantes. O Capitão Schaap, travou uma batalha no mar nas proximidades da Baía de Todos os Santos, conseguindo capturar uma embarcação portuguesa, no entanto, devido a uma ferida grave oriunda da peleja, ficou aleijado, retornando às Províncias Unidas com honrarias.<sup>545</sup>

A série de quatro batalhas que ocorreram no litoral nordestino em 1640, resultou em dezenas de mortos e feridos para a Companhia, mais a perda de algumas naus. Barléu, ao escrever sobre esse confronto, fez um resumo como se davam as batalhas navais:

Batalhavam proas contra proas, popas contra popas, pois se abalroando as naus, não tanto pelas balas e pelouros, mas pelas lascas e estilhas rotas arrancadas durante a

<sup>542</sup> Testemunho de Jacob Jansen Hes, Arquivo Nacional de Haia apud GUEDES, Max Justo. op. cit., p. 125.

<sup>543</sup> RICHSHOFFER, Ambrosius. op. cit., p. 67.

<sup>544</sup> Ibid., p. 126.

<sup>545</sup> BARLÉU, Gaspar. op. cit., p. 129.

batalha. Morriam afogados, eram capturados ou, desconhecendo a fúria da guerra, eram trucidados nas águas. Tão intenso era o furor criado por todos os lados pelos canhões que a fumaça escondia o inimigo e até o próprio céu.<sup>546</sup>

No segundo dia, entre Goiana e Cabo Branco, o navio *Geele Son* foi destruído pela artilharia dos galeões espanhóis, resultando no seu naufrágio e nas mortes do Capitão do navio, de nome Mortamer, e de 44 soldados. Por sorte, o piloto e 34 marinheiros conseguiram abandonar o navio numa chalupa.<sup>547</sup> Os outros dois dias continuariam com navios batalhando e soçobrando na costa nordestina, com homens mutilados ou mortos por afogamento e tiros de canhões.

Os combates navais foram responsáveis por ceifarem diversas vidas nos navios, uma forma de estimular a tripulação para as batalhas seria oferecendo prêmios, como aconteceu com o Almirante Jol ao prometer 1.000 florins ao marinheiro que tomasse a bandeira espanhola na popa do galeão.<sup>548</sup> Segundo Barléu:

Nosso Almirante, vendo a vitória ao seu alcance, prometeu um prêmio de mil florins ao marinheiro que tomasse a bandeira espanhola à popa. Subira nela um marujo, quando livraram o Vice-almirante e Contra-almirante espanhóis a capitânia adversária das nossas balroas e começaram a demandar contra a nau de Jol, que nos coagiu a abandonar a tomada da bandeira do inimigo e mandar sair do perigo iminente o marinheiro intrépido.<sup>549</sup>

Entretanto, o medo sempre era um inimigo. Na incursão ao Caribe, Cornelis Jol teve diversos problemas com as tripulações dos navios que comandava. Mesmo o discurso encorajador do comandante não animou os marinheiros que temiam os galeões espanhóis, “lembrai-vos que são batavos, embarcai nestas naus, guiados pelo estandarte da minha proa. Mostrai aos portugueses e aos espanhóis que não são seus iguais, nem no mar nem na terra. Ou lutemos pela honra da Companhia ou não houvérámos de ter vindo”.<sup>550</sup>

Alguns oficiais recusaram as ordens, “hesitaram os inertes e medrosos Capitães, deixando a peleja ao Almirante e mais outros poucos”.<sup>551</sup> Afirmou Barléu que os tripulantes acusaram o Jol de irresponsável, pois a morte seria certa contra a força naval adversária.

---

<sup>546</sup> Ibid., p. 237.

<sup>547</sup> Na edição mais recente da obra de Gaspar Barléu, ao invés de constar o nome Mortamer como Capitão do navio, encontra-se como Coronel. Para quem conseguiu fugir vivo do naufrágio, escreveu Barléu que o Capitão foi quem saiu vivo, não o piloto. No texto, preferimos utilizar a tradução das cartas de Maurício de Nassau feitas por Joaquim Ribeiro. In: **Documentos para a História do Brasil**, p. 98.

<sup>548</sup> BARLÉU, Gaspar. op. cit., p. 153.

<sup>549</sup> Ibid.

<sup>550</sup> Ibid., p. 154.

<sup>551</sup> Ibid., p. 155.

Como comandante da esquadra neerlandesa, fez Jol sua autoridade ser comprida, colocando como réus por má conduta e revolta os oficiais e praças que não quiseram lutar, substituindo-os por outros, relatando que serviria de exemplo para futuros Almirantes e comandantes. Jol acabou deixando para os Estados Gerais e ao Conselho dos XIX decidirem as punições dos rebeldes, principalmente em dois, que tinham rivalidade com o Almirante por ele ser mais novo.<sup>552</sup> Na Figura 15, se observa o primeiro dia da batalha naval de 1640 nas proximidades da Ilha de Itamaracá. Aqui morreu o Almirante neerlandês Willem Cornelisz. Loos, atingindo por uma bala de canhão na cabeça.<sup>553</sup> Destaque para a enorme quantidade de embarcações em batalha, tanto grandes como pequenas. Impressiona as fumaças, ao fundo, oriundas dos tiros dos canhões.

Figura 15 – Primeiro dia da Batalha Naval de 1640, entre a Ilha de Itamaracá e Goiana.



**Fonte:** Pintado por Frans Post. Esta figura encontrase na obra original de Gaspar Barléu, citada nesse trabalho com tradução recente. Biblioteca Nacional – Obras Raras.<sup>554</sup>

As Províncias Unidas se tornaram um centro de admissão de homens do mar no século XVII e sua expansão marítima a diversos lugares do mundo contribuiu para alcançar

<sup>552</sup> Ibid., p. 156-157.

<sup>553</sup> GUEDES, Max Justo. op. cit. p. 280.

<sup>554</sup> Disponível em: [http://objdigital.bn.br/acervo\\_digital/div\\_obrasraras/barleus/index.htm](http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_obrasraras/barleus/index.htm) Acesso em: 29 jul. 2019.

tal feito. Apesar de alguns estudiosos da história militar afirmarem que os soldados e marinheiros que serviram nas embarcações da WIC eram somente da classe mais baixa da sociedade, esse argumento vem sendo questionado por novos estudos sobre o tema. Jan Glete, Jonathan Israel e Bruno Miranda evidenciaram que a Companhia abriu as portas para homens das mais diversas nacionalidades e profissões.

Alguns recrutas chegaram a estudar em universidades, caso do Caspar Schmalkalden, outros tinham origens mais humildes e eram jovens indisciplinados, mas que alcançariam patentes mais elevadas na Marinha das Províncias Unidas, como Michiel de Ruyter. Mesmo com as rígidas disciplinas que os comandantes neerlandeses exigiam no cotidiano nas embarcações, tudo poderia acontecer. Rixas entre marinheiros e soldados, motins e insubordinações pelos mais diversos motivos, naufrágios e combates navais, tudo isso gerava tensões que nem o comandante mais experiente poderia controlar. Mesmo com todos os problemas, a Marinha das Províncias Unidas se tornou a mais poderosa do século XVII, e muito disso, deve-se aos seus homens do mar.

## 5 Considerações Finais

O presente estudo propôs discutir dois aspectos do Brasil Holandês, a navegação e o cotidiano dos homens do mar da Companhia das Índias Ocidentais. Entretanto, buscou-se inicialmente analisar o crescimento econômico-militar das Províncias Unidas no final do século XVI para XVII. As indústrias da pesca e da construção naval alavancaram o desenvolvimento comercial neerlandês, com a busca de novas áreas de comércio na Europa, como Arcangel, Mar Báltico e Mediterrâneo. No entanto, as consequências oriundas da Guerra dos Oitenta Anos, com as constantes decisões do Império Habsburgo de proibir o comércio neerlandês nos portos da União Ibérica e em seus portos das possessões Ultramarinas, acabaram levando a criação das Companhias de Comércio. De fato, com a bibliografia estudada, foi possível entender que a indústria naval foi o triunfo das Províncias Unidas. O fluit desbancou os pesados galeões portugueses e espanhóis na navegação Atlântica, era ágil, veloz e poderia ser empregado no comércio e na guerra.

Observamos que essa presença neerlandesa no Brasil, principalmente dos tripulantes das embarcações, possibilitou a descrição dos portos na costa e do sistema fluvial, esse último muito importante para o transporte do açúcar dos engenhos até os navios que ficavam ancorados no litoral. Com a chegada do Conde Maurício de Nassau, em 1637, o sistema hidrográfico tinha se tornado bem conhecido pelos neerlandeses, mesmo assim, muitos funcionários da WIC, ao retornar para as Províncias Unidas, emitiam relatórios aos Estados Gerais sobre as condições dos portos e rios e os melhores meios para utilizados. Um ponto muito importante nesta pesquisa foi a constatação da falta de um líder militar naval no Nordeste. Os comandantes ficavam por pouco tempo na conquista, vindo para a região para reabastecer e seguir com expedições ao Caribe ou ao Rio da Prata.

O Almirante Loncq permaneceu por pouco mais de três meses, após tomar de assalto Pernambuco. Os Almirantes Pieter Ita, Marten Thijsz. e Adriaen Jansz. Pater não ficaram nem três anos completos, tendo o último morrido em batalha no Abrolhos. No período Nassoviano, o Governador constantemente reclamava aos Estados Gerais sobre a falta de navios na costa, sem poder se defender de uma possível Armada Restauradora Ibérica. A situação chegou a tal ponto que, em 1638, a WIC teve que atender a um requerimento do Almirante Lichthart que pediu para voltar aos Países Baixos por não ter navios para comandar no Brasil. Por sorte, em 1640, algumas embarcações do Almirante Loos chegaram a Recife, possibilitando a defesa contra as forças navais luso-espanholas comandadas pelo Conde da Torre.

Sobre os marinheiros e soldados que vinham para o Brasil, foi possível entender como era o cotidiano desses homens nos navios a partir de relatos da época. A vida a bordo nas embarcações não era das mais fáceis, a longa jornada da navegação pelo Atlântico era cheia de surpresas. Tempestades e calmarias eram impossíveis de prever. Qualquer problema na embarcação poderia atrasar a viagem e mesmo contando com alguns pontos de reabastecimento, como as Ilhas de São Vicente e Cabo Verde, nem sempre se provia de víveres suficientes para completar o deslocamento. A insubordinação, como ocorreu com o Almirante Jol no Caribe, poderia colocar em risco todo o sucesso da missão. As doenças, muitas vezes ocasionadas pela precária alimentação, fizeram a frota do comandante Loncq perder mais de 1.200 homens ao chegar a Pernambuco em 1630.

A ausência nessa pesquisa foi de uma fonte, nesse caso um diário, de um marinheiro. Todos os diários aqui apresentados são de mercenários que lutavam, na maioria das vezes, em terra, mas como passavam bastante tempo em embarcações, também podem ser considerados homens do mar. Espera-se contribuir com essa parte lacunar da História do Brasil Holandês, entender o cotidiano naval nesse período tão importante, ao ponto do historiador militar Max Justo Guedes afirmar que “é a crônica guerreira mais gloriosa da nossa história”.<sup>555</sup> Uma frase talvez exagerada, mas mostra a importância do Brasil Holandês na historiografia.

---

<sup>555</sup> GUEDES, Max Justo. op. cit., p. 46.

## REFERÊNCIAS

ALDENBURGK, Johannes Gregorius. **Relação da conquista e perda da cidade do Salvador pelos holandeses em 1624-1625**. Revista dos Tribunais, 1961.

ANTUNES, Catia; ODEGARD, Erik; TOL, Joris van den. The networks of Dutch Brazil: rise, entanglement and fall of a colonial dream. In: ANTUNES, Cátia; GOMMANS, Jos (Ed.). **Exploring the Dutch Empire: agents, networks and institutions, 1600-2000**. Bloomsbury Publishing, 2015.

BAERS, João. **Olinda Conquistada**. Recife. CEPE Editora, 2004.

BARLÉU, Gaspar. **História do Brasil sob o governo de Maurício de Nassau, 1636-1644**. Tradução do original, notas e prefácio de Blanche T. van Berckel-Ebeling Koning. Tradução do inglês Henry Widener – Recife: CEPE, 2018.

BERGER, Paulo; WINZ, Antônio Pimentel; GUEDES, Max Justo. Incursões de corsários e piratas na costa do Brasil. In: **História Naval Brasileira**. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1975. v.1. t.2.

BOXER, Charles Ralph. **Os holandeses no Brasil: 1624-1654**. Brasiliana, 1961.

BOXER, Charles Ralph. **O império marítimo português: 1415-1825**. Editora Companhia das Letras, 2002.

BOXER, Charles Ralph. **The dutch seaborne empire, 1600-1800**. Penguin Books, 1990.

BRAUDEL, Fernand. As Províncias Unidas em si mesmas. In: BRAUDEL, Fernand. **Civilização material, economia e capitalismo: século XV – XVIII: o tempo do mundo**. Volume III. 2ª edição, São Paulo: Editora Martins Fontes, 2009.

‘Cartas Nassovianas’. Correspondência do Conde João Maurício de Nassau, Governador do Brasil Holandês, com os Estados Gerais (1637-1646)’. In: **Revista do Instituto Archeologico e Geographico Pernambucano**. Recife, Vol. X, 1902.

‘Cartas Nassovianas’. Correspondência do Conde João Maurício de Nassau, Governador do Brasil Holandês, com os Estados Gerais (1637-1646)’. In: **Revista do Instituto Archeologico e Geographico Pernambucano**. Recife, Vol. XII, 68, 1906.

CIPOLLA, Carlo M. **Canhões e velas na primeira fase da expansão europeia (1400-1700)**. Gradiva, 1ª edição, 1989.

Da conquista da cidade de Olinda. Impresso em 1630. In: HORCH, Rosemarie Erika. **A tomada de Olinda**. Instituto de Estudos Brasileiros da Universidade de São Paulo. 1979.

DE ALBUQUERQUE, Roberto Chacon. **A revolução holandesa: origens e projeção oceânica**. Perspectiva, 2014.

DE VRIES, Jan; VAN DER WOUDE, Adrianus Maria “Ad”. **The first modern economy: Success, failure, and perseverance of the Dutch economy, 1500–1815**. Cambridge University Press, 1997.

DE LUCA, T. R. História dos, nos e por meio dos periódicos. In: PINSKY, C. B. (org.). **Fontes Históricas**. São Paulo: Contexto, 2005.

**Documentos para a História do Brasil**, colhidos na Holanda pelo encarregado dos negócios, Joaquim Caetano da Silva, ofícios do Conde Maurício de Nassau; tomo II. Disponível em: <https://bdlb.bn.gov.br/acervo/handle/20.500.12156.3/272531>. Acesso: 25 mar. 2019.

**Documentos Holandeses**. Vol 1. Ministério da Educação, 1945.

GLETE, Jan. **Warfare at sea, 1500-1650: maritime conflicts and the transformation of Europe**. Routledge, 2002.

GUEDES, Max Justo. O condicionamento físico do Atlântico e a navegação à vela. Parte II. In: **História Naval Brasileira**. Rio de Janeiro, Serviço de Documentação Geral da Marinha. 1975.

GUEDES, Max Justo. As guerras holandesas no mar. Parte I. In: **História Naval Brasileira**. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, v.2. t.1.A, 1990.

GOUVÊA, Fernando da Cruz. **Maurício de Nassau e o Brasil Holandês: correspondência com os Estados Gerais**. Editora Universitária UFPE, 1998.

GRANT, R. G. **Battle at Sea: 3000 years of naval warfare**. Dorling Kindersley Ltd, 2010.

ISRAEL, Jonathan I. **The Dutch Republic: Its rise, greatness and fall 1477-1806**. Oxford University Press, 1995.

KEEGAN, John. Coisas antigas, distantes e tristes. In: KEGGAN, John. **A face da batalha**. Biblioteca do Exército Editora. Rio de Janeiro, 2000.

LAET, Johannes de. **História ou annaes dos feitos da Companhia privilegiada das Indias Occidentales desde o seu começo até ao fim do anno de 1636**. Livro I ao XIII. Tradução de José Hygino Duarte Pereira e Pedro Souto Maior. Rio de Janeiro: Officinas graphicas da Bibliotheca Nacional, 1908-1919.

LAET, João de. **Roteiro de um Brasil desconhecido: descrição das costas do Brasil**. (orgs. Soares, JPM e Ferrão, C.). Belo Horizonte: Kapa, 2007.

LUVAAS, Jay. A História Militar – O ponto de vista de um historiador clássico. In: WEIGLEY, Russel F (org). **Novas Dimensões da História Militar**. Tradução: General Ocatavio Alves Velho. Volume I, Biblioteca do Exército, Rio de Janeiro, 1981.

MADEIRA, Angélica. **Livro dos naufrágios: ensaio sobre a história trágico-marítima**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2005.

MEDEIROS, Guilherme de Souza. **Arte da Navegação e Conquista Europeia do Nordeste do Brasil**: (Capitanias de Pernambuco e Itamaracá nos Séculos XVI e XVII). Dissertação de Mestrado. Recife: UFPE/Programa de Pós-Graduação em História, 2001.

MELLO, Evaldo Cabral de. **O Brasil Holandês**. São Paulo: Penguin Classics, 2010.

MELLO, Evaldo Cabral de. **Olinda Restaurada: Guerra e Açúcar no Nordeste, 1630-1654**. São Paulo, Editora 34, 2007.

MELLO, Evaldo Cabral de. A vitória da barça. In: **Um Imenso Portugal – História e Historiografia**. São Paulo, Editora 34, 2002.

MELLO, José Antônio Gonsalves de. O livro das saídas das urcas do porto do Recife, 1595-1605. In: **Revista do Instituto Arqueológico Histórico e Geográfico Pernambucano**. Vol. LVIII, Recife, 1993.

MELLO, José Antônio Gonsalves de. **Fontes para a história do Brasil holandês: a economia açucareira**. Vol. I. 2ª edição – Recife: CEPE, 2004.

MELLO, José Antônio Gonsalves de. **Fontes para a história do Brasil Holandês: a administração da conquista**. Vol. II. 2ª edição – Recife: CEPE, 2004.

MIRANDA, Bruno R. F. **Gente de Guerra: origem, cotidiano e resistência dos soldados do exército da Companhia das Índias Ocidentais no Brasil (1630-1654)**. Tese de Doutorado em História. Institute of History, Faculty of the Humanities, Leiden University, 2011.

MOERBEECK, Jean Andries. Os holandeses no Brasil: Motivos porque a Companhia das Índias Ocidentais deve tentar tirar ao Rei da Espanha a terra do Brasil. Amsterdã, 1624. **Instituto do Açúcar e do Alcool**. Tradução de Rev. Pde. Fr. Agostinho Keijzers, O. C. e José Honório Rodrigues, Rio de Janeiro, 1942.

**Monumenta Hyginia – Dagelijkse Notulen** / coordenação Marcos Galindo; leitura paleográfica Lodewijk Hulsman; tradução Pablo Marcyll Bruijns Gallindo, Ann Blokand e Judith de Jong. – Recife: IAHPG/UFPE, 2005.

**Monumenta Hyginia – Dagelijkse Notulen**: Mimeografado.

MOREIRA, Luiz Guilherme Scaldaferrri; LOUREIRO, Marcello José Gomes. A nova história militar e a América portuguesa: balanço historiográfico. In: POSSAMAI, Paulo (org). **Conquistar e defender: Portugal, Países Baixos e Brasil**. Estudos de história militar na Idade Moderna. São Leopoldo: Oikos, 2012.

NASCIMENTO, Rômulo Luiz Xavier do. **O ‘Desconforto da governabilidade’**: aspectos da administração no Brasil holandês (1630-1644). Tese de Doutorado em História. Rio de Janeiro: UFF, 2008.

NETSCHER, Pieter Marinus. **Os holandeses no Brasil**: notícia histórica dos Países-Baixos e do Brasil no século XVII. Brasileira, 1942.

NIEUHOF, Joan. **Memorável viagem marítima e terrestre ao Brasil**. Belo Horizonte: Editora Itatiaia; São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1981.

PEDROSA, Fernando Velôzo Gomes. História militar tradicional e a “nova história militar”. In: **Anais do XXVI Simpósio Nacional de História** – ANPUH, São Paulo, julho 2011.

PRAK, Maarten. **The Dutch Republic in the seventeenth century**. Cambridge University, 2005.

POSTMA, Johannes Menne. **The Dutch in the Atlantic slave trade, 1600-1815**. Cambridge University Press, 1990.

RAMOS, Fábio Pestana. **Por mares dantes navegados: a aventura dos Descobrimentos**. São Paulo: Contexto, 2008.

Regimento do Governo das Praças Conquistadas ou que Forem Conquistadas nas Índias Ocidentais. G. van Vosbergen. Por ordem dos Senhores Estados Gerais. Cornelis Musch. In: **Revista do Instituto Arqueológico Histórico e Geográfico de Pernambuco**, número 30. Recife: Typographia Industrial, 1886.

RIBEIRO, Joaquim; RODRIGUES, José Honório. **Civilização Holandesa no Brasil**. Companhia Editora Nacional. São Paulo, 1940.

RICHSHOFFER, Ambrosius. **Diário de um soldado, (1629-1632)**. Recife. CEPE Editora, 2004.

ROMANO, Ruggiero. Between the sixteenth and seventeenth centuries: The economic crisis of 1619–22. In: PARKER, Geoffrey; SMITH, Lesley M. **The General crisis of the seventeenth century**. Routledge, 2005.

RUITERS, Dierick. A tocha da navegação. In: **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**, v. 269, 1965.

RUSSELL-WOOD, Anthony John R. **Histórias do Atlântico português**. Editora Unesp, 2014.

SCHAMA, Simon. **O Desconforto da riqueza: a cultura holandesa na época de ouro, uma interpretação**. Companhia das Letras, 1992.

SCHMALKALDEN, Caspar. **Brasil Holandês: A Viagem de Caspar Schmalkalden de Amsterdã a Pernambuco no Brasil**. Volume I e II. Editora Index, 1998.

SLUITER, Engel. Os holandeses no Brasil antes de 1621. In: **Revista do Instituto Arqueológico Histórico e Geográfico Pernambucano**. Vol. XLVI, 1961.

SOARES, Luiz Carlos; VAINFAS, Ronaldo. A nova história militar. In: CARDOSO, Ciro Flamarion; VAINFAS, Ronaldo (org). **Novos domínios da história**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2012.

SOUZA, C. C. R. **Arqueologia subaquática**: identificação das causas de naufrágios nos séculos XIX e XX na costa de Pernambuco. Tese de Doutorado em Arqueologia. Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2010.

SILVA, Kalina Vanderlei; SILVA, Maciel Henrique. Cotidiano. In: SILVA, Kalina Vanderlei; SILVA, Maciel Henrique. **Dicionário de Conceitos Históricos**. São Paulo: Contexto, 2005.

TEENSMA, Benjamin N.; MIRANDA, Bruno R. F; XAVIER, Lucia FW. **Viagem ao Brasil (1644-1654)**. Recife: Cepe, 2016.

The Editors of Encyclopaedia Britannica. Cornelis Tromp: Dutch Admiral. **Encyclopedia Britannica**. Encycloaedia Britannica, inc. 05 set. 2019. Disponível em: <https://www.britannica.com/biography/Cornelis-Maartenszoon-Tromp>. Acesso em: 10 out. 2019.

The Editors of Encyclopaedia Britannica. Maarten Tromp: Dutch Admiral. **Encyclopedia Britannica**. Encyclopaedia Britannica, inc. 05 ago. 2019. Disponível em: <https://www.britannica.com/biography/Maarten-Harpertszoon-Tromp>. Acesso em: 10 out. 2019.

VAN GROESEN, Michiel. **Amsterdam's Atlantic**: Print Culture and the Making of Dutch Brazil. University of Pennsylvania Press, 2017.

VAN DUIVENVOORDE, Wendy. **Dutch East India Company Shipbuilding**: The Archaeological Study of Batavia and Other Seventeenth-century VOC Ships. Texas A&M University Press, 2015.

WALLERSTEIN, Immanuel. **O sistema mundial moderno. Vol. II**: o mercantilismo e a consolidação da economia-mundo europeia, 1600-1750. Editora Afrontamentos, Lisboa, 1990.

WÄTJEN, Hermann. **O domínio colonial holandês no Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1938.

WEHLING, Arno. A pesquisa da história militar brasileira. Apreciação metodológica. In: **Revista Da Cultura**, v. 1, n. 1, 2008.

## ANEXO A – FIGURAS DA CULTURA NAVAL NEERLANDESA NO SÉCULO XVII

Figura 16 – Um navio de pesca do tipo *Hoeker* recolhendo as redes.

*Een Hoeker op de Veeringh.*

*An Hulk or great Hoy upon Herring Fishing place.*

Fonte: Pintado por Adolf van der Laan, por volta de 1725. Rijkmuseum Amsterdã. Object Number: BI-1915-0107-8.<sup>556</sup>

<sup>556</sup> Disponível em: <http://hdl.handle.net/10934/RM0001.COLLECT.475336> Acesso em: 18 out. 2019.

Figura 17 – Dois fluits da pesca baleeira. Barris com óleo de baleia são conduzidos no porto e ao centro há o cozimento desse óleo.



Fonte: Pintado por Adolf van der Laan, por volta de 1725. Atlas van Stolk. Inventory Number: 17059.<sup>557</sup>

<sup>557</sup> Disponível em: [http://collectie.atlasvanstolk.nl/data\\_gb.asp?startc=1&q0=39296&subj=53&bron=data](http://collectie.atlasvanstolk.nl/data_gb.asp?startc=1&q0=39296&subj=53&bron=data)  
 Acesso em: 18 out. 2019.

Figura 18 – O arenque capturado é embalado em barris no cais e levado embora. No fundo, mastros de vela e uma torre.



Fonte: Pintado por Adolf van der Laan, 1728-1761. Rijkmuseum Amsterdã. Object Number: RP-P-1912-374.<sup>558</sup>

<sup>558</sup> Disponível em: <http://hdl.handle.net/10934/RM0001.COLLECT.134549> Acesso em: 18 out. 2019.

Figura 19 – Em uma casa na costa neerlandesa, duas mulheres consertam redes de pesca na presença de um pescador. À esquerda, dois cachorros brincando, ao fundo, vista para o mar com veleiros.



*Het Braven der Haringh Netten. || The Knitting of the Herring Netts.*

Fonte: Pintado por Adolf van der Laan, 1728-1761. Rijkmuseum Amsterdã. Object Number: RP-P-1912-364.<sup>559</sup>

<sup>559</sup> Disponível em: <http://hdl.handle.net/10934/RM0001.COLLECT.134539> Acesso em: 18 out. 2019.

Figura 20 – No cais, pessoas reparam as redes de pesca para a captura do arenque. À direita, há barcos atracados, ao fundo, casas e uma torre de igreja.



Fonte: Pintado por Adolf van der Laan, 1708-1761. Rijkmuseum Amsterdã. Object Number: RP-P-1912-379.<sup>560</sup>

<sup>560</sup> Disponível em: <http://hdl.handle.net/10934/RM0001.COLLECT.134554> Acesso em: 18 out. 2019.

Figura 21 – A instalação de um dos mastros no navio com a ajuda de um guindaste.



Fonte: Pintado por Sieuwert van der Meulen, 1690 – 1710. Rijkmuseum Amsterdã. Object Number: RP-P-OB-6662.<sup>561</sup>

<sup>561</sup> Disponível em: <http://hdl.handle.net/10934/RM0001.COLLECT.468799> Acesso em: 18 out. 2019.

Figura 22 – A construção de um navio no estaleiro, onde a quilha, parte das obras vivas, a roda de proa e o espelho de popa estão sendo construídos.



Fonte: Pintado Sieuwert van der Meulen, 1690-1710. Rijkmuseum Amsterdã. Object Number: RP-P-OB-6658.<sup>562</sup>

<sup>562</sup> Disponível em: <http://hdl.handle.net/10934/RM0001.COLLECT.468711> Acesso em: 18 out. 2019.

Figura 23 – Navio emborcado para calafetar (processo que impede a passagem de líquidos entre as tábuas de madeira) o fundo e a harpa.



Fonte: Pintado Sieuwert van der Meulen, 1690-1710. Rijkmuseum Amsterdã. Object Number: RP-P-OB-6665.<sup>563</sup>

<sup>563</sup> Disponível em: <http://hdl.handle.net/10934/RM0001.COLLECT.468711> Acesso em: 18 out. 2019.

Figura 24 – Navios de guerra neerlandeses durante uma forte tempestade.



Fonte: Pintado por Ludolf Bakhuysen, c. 1695. Rijkmuseum Amsterdã. Object Number: SK-A-4856.<sup>564</sup>

Mapa 7 – Detalhe da costa do rio Paraíba, atual João Pessoa - Brasil, 1665.



Fonte: Pintado por Johannes Vingboons. Arquivo Nacional, Países Baixos.<sup>565</sup>

<sup>564</sup> Disponível em: <http://hdl.handle.net/10934/RM0001.COLLECT.5899> Acesso em: 18 out. 2019.

<sup>565</sup> Disponível em: <http://www.robgoemes.nl/tng/WIC/Vingboons.htm> Acesso em: 20 abr. 2019.

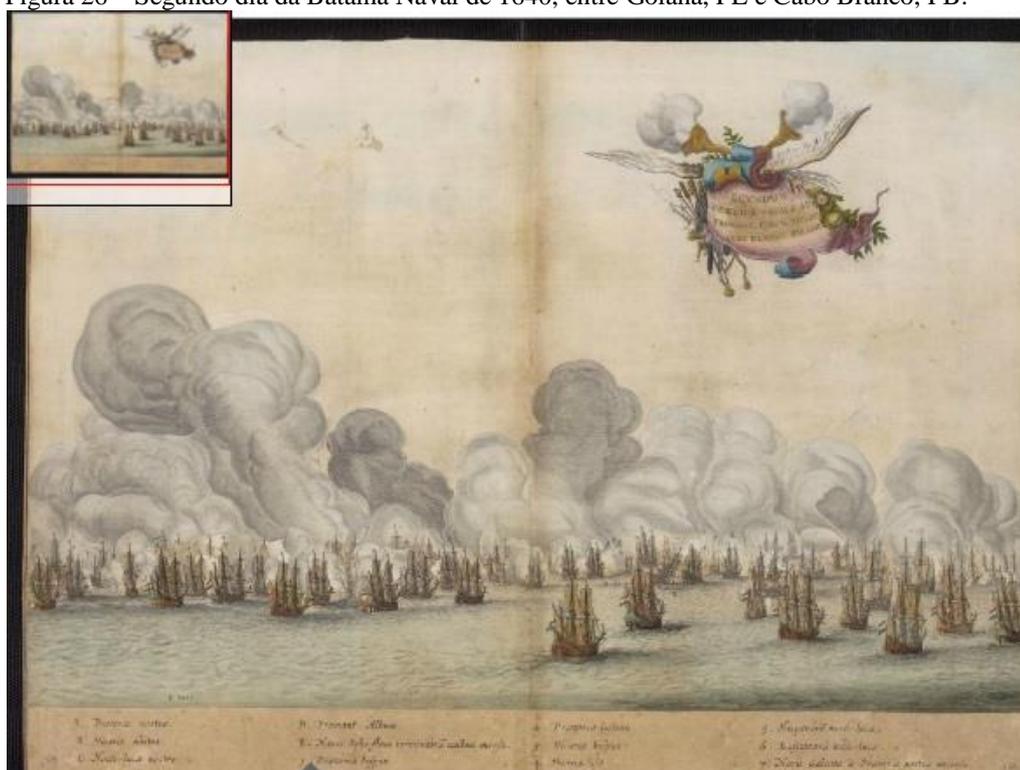
Figura 25 – Ilha de Itamaracá ao fundo, aparecendo embarcações fazendo o transbordo de carga ribeirinha.



Fonte: Pitando por Arnoldus Montanus, 1671. John Carter Brown Library. Record Number: 01631-41.<sup>566</sup>

<sup>566</sup> Edmundson, G. op. cit. p. 38-57. Disponível em: <https://jcb.lunaimaging.com/luna/servlet/s/76428j> Acesso em: 27 jun. 2019.

Figura 26 – Segundo dia da Batalha Naval de 1640, entre Goiana, PE e Cabo Branco, PB.



Fonte: Pintado por Frans Post. Biblioteca Nacional – Obras Raras.<sup>567</sup>

Figura 27 – Terceiro dia da Batalha Naval de 1640, em frente à Paraíba, PB.



Fonte: Pintado por Frans Post. Biblioteca Nacional – Obras Raras.<sup>568</sup>

<sup>567</sup> Disponível em: [http://objdigital.bn.br/acervo\\_digital/div\\_obrasraras/barleus/index.htm](http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_obrasraras/barleus/index.htm) Acesso em: 29 jul. 2019.

<sup>568</sup> Disponível em: [http://objdigital.bn.br/acervo\\_digital/div\\_obrasraras/barleus/index.htm](http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_obrasraras/barleus/index.htm) Acesso em: 29 jul. 2019.

Figura 28 – Quarto e último dia da Batalha Naval de 1640, diante de Cunhaú, RN.



Fonte: Pintado por Frans Post. Biblioteca Nacional – Obras Raras.<sup>569</sup>

Figura 29 – Destruição causada em uma batalha naval na Batalha de Gibraltar, em 1607.



Fonte: Pintado por Cornelis Claesz. van Wieringen, c. 1621. Rijkmuseum Amsterdã. Object Number: SK-A-2163.<sup>570</sup>

<sup>569</sup> Disponível em: [http://objdigital.bn.br/acervo\\_digital/div\\_obrasraras/barleus/index.htm](http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_obrasraras/barleus/index.htm) Acesso em: 29 jul. 2019.

<sup>570</sup> Disponível em: <http://hdl.handle.net/10934/RM0001.COLLECT.6503> Acesso em: 11 mar. 2019.

Figura 30 – Michiel de Ruyter como Tenente-Almirante da Marinha das Províncias Unidas.



Fonte: Pintado por Ferdinand Bol, 1667. Rijkmuseum Amsterdã. Object Number: SK-A-44.<sup>571</sup>

<sup>571</sup> Disponível em: <http://hdl.handle.net/10934/RM0001.COLLECT.6099> Acesso em: 20 maio 2019.

**ANEXO B – TABELAS DE NAVIOS E IATES ENVIADOS A PERNAMBUCO DE  
1632 A 1636, CONFORME DADOS DISPONIBILIZADOS POR JOHANNES DE  
LAET**

**Tabela 4 – Lista de navios e iates expedidos neste ano de 1632 pelas respectivas câmaras para Pernambuco.**

<b>Câmara de Mosa</b>					
Data da Partida	Denominação	Lastros	Canhões Bronze + Ferro	Marinheiros	Soldados
4 de Janeiro	Overyssel	160	8 + 22	83	40
“	Blaeuw Leeuw	220	8 + 24	106	57
“	Swol	130	8 + 20	65	40
“	West-Vrieslandt (Fretado)	200	- + 21	26	52
“	Swater Leeuw (Fretado)	150	- + 11	18	35
“	Santa Clara (Fretado)	130	- + 16	18	36
“	Koningh van Sweden (Fretado)	140	- + 11	19	-
10 de Maio	Gelerlandt	300	- + 22	52	10
“	Naerden	60	- + 14	40	-
5 de Setembro	Phoenix	60	- + 16	30	-
“	Sprieringh	5	-	-	-
8 de Outubro	Fama	300	10 + 28	130	128
“	Zutphen	250	14 + 26	91	86
“	Otter	90	6 + 14	58	20
11 de Outubro	Haringht	140	2 + 16	30	59
13 de Novembro	Witte Dufy (Fretado)	140	- + -	17	30
10 de Dezembro	Bonte Koe (Fretado)	150	- + 14	24	50
“	Vijghe-Boom (Fretado)	150	2 + 8	18	50
<b>Câmara da Zelândia</b>					
3 de Março	Eendracht	80	2 + 22	40	31
13 de Outubro	Middelburgh	250	10 + 22	100	-
“	De Leeuw	120	2 + 16	36	-
16 de Dezembro	Noordt-Sterre	30	2 + 14	30	40
<b>Câmara de Amsterdã</b>					
5 de Março	Tijgher	70	4 + 18	61	-
“	Oragnie Boom	120	- + 14	41	17
<b>Câmara de Groninga</b>					
9 de Maio	‘t Vosken	70	4 + 10	42	11
“	De Hope (Fretado)	150	- + 14	20	26
11 de Novembro	Gonde Leeuw	250	8 + 22	65	8

Fonte: LAET, Johannes de. op. cit., Livro IX, p. 252.

**Tabela 5 – Lista de navios e iates expedidos neste ano de 1633 pelas respectivas câmaras para Pernambuco.**

<b>Câmara de Amsterdã</b>					
Data da Partida	Denominação	Lastros	Canhões Bronze + Ferro	Marinheiros	Soldados
28 de Janeiro	Nachtegael	15	4 + 4	13	-
“	St. Jacob (Fretado)	140	- + 10	21	-
“	Swarten Hondt (Fretado)	170	- + 18	23	-
“	Koningh van Sweden (Fretado)	140	- + 11	23	-
5 de Março	Leeuwerck	14	4 + 4	13	-
29 de Março	Gondt-Vinck	15	4 + 4	14	-
“	Canari Voghel	15	4 + 4	18	-

“	Myser-boer (Fretado)	150	-	18	-
“	De Robbe (Fretado)	150	- + 20	21	50
“	Bonte Koe (Freatado)	150	- + 12	23	50
2 de Maio	Pharnambuc	100	8 + 14	61	-
“	Windt-hondt	80	4 + 8	47	-
15 de Agosto	Goeree	170	8 + 20	61	109
“	Campen	130	8 + 20	66	91
23 de Setembro	Koningh van Sweden (Fretado)	140	- + 15	24	52
“	Eendracht (Fretado)	140	- + 16	19	50
25 de Setembro	Raventjen	35	2 + 6	28	-
“	Bonte Kraye	30	4 + 6	23	-
27 de Outubro	Eendracht (Fretado)	190	- + 13	30	93
“	Raep (Fretado)	170	- + 18	35	73
3 de Dezembro	Deventer	150	10 + 22	60	104
“	Haringh	140	4 + 14	49	102
“	De Kat	90	4 + 16	40	48
“	Sont-bergh	120	- + 16	52	104
“	Kemp-Haen	20	6 + 4	20	10
“	Spreeuw	20	6 + 4	19	10
<b>Câmara da Zelândia</b>					
5 de Marco	Zee-Ridder	35	5 + 9	30	30
“	Aeolus	150	- + 28	40	36
21 de maio	Veere	90	- + 12	30	-
“	De Exter	15	4 + 4	20	-
10 de Setembro	Domburgh	130	10 + 18	50	83
“	Meermin	40	4 + 6	30	20
“	Zuydt-Iter	30	2 + 14	30	20
“	Sparwer	15	2 + 6	18	10
28 de Setembro	Fortuyn	160	4 + 24	70	108
<b>Câmara da Holanda do Norte</b>					
28 de Janeiro	*t Wapen van Hoorn	110	8 + 8	70	-
“	Um filibote (Fretado)	110	- + 4	14	18
21 de Maio	Vleermuyns	15	6 + 2	19	-
29 de Agosto	Enchuysen	230	8 + 22	83	89
4 de Dezembro	Mercurius	200	6 + 20	66	95
“	Wassende Maen	200	- + 22	90	70
“	Wind-hondt	15	6 + -	21	-
<b>Câmara de Groninga</b>					
19 de Maio	Pegasus	90	6 + 14	50	36
“	Weseltjen	30	2 + 6	16	6
29 de Agosto	Keet-Man (Fretado)	160	- + 16	24	60
30 de Setembro	Wassende Maen (Fretado)	180	- + 16	26	11
2 de Dezembro	Vriessche Jagher	140	6 + 18	43	47

Fonte: LAET, Johannes de. op. cit., Livro X, p. 290-291.

**Tabela 6 – Lista de navios e iates expedidos neste ano de 1634 pelas respectivas câmaras para Pernambuco.**

<b>Câmara de Amsterdã</b>					
Data da Partida	Denominação	Lastros	Canhões Bronze + Ferro	Marinheiros	Soldados
13 de Março	Hoope (Fretado)	140	- + 12	22	21
“	Brandt-Troyn (Freatado)	140	- + 14	26	22

“	Keyserin (Fretado)	170	- + 14	30	22
“	Dolphyn (Freatado)	130	- + 14	25	-
4 de Maio	St. Jan (Fretado)	140	- + 12	29	-
8 de Junho	Salmander	300	18 + 26	78	211
“	Mercurius	140	6 + 20	52	123
“	Meermin	200	6 + 14	49	126
15 de Junho	Elburgh	80	2 + 10	33	82
“	St. Jacob (Freatado)	160	- + 16	26	138
3 de Julho	Amsterdã	500	12 + 26	98	182
“	Nachtegael	15	4 + 4	18	-
20 de Julho	Sonne-blom (Fretado)	180	- + 16	25	30
28 de Julho	Pelgrom (Fretado)	240	- + 20	34	52
7 de Outubro	Eendracht (Fretado)	190	- + 16	26	140
“	Fama	300	12 + 28	90	115
“	Canari-Voghel	13	5 + 2	19	-
“	Bonte-Kraey	30	6 + 4	23	-
5 de Novembro	Overyssel	160	10 + 18	68	90
2 de Dezembro	Koningh van Sweden	150	- + 19	24	51
“	Salamander (Fretado)	300	- + 26	50	206
“	Liefde (Fretado)	160	2 + 13	21	60
<b>Câmara da Zelândia</b>					
29 de Janeiro	Nordt-Ster	30	2 + 14	39	13
21 de Março	Tholen	180	10 + 13	62	120
“	de Kaeuw	20	4 + -	21	-
27 de Maio	Gonde Son	160	10 + 7	60	120
“	Spreeuw	20	2 + 6	20	19
26 de Junho	Lwaene	230	8 + 26	73	175
11 de Setembro	Leeuwine	100	2 + 22	46	109
25 de Dezembro	Stª Marta (Fretado)	130	- + 16	22	43
“	Hoepe (Fretado)	140	- + 14	18	32
28 de Dezembro	Walcheren	280	12 + 28	106	177
<b>Câmara de Mosa</b>					
18 de Janeiro	Gonde Leeuw	140	4 + 20	20	-
“	Sparwer	25	- + 6	54	79
21 de Março	Krooll (Fretado)	170	- + 20	26	102
27 de Março	Erasmus	130	6 + 20	61	106
“	St. Pieter (Fretado)	140	- + 17	25	-
23 de Setembro	Dordrecht	200	4 + 26	65	136
<b>Câmara da Holanda do Norte</b>					
20 de Julho	de Haes	150	6 + 8	40	97
29 de Julho	Tª Huya van Nassauw (Fretado)	160	- + 18	18	38
<b>Câmara de Groninga</b>					
13 de Março	Graeuw Peerdt	150	- + 12	22	53
3 de Junho	Ernestus	200	6 + 20	53	143
30 de Julho	St. Jacob (Fretado)	140	- + 16	17	82
23 de Dezembro	Adamen Eva (Fretado)	200	- + 18	26	80
29 de Dezembro	Gonde Leuw	230	14 + 20	75	100

Fonte: LAET, Johannes de. op. cit., Livro XI, p. 2-3

**Tabela 7 – Lista de navios e iates expedidos neste ano de 1635 pelas respectivas câmaras para Pernambuco.**

<b>Câmara de Amsterdã</b>					
Data da Partida	Denominação	Lastros	Canhões Bronze + Ferro	Marinheiros	Soldados
10 de Abril	Oragnie-Boom (Fretado)	140	- + 3	20	-
19 de Abril	St. Donatius (Fretado)	130	- + 12	17	12
3 de Maio	't Landtvan Beloften	150	- + 10	14	-
25 de Maio	Speel-Jacht	120	- + 13	17	-
20 de Junho	Alcmaer	160	- + 16	40	5
24 de Julho	Stª Clara (Fretado)	180	- + 20	26	-
28 de Julho	Goeree	170	8 + 16	73	-
	Doffer	15	4 +-	17	-
	Dnyf	15	4 +-	17	-
19 de Agosto	Spitsberghen (Fretado)	140	- + 18	33	-
16 Setembro	't Haentjen	15	2 + 2	20	-
	't Hennetjen	15	2 + 2	17	-
	Leeuwin (Fretado)	140	- + 16	21	-
11 de Outubro	Amsterdã	500	12 + 26	84	17
1 de Dezembro	Amersfoort	200	10 + 20	55	30
“	Samson	170	- + 15	38	20
“	Jonghe Krab	130	- + 4	21	-
“	Griffoen (Fretado)	130	- + 14	24	25
“	Liefde	140	- + 4	16	18
“	Trompetter	110	- + 6	16	-
<b>Câmara da Zelândia</b>					
9 de Abril	Moriaen	150	2 + 18	32	-
9 de Maio	Zee-Ridder	60	2 + 12	24	-
“	Phasant	30	2 + 8	18	-
“	Oragnie-Boom (Fretado)	130	-	-	-
4 de Outubro	't Hart	70	2 + 13	18	-
“	Oudt-Vlissinghen	150	4 + 17	55	-
<b>Câmara de Mosa</b>					
27 de Maio	't Wapen van Delft	140	6 + 18	50	46
“	West-Vrieslandt (Fretado)	200	- + 18	50	106
“	Nassauw	180	- + 18	26	-
<b>Câmara da Holanda do Norte</b>					
19 de Abril	Wassende Maen (Fretado)	140	- + 14	22	114
2 de Maio	't Wapen van Medenb	150	6 + 16	55	105
3 de Julho	Zee-Robbe (Fretado)	150	2 + 18	22	13
<b>Câmara de Groninga</b>					
8 de Maio	Pasmoy (Fretado)	170	- + 10	19	-
27 de Maio	Bonte Koe (Fretado)	180	- + 18	61	61

Fonte: LAET, Johannes de. op. cit., Livro XII, p. 80-81.

**Tabela 8 – Lista de navios e iates expedidos neste ano de 1636 pelas respectivas câmaras para Pernambuco.**

<b>Câmara de Amsterdã</b>					
Data da Partida	Denominação	Lastros	Canhões Bronze + Ferro	Marinheiros	Soldados
18 de Janeiro	Haerlem	220	8 + 18	76	24
“	Sout-bergh	140	6 + 12	76	24
“	Sout-kas (Fretado)	170	- + 12	24	75
“	Griffoen (Fretado)	150	- + 10	24	81
“	Graenw-peerd (Fretado)	160	- + 10	23	82
“	Het Landt van Beloften (Fretado)	150	- + 18	14	18
“	Hope (Fretado)	190	- + 14	26	76
25 de Janeiro	Campen	130	10 + 14	54	71
28 de Julho	Blaeuw Leeuw	220	6 + 16	61	62
“	Schupe	60	2 + 6	25	18
“	Stª Clara (Fretado)	180	-	-	-
“	Spel-yatch (Fretado)	120	2 + 10	17	-
“	Pijn-appel (Fretado)	180	- + 18	25	-
“	Water-hondt (Fretado)	-	- + 14	21	-
“	St. Pieter (Fretado)	-	- + 10	20	-
8 de Outubro	Abraham Offerhande (Fretado)	-	-	-	87
“	Jonas	-	-	-	97
25 de Outubro	Zutphen	250	14 + 22	58	63
“	Het Hoff van Nassauw (Fretado)	170	- + 12	22	143
“	Adam em Eva (Fretado)	180	- + 16	26	154
3 de Dezembro	Eenhoorn	80	4 + 10	34	32
“	Brandt van Troyen (Fretado)	180	- + 16	24	93
“	Graeuw-peerd (Fretado)	160	- + 10	23	44
“	Griffoen (Fretado)	150	- + 10	24	82
“	Sout-kas (Fretado)	170	- + 12	24	95
“	Hoope (Fretado)	190	- + 14	26	82
“	Water-hondt	170	- + 8	20	-
<b>Câmara da Zelândia</b>					
16 de Fevereiro	Zeelandia	330	14 + 22	70	89
“	Goude Son	160	6 + 14	46	68
“	Domburgh	130	8 + 14	45	71
4 de Março	Hoppe (Fretado)	140	-	-	20
“	Middelbourgh	250	6 + 24	78	52
“	Reghen-boghe	160	2 + 16	46	30
26 de Abril	Mont-haen	16	4 + -	9	-
4 de Maio	Dolphijn (Fretado)	140	- + 14	-	20
11 de Maio	Milde Marten (Fretado)	-	- + 18	-	36
19 de Agosto	Moriaen	150	2 + 14	34	25

“	W. Wouter-Kerch (Fretado)	-	- + 12	20	31
<b>Câmara de Mosa</b>					
17 de Janeiro	Brandt van Troyen (Fretado)	180	- + 16	24	29
15 de Fevereiro	Vliegende Hardt (Fretado)	110	- + 24	22	21
28 de Abril	Enghel Gabriel (Fretado)	-	-	-	2
Junho	Nassauw (Fretado)	170	-	-	18
3 de Dezembro	Alcmaer (Fretado)	-	-	-	60
<b>Câmara da Holanda do Norte</b>					
18 de Janeiro	Vleer-muya	15	6 + -	21	-
“	Witte Valch (Fretado)	118	- + 14	23	24
19 de Setembro	Zee-Robbe (Fretado)	140	2 + 14	21	18
3 de Dezembro	Monnieckendan	300	10 + 18	70	142
“	Hoope (Fretado)	180	- + 14	21	73
<b>Câmara de Groninga</b>					
12 de Janeiro	Nassauw	200	6 + 16	67	25
“	Gulde Leeuw	250	8 + 18	96	18
“	Brack	30	2 + 6	21	6
29 de Outubro	Jagher	140	6 + 14	48	110
19 de Dezembro	Salm	160	- + 10	20	82

Fonte: LAET, Johannes de. op. cit., Livro XIII, p. 136-137.