

‘ENTRE OS RIOS E O MAR ABERTO’: PERNAMBUCO, OS PORTOS E O ATLÂNTICO NO BRASIL HOLANDÊS.

RÔMULO L. X. NASCIMENTO
(Universidade de Pernambuco)

Resumo: Esse artigo pretende analisar a importância dos portos da antiga capitania de Pernambuco bem como da navegação fluvial em rios do nordeste oriental. Entendemos que o papel do porto do Recife e da navegação fluvial foram determinantes no processo de fixação batava no Brasil.

Abstract: This article aims to show how important were the harbour of Recife as well as the fluvial navigation during the Dutch occupation of Pernambuco. We understand also that both aspects presented above (Recife's harbour and fluvial navigation) were the most important mean in the Dutch settlement process.

No dia 17 de dezembro de 1642, partiu do porto do Recife os navios St. Pieter, Buyeman e Dolphin em direção a Barbados. Em seguida, as embarcações seguiriam para os Países Baixos levando, certamente, as novidades acerca da recém conquista da Companhia das Índias Ocidentais: o Maranhão. Essa conexão direta Recife-Barbados, oferecia a Maurício de Nassau e ao Conselho que o assessorava um maior raio de ação além da escala nordestina. Estava o Recife inserido numa *weltwirtschaft* (economia- mundo denominada por Immanuel Wallerstein) holandesa que, pela época acima, já contava com a participação direta de Angola. Viagens como esta se tornaram comuns porquanto durou a presença nassoviana no Brasil.ⁱ

Do ponto de vista geoestratégico, basta dar uma olhada no mapa do Atlântico sul para percebermos a importância do Recife, localizado à vinte e nove dias de viagem de Luanda. Para se ter uma idéia, para se navegar de Salvador à Luanda, gastava-se aproximadamente trinta e cinco dias. Certamente, ao intentarem a ocupação de Pernambuco, esse fato não passou despercebido aos neerlandeses. Também não podemos associar a vinda da Companhia das Índias Ocidentais para o Brasil apenas à questão geoestratégica. Se assim tivesse sido, a estada batava em Salvador anos antes não teria

acontecido. Sendo mais claro, procuraremos neste artigo perceber a importância do porto do Recife não apenas enquanto local de embarque do açúcar que abastecia boa parte dos países da Europa ocidental na segunda metade do século XVI, mas sobretudo como um meio, uma passagem, para outros pontos do Atlântico. Também será visto como se processou a navegação na malha fluvial do Nordeste promovida pela Companhia das Índias Ocidentais.

Não seria heresia considerar que, primeiro, veio o porto, depois, a cidade. É fato que o litoral nordestino, principalmente entre Natal e Salvador, oferece boas condições de aportagem e também serve de via de acesso a outros pontos do Atlântico. Contudo, a importância do Recife se deve a muitas vantagens associadas. Em Pernambuco mesmo, os portos de Pau Amarelo e Nazaré, este último ao sul do Recife, representaram alternativas de aportagem ao Recife. O porto de Nazaré, por exemplo, bem que serviu aos luso-brasileiros como uma das “escáfulas do açúcar” (expressão de Evaldo Cabral de Mello) enquanto os holandeses não se assenhoreavam dos engenhos do litoral sul de Pernambuco.

A invasão holandesa a Pernambuco em 1630 veio mudar a frequência de embarcações nos portos próximos a esta capitania, e mesmo nela. Observou Evaldo Cabral de Mello que

“antes de 1630, os pequenos portos ao norte e ao sul do Recife eram utilizados com frequência durante os meses de verão. Só no Recife e na Paraíba, os senhores de engenho e comerciantes de açúcar dispunham de transporte para o Reino Unido durante todo o ano. A queda do Recife em 1630 determinou uma redistribuição da navegação em favor da Paraíba e também dos portos menores, especialmente o do Cabo de Santo Agostinho, os quais passaram a ser mais procurados, escoando em conjunto mais açúcar do que o porto da Paraíba”.ⁱⁱ

A existência de portos é determinante nas condições de ocupação de um território, sobretudo numa época em que a tecnologia ainda não havia compensado as rudezas da navegação transatlântica. Regime dos ventos, correntes, conhecimento de acidentes geográficos, tudo isso era fundamental às aventuras ou desventuras marítimas. Em Pernambuco, o Cabo de Santo Agostinho (ao sul do Recife) nos serve como um exemplo de acidente geográfico – referência na “planície líquida” (a expressão é de Fernand Braudel) que é o Atlântico. O Cabo de Santo Agostinho era, para os navegadores do século XVI,

uma efeméride na navegação do Atlântico sul.ⁱⁱⁱ É certo, portanto, que, quem quer que estivesse na carreira das Índias Orientais, sabia muito bem precisar o Cabo (como é popularmente conhecido), na Capitania de Pernambuco. Segundo Ulysses Pernambucano de Mello, “era o Cabo de Santo Agostinho e suas proximidades o lugar para onde se dirigiam os navios dispersos que cruzavam o atlântico sul, constituindo-se no local de mais fácil identificação para os que vinham do Hemisfério Norte”.^{iv}

Esses pormenores da navegação sul-atlântica já foram bem explorados por Luis Filipe de Alencastro, que observou:

“Na altura do Cabo de Santo Agostinho (Pernambuco) a corrente Subequatorial se bifurca, dando lugar à corrente das Guianas, que deriva costa acima até o Caribe, e à corrente do Brasil, descendo costa abaixo. Fenômeno que explica o interesse dos holandeses, durante sua ofensiva na América do Sul, em ganhar o controle do arquipélago de Fernando de Noronha, entrada de duas rotas estratégicas para os ataques contra o Império Filipino: a das Antilhas e a que descia pela costa brasileira”.^v

Ao norte do Recife, a praia de Pau Amarelo (como fora acima observado) oferecia boas condições de aportagem. Não é à toa que foi lá que desembarcaram mais de vinte navios das tropas da Companhia das Índias Ocidentais em 1630. A outra metade estacionou no porto do Recife. O próprio nome ‘Pernambuco’, que significa algo como ‘pedra vazada’ ou ‘abertura na pedra’, na língua dos povos Tupi, deve a sua origem a uma barreira de arrecifes que, como era vazada, permitia a passagem de embarcações que ficavam protegidas por sua “muralla natural” (a “barra” é a própria “abertura” ou “passagem”, que permite a passagem da embarcação para o abrigo dos arrecifes). Localizava-se esta barra nas imediações da Vila de Igarassu (norte do Recife). Logo, surgiu o topônimo Pernambuco a partir de um porto.^{vi}

Com o início da economia açucareira em Pernambuco e o seu desenvolvimento na segunda metade do século XVI, tais portos passaram a ter, na prática, uma função a mais do que oferecer boas condições de aportagem. A expansão da economia açucareira, aliada a

extração de pau-brasil, aumentou a importância dos portos do Nordeste do Brasil. Como em Pernambuco se produzia a maior parte do açúcar consumido na Europa, já no último quartel do século XVI, teve no porto do Recife a sua mais importante porta de saída daquele produto. A partir de então os navios passaram a freqüentar o Nordeste não apenas para se afastar da cabotagem ao longo da África, e sim para fazer comércio.^{vii}

Mas estes portos eram também, e muitas vezes, de contrabando. Vejam-se os casos do Porto dos Franceses (Alagoas) e Pitimbu (norte de Pernambuco), fartamente utilizados pelos franceses para desviar açúcar e madeira das capitanias de Pernambuco e Itamaracá.^{viii} O próprio porto do Recife protagonizou um comércio ilegal de madeira, açúcar e, inclusive, prata de Potosí desviada pelo Rio da Prata. Nas relações atlânticas, o contrabando esteve presente e precisou sobremodo de lugares ermos para o seu êxito.^{ix}

O interesse da WIC na prata espanhola era evidente. Uma vez estabelecidos no Caribe, os holandeses “cercavam” as saídas da prata do México e do Peru. Por volta de 1630-1640, a produção argentífera daquelas minas ainda se revelava atraente aos batavos. Merece destaque, também, a economia que girava em torno da atividade mineradora, que era o comércio de roupas, vinho da Espanha e escravos africanos que circulavam nas vilas mineiras. Todas essas mercadorias eram pagas com grandes quantidades de metal precioso. Certamente os comerciantes ligados a WIC quiseram entrar nestes “circuitos econômicos, energizados pela mineração”, como destacou Peter Backwell.^x No processo de colonização da América desenvolveu-se desde cedo uma classe social local (os crioullos), os quais colocaram as colônias espanholas, cada vez mais, numa relação de independência da Espanha. Como observou John Lynch:

“ By the 1640’s certain sectors of the American economy - shipbuilding, agriculture, and invest in overseas trade – were far more buoyant than their counterparts in Spain. The economic independence of America, and its superior capital resources, denoted a fundamental shift of balance within the Hispanic world. Economically, at least the dominant partner was now America [...]”^{xi}

Essa relativa independência econômica da América espanhola em relação a sua metrópole foi, ainda segundo Lynch, mais prejudicial à Espanha do que mesmo os agravos

por ela sofridos por parte dos holandeses através das guerras de independência dos Países Baixos.

Como consequência da atividade mineradora, as cidades passavam a concentrar grandes populações para os padrões da época. Para se ter idéia, a cidade de Lima comportava, em 1610, algo em torno de 25 mil habitantes.^{xii} Lima concentrava em torno de si um comércio interessante. Não foi por acaso que os holandeses empreenderam expedições à costa peruana e chilena a partir de Pernambuco. Ao redor das cidades mineradoras se estabeleciam as *haciendas*, fontes constantes de abastecimento de víveres para a população mineradora.

Para a primeira metade do século XVII, podemos considerar a prata e o comércio de gêneros alimentícios como sendo o que mais interessava a Companhia das Índias Ocidentais na América espanhola. Quanto a venda de escravos para o trabalho nas minas, ainda não seria o momento, uma vez que por essa época os holandeses ainda estivessem iniciando diretamente o comércio com a África Centro-Occidental. Além do mais, o aumento da mão-de-obra escrava africana nas minas do Peru e México não se deu ainda no século XVII e sim no XVIII.^{xiii}

No início da década de 1640, era mais interessante para a WIC vender escravos para algumas fazendas de açúcar no Caribe que ali se instalavam. Barbados era um desses lugares. De várias maneiras os holandeses cercavam os espanhóis, sendo mais ostensivos em Pernambuco e no litoral brasileiro. O interesse holandês pelos metais preciosos no Brasil foi evidenciado por Hermann Waetjen, que se referiu às expedições realizadas ao interior de Pernambuco e Paraíba em busca de ouro e prata. Tudo isso se deu já no governo de Maurício de Nassau que, segundo Waetjen, “satisfazia [Nassau] o ardente desejo dos seus patrões da Holanda, dos quais grande número esperava ver realizado no Brasil o sonho do ‘el dorado’”.^{xiv}

A atuação dos holandeses contra a Espanha data desde bem antes da fundação da Companhia das Índias Ocidentais, em 1621. John Lynch chega a relacionar a crise do comércio da Espanha com as suas colônias na América com os sucessivos ataques de “inimigos estrangeiros”, entre eles, os holandeses. Essa crise do comércio transatlântico

situa-se já na primeira década do século XVII e esteve na conjuntura de uma crise européia marcada pela inflação que durou quase um século (1550-1650).^{xv}

Retomando as ambições da WIC no Caribe, e a relação que isto tem com a prata e ouro espanhóis, temos uma passagem do cronista Gaspar Barleus em que o mesmo narra uma tentativa dos holandeses para se apoderarem dos carregamentos para a Europa. Em setembro de 1640, uma expedição comandada pelos almirantes Jol e Lichthart intentou com vinte navios capturar a prata vinda das minas de Potosí a partir do porto de Havana. A operação foi malsucedida. Segundo Barléus:

Frustou-se-lhes, porém, a expectativa. A sede do dinheiro não sofre delongas, e nada se ficou sabendo da outiva sobre a chegada da frota da prata, por mais que se interrogassem a respeito pescadores apanhados aqui e acolá. Cada uma delas efetivamente, por ótimos alvitres e por prudente receio, permaneceu nos seus respectivos portos, não achando razoável expor à ambição armada o ouro e a prata que levavam [...] ^{xvi}

A importância do Caribe para a Companhia das Índias Ocidentais se deve também ao fato de ficar a meio caminho entre a América do Sul e do Norte. Mais especificamente, a corrente do Gulf Stream permitia a circulação de embarcações entre a Europa, América do Norte e Caribe, como destacaram os historiadores Peter Linebaugh e Marcus Rediker ao tratarem da circularidade de pessoas no Atlântico Norte e Caribe. Como eles mesmos destacaram:

The planetary currents of the North Atlantic are circular. Europeans pass by Africa to the Caribbean and then to North America. The Gulf Stream then at three knots moves north to the Labrador and Arctic currents, which moves eastward, as the North Atlantic Drift, to temper the climates of northwestern Europe. ^{xvii}

Uma outra forma de atacar o Império espanhol sem ser pelo Caribe foi a ocupação de Angola em 1641. Tomou parte da mesma o Almirante Jol citado acima. Da fracassada expedição a Cuba para a bem sucedida conquista de São Paulo de Luanda, a WIC atingia a Espanha impedindo que 15.000 negros saíssem de Angola para trabalhar nas minas do Peru e do México. ^{xviii}

O Recife antes da invasão holandesa, enquanto porto da então florescente vila de Olinda, já tinha um caráter de ‘cidade-etapa’ na economia-mundo do Atlântico. Tendo como ‘cidade-pólo’ Lisboa, passou, após a invasão a girar, de forma direta, na órbita de Amsterdam, o maior empório comercial da primeira metade do século XVII. E foi mesmo durante a presença holandesa que a cidade do Recife deixou a condição de “povo” para a de núcleo urbano com problemas de superpopulação, inclusive. Ao descrever o Recife por volta de 1636, José Antônio Gonsalves de Mello não deixou de mencionar os altíssimos preços de imóveis bem como a circulação constante de gente de diversas partes da Europa. O Recife deixava de ser um “burgo triste e sem vida”^{xix} para ser um importante entreposto comercial para os Países Baixos, pelo menos para uma parte da burguesia de Amsterdam.

Evidentemente, não podemos comparar o porto do Recife com os de Amsterdam e Antuérpia, os quais podiam comportar mais de mil embarcações de uma só vez. Nestes ancoradouros existiam diversas embarcações que chegavam do Báltico após pescarem centenas de baleias e aproveitarem seus derivados. Chegavam a lucrar com essa atividade mais de 2 milhões de florins a cada temporada. O maior de todos esses comércios era mesmo o de Arenque, chamado de *moedernegotie*, ou ‘negócio mãe’.

A presença holandesa fez com que o Recife se conectasse mais diretamente a outras partes do Atlântico como, por exemplo, o Caribe. Assim, navios como o *Holandia*, *De Wapen van Hoor* e *Bonte Coe*, bem conhecidos das fontes coêvas, faziam viagens a Curaçau, Barbados, Santa Bárbara e Cuba. Em agosto de 1635, de uma só vez, zarparam do porto do Recife em direção a Cuba os navios *De Zujdsterre*, *Schoop*, *De Meermine* e *Angola* levando vários soldados luso-brasileiros como prisioneiros.^{xx} A queda do Arraial Velho do Bom Jesus, em 1635, terminava com parte de seus soldados nas ilhas do Caribe, que de lá prosseguiram para os Países Baixos.

Retomando a discussão da posição estratégica de Pernambuco, quando não do Nordeste, temos um trecho do relato feito por um administrador holandês em 1633. Diz ele:

“Esta conquista nos fornece meios para outros empreendimentos importantes, tais como a conquista do Brasil meridional ‘ [...], o desvio do comércio de Angola, a anexação do Rio da Prata e a navegação do Chile e de todo o mar do Pacífico; e ao passo que este país seria para

nossa Companhia das Índias Ocidentais uma estação de parada cômoda e segura [...]”.^{xxi}

A partir desse relato, podemos perceber a dimensão da *conquesten* holandesa: açambarcar o Nordeste para depois açambarcar outros domínios ibéricos. As intenções holandesas aumentam até a importância que tinha esta parte do Atlântico Sul para a WIC, econômica e geopolítica. Seja como for, eis aqui o gérmen, se não um antecedente da idéia que seria colocada em prática por Maurício de Nassau quando de seu governo (1637-1644), quando o mesmo, a partir do Recife, atacou El Mina, Angola e o Chile.^{xxii} Uma história do Atlântico que se estendeu ao Pacífico. Por enquanto, fiquemos com os exemplos do Atlântico Sul apenas.

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 Orientais. Chegaram, inclusive, a considerar que “este país seria para nossa Companhia das Índias Ocidentais uma estação de Parada cômoda e segura”.^{xxiii}

Para o Norte, muito embora a WIC tenha consolidado a conquista com a ocupação de São Luis, em 1640, houve embarcações que passaram a fazer escala no Caribe antes de regressarem aos Países Baixos. Mas, antes de entrarmos nessa questão, retomemos as conexões que a WIC podiam fazer frente às coroas ibéricas. Numa descrição anônima sobre a região do Rio da Prata, feita por alguém a bordo do navio *De Windhond*, de 1628, consta:

“O Brasil venderia a eles [comerciantes locais] suas manufaturas [...], que são muito procurados pelos habitantes do Rio da Prata e de todo o Mar do Sul; [...] Angola venderia a eles uma quantidade notável de escravos [...] porque é fato conhecido que os portugueses mandaram e venderam todos os anos de Luanda entre seis e sete mil negros, que de lá são mandados ao interior e vendidos de uma mão à outra, até chegarem às minas. Em troca deles os mercadores de Angola receberam trigo, milho e também prata e ouro”.^{xxiv}

Pelo relato acima, cinco anos antes do relatório do conselheiro político, a WIC estava ciente das conexões entre Angola e o Rio da Prata. Sabiam também que os espanhóis preferiam descarregar os seus metais de Potosi pelo Norte, por terra até Cartagena e, daí em

diante, por mar ate a Europa. Nesse sentido, o avanço holandês em direção ao norte (Rio Grande, Ceará e Maranhão) viria a preencher essa lacuna. A preocupação das coroas ibéricas com as capitanias ao norte de Pernambuco ficou evidente quando, numa Carta Régia destinada ao Conselho da Fazenda em 1634, Filipe III chamou a atenção para necessidade em se proteger o Rio Grande do Norte, Maranhão e Grão-Pará. Havendo aprestado algumas embarcações em socorro de Pernambuco, considerou em suas ordens o seguinte:

“E porque o Rio Grande há mister com que poder fazer opposição ao inimigo para que não entre a terra adentro e nella lhe senhoria em que fica o Rio Grande do Seare [Ceará] e D’Aly ao Maçanhão [Maranhão] e Gráo Pará que são praças muy importantes. E de que podem tirar os inimigos grande proveito pelas madeiras que aly há para fabricar navios e terá aly os milhores portos do Brasil que seria do dano que se deixa hir se dessem por essas praças [...]”^{xxv}

Pelo visto os socorros vieram um pouco tarde, uma vez que os holandeses, já no final do ano de 1634, estendiam as suas tropas à Paraíba e ao Rio Grande. A conquista do Ceará e do Maranhão esperaria mais alguns anos. O importante é salientar que, tanto os holandeses quanto as coroas ibéricas estavam cientes de suas fragilidades militares^{xxvi} e da importância geo-estratégica das capitanias ao norte de Pernambuco. A consolidação da conquista de Pernambuco era já meio caminho para a conquista da porção norte do Brasil. Mesmo depois da saída dos holandeses do Brasil, em 1654, navios holandeses freqüentavam o litoral do Rio Grande do Norte. Em 1662, um parecer do Conselho Ultramarino dava noticias do contrabando de pau-brasil no litoral potiguar feito pelos holandeses. O dito parecer registrava que os holandeses “vinhão carregar pao Brasil, que naquelle sitio avia feito e deixado hú hollandéz, antes que à terra se rendesse aos nossos [...]”.^{xxvii} Em 1662, a costa do Rio Grande do Norte ainda era muito pouco habitada por colonos portugueses (embora bastante habitada pelo povo Potiguara), o que favorecia o contrabando.

Por outro lado, já que os holandeses não conseguiram conquistar a região do Prata, valeria a pena investir mais se aproximar mais do Caribe. Um grande incentivo seria, sem dúvida, a proximidade da frota da prata. Outra observação: tanto o relato de um anônimo

sobre a região do Prata como o relatório do conselheiro político convergem numa coisa: no “desvio do comércio de Angola”.^{xxviii}

A captura da frota da prata na costa de Cuba, em 1628, representou um grande golpe contra a Espanha, uma vez que os banqueiros genoveses passaram a investir menos no negócio das minas. Assim, a casa de Madrid passou a compensar a falta de recursos com o aumento dos impostos. Esse subterfúgio de Castela desagradou, sobretudo, aos catalães e aos portugueses.^{xxix}

Antes mesmo desse episódio, em 1624, a WIC havia enviado uma expedição de reconhecimento ao Caribe, com uma força superior a 1000 homens. Logo em seguida, atacaram a Bahia.^{xxx} Seis anos depois desta expedição ao caribe, algumas embarcações que dela fizeram parte haveriam de estar em Pernambuco. As descrições que a WIC tinha desde o Rio da Prata ao extremo norte do Maranhão municiavam-lhes de um conhecimento relevante para se chegar ao Caribe. Do ponto de vista da navegação em si, sair de Pernambuco rumo ao Caribe pode ser uma aventura, dependendo da época em que se navegue. Segundo relatórios de navegação, em certos meses do ano, os ventos Nordeste empurram as águas para o sul, dificultando a navegação em direção ao norte.

As viagens de navios holandeses para as Índias Ocidentais, partindo de Pernambuco, começaram ainda na época dos “tempos difíceis”. Em abril de 1632, alguns navios partiram em direção ao Caribe, num dos quais se encontrava o soldado Ambrósio Richshoffer, que registrou o percurso das embarcações pelas ilhas de Barbados, Santa Lúcia, Martinica, São Domingos, São Martinho, Tortugas, Bonaire e Cuba. Junto aos dez navios mencionados pelo cronista, haviam mais quatro outros carregados de açúcar de Pernambuco. Estes, contudo, não fizeram escala no Caribe.^{xxxi} Nessa escala, os holandeses carregaram suas embarcações com sal antes de voltarem aos Países Baixos. Algumas poucas viagens de navios saídos de Pernambuco em direção às Índias Ocidentais foram registradas pela documentação. Em agosto de 1635, os navios De Swaem, Erasmus, Mercurius e Ernestus receberam a missão de carregar sal e madeira em Curaçau.^{xxxii} Em setembro (dia 23), o navio Alkmaer, cuja carga não foi especificada, também partiu rumo ao Caribe.^{xxxiii} Finalmente, poucos dias depois, o Westfrieslant, acompanhado de uma chalupa, foi incumbido de completar a sua carga nas Índias Ocidentais.^{xxxiv}

Aliado à navegação de longo curso, exemplificado pelos casos acima, temos uma navegação de cabotagem que se somava à navegação dos rios do Nordeste oriental. 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 saques. O início de sua utilização foi discutido por Evaldo Cabral de Mello^{xxxv} que, apontando uma carta do Coronel Wanderburch aos Estados Gerais, em novembro de 1631, situou a mudança de estratégia batava para empreender a guerra de conquista. Na missiva, afirma o governador:

“Suas Graças [os Estados Gerais] ordenaram que se conservassem, sem exceção, aqui na costa, todos os grandes navios e a frota inteira, o que não influirá de modo algum em nossos fins, e não me parece que os grandes navios possam ser de grande utilidade [...] 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 ‘yatches’ e chalupas do que por meio de navios grandes [...]”.^{xxxvi}

Este parece ter sido o *turning point* da estratégia de defesa holandesa. A proposta do governador militar foi seguida, de modo que em 1635 já se podia contar dezenas de embarcações menores transitando nos rios de Itamaracá, Pernambuco e Paraíba. Se Wanderbuch estava ciente das descrições de Adrien Verdonck, feitas pouco mais de um ano antes, é algo a se cogitar, vez que demonstra já ter conhecimento da profundidade das barras e desembocaduras destes rios, possíveis, boa parte deles, apenas de serem navegados por embarcações de pequeno calado. Não é à toa que, sobre isso, comentou Cabral de Mello que, a esse tempo, era “significativo o conhecimento pormenorizado de que dispunham os holandeses acerca das condições técnicas de navegação nos pequenos rios do Nordeste oriental”.^{xxxvii} Esse “conhecimento pormenorizado” de rios como o Goiana, Camaragibe, Formoso, Serinhaém, São Miguel, entre outros, foi sobretudo aurido nos diversos ataques aos engenhos e povoações localizados em seus cursos inferiores.

A partir do ano de 1635, encontramos fartamente nas Nótulas Diárias (*Dagelijkse Notulen*) várias informações acerca da incursão de iates e chalupas aos rios do nordeste. Todavia, não seria difícil de imaginar que elas tenham sido utilizadas antes ainda nos primeiros dois anos da conquista. Essa utilização seria, de início, mais de forma pontual do

que mesmo generalizada, como vai ser de 1635 em diante. Ao lado do “pequeno comércio”, que se fazia mais forte principalmente após a queda do Arraial Velho do Bom Jesus, também a “pequena navegação”, que prescindia dos grandes navios, se constituía.

Na guerra de “guerrilha”, em que as operações pontuais valiam mais do que os ataques frontais que exigiam um grande efetivo, da mesma forma, as embarcações menores valiam mais do que os grandes navios. A mudança da tática de guerra, mudaria, por conseguinte, o cotidiano administrativo do Brasil holandês.

Um detalhe técnico. Na Europa, os barcos de pequena tonelagem tinham na Idade Moderna uma presença na economia muito maior do que os grandes. Para Braudel, pelo menos no aspecto mercantil, os barcos menores “carregam rapidamente, deixam os portos à primeira rajada”.^{xxxviii} Nos rios do Nordeste, eram as barcas (ou barcaças) que os portugueses utilizavam para adentrarem os rios e colher as caixas de açúcar dos engenhos em suas margens. Este pormenor, observado por Verdonck em sua *memoire*, certamente também o foi pelos primeiros militares e civis que adentraram a interlândia em campanhas extenuantes. A prova disto são os relatórios de capitães de embarcações e militares em geral compiladas por Johannes de Laet com o fim de instruir Maurício de Nassau acerca do Brasil.^{xxxix}

Sobre o rio Cunhau, no Rio Grande do Norte, teve ciência a WIC, a partir do depoimento de um prisioneiro português, que tem, “doze pés de profundidade, duas léguas ao sul da Ponte da Pipa [Ponta da praia de Pipa], os barcos entram quatro a cinco léguas rio adentro com profundidade de 2, 2 1/2 e 3 braçadas, onde está um engenho de açúcar e onde se cultiva muito tabaco. [...] Teríamos entrado nele com a chalupa se o tempo estivesse melhor”. Sobre a Paraíba, souberam que “é um rio grande; nunca entrou nele senão de barco; na entrada tem uma curva e coroas de areia e de pedra. Querendo entrar nele, deveria-se mandar adiante uma chalupa veleira para sondar os baixios”.^{xl} Sobre o Rio Goiana, na capitania de Itamaracá, souberam que “na desembocadura há uma profundidade de só 8, 10 pés, mas dentro é muito profundo. Seis a sete léguas rio adentro há três a quatro engenhos, aonde os barcos navegam para carregar. [...] Dirigindo-se lá com quatro a cinco chalupas expulsaria a todos e tomaria todos os açúcares”.^{xli} Da mesma forma, outros rios foram descritos, especificamente do norte da capitania de Pernambuco e Itamaracá, como o

Massaranduba, Igarassu, Catuama e Maria Farinha. O primeiro deles, para se ter uma idéia, é muito pouco conhecido atualmente. Entretanto, na geografia dos engenhos dos séculos XVI e XVII, tinha uma importância que não poderia ser descartada. Ao descrever o Rio Igarassu, consideraram que “por este rio é que [Matias de] Albuquerque recebeu a maior parte da suas provisões, as quais chegaram com barcos da Paraíba a Goiana, e logo detrás de Itamaracá e Igarassu”.^{xlii} Essa ligação entre Paraíba e Goiana, já evidenciada quando a questão é um estabelecimento de comércio regular entre a WIC e a população local, tinha a sua anterioridade nas relações de comunicação fluvial intracapitanias antes da invasão em 1630. O que não era novidade para a resistência luso-brasileira sitiada no Arraial, era para os militares e conselheiros políticos neerlandeses. Certamente, a localização do Arraial do Bom Jesus levou em consideração essa malha de assistência fluvial que ligava a Paraíba àquela fortificação. Quando nada, para a WIC, a relação entre a navegação dos cursos d’água e a relativa normalização do comércio da interlândia, é direta.

Quanto aos rios situados ao sul do Recife, o conhecimento holandês através do depoimento de Peres seguia a seguinte ordem. Rio das Jangadas, Ipojuca, Maracaípe, Formoso e Una^{xliii}. Neste último, “só entram barcos ligeiros”. Finalmente, no extremo sul da capitania de Pernambuco, encontram o rio de Porto Calvo, no qual “os barcos entram seis léguas rio adentro, onde estão três engenhos, uma légua afastados das margens do rio”. O ultimo deles, o Rio Coruripe, “ao entrarmos com um iate ou uma chalupa, lá ainda encontraríamos paus bastantes para levar”.^{xliv} Até a Barra Grande (sul da capitania de Pernambuco), situada em cartas náuticas antes da conquista, careceu de uma “atualização” para os holandeses. Segundo a declaração de Manuel Vieira, “tem [Barra Grande] tanta profundidade que uma carraca carregada poderia entrar nela; e, dentro do porto, há bastante espaço para mil navios”.^{xlv}

Em todas essas descrições, vale ressaltar, a relação com o comércio de açúcar e madeira era discriminada, além, é claro, das condições de navegabilidade. A malha de comunicação fluvial do São Francisco à Paraíba começava a ser conhecida, desbravada e aparecia aos olhos dos holandeses como atualizações precisas do conhecimento da área que ambicionavam dominar.

Em conclusão, percebe-se a complexidade e a importância do conhecimento e utilização dos portos, tanto do Atlântico como fluviais, no processo de ocupação e administração de um território, como o caso do Brasil pelos holandeses. Nesse sentido, o porto do Recife serviu bem a essa grande escala, que torna a presença batava no Brasil como algo que só pode ser inserido numa escala que envolva a Europa Ocidental, as Áfricas Centro-ocidental e Ocidental e o Caribe.

ⁱ IAHGP. Coleção José Higyno. Brieven em Paieren uit brasilie. Carta de Nassau e do Alto Conselho ao Conselho dos XIX. 08/04/1642.

ⁱⁱ MELLO, op. cit., p59.

ⁱⁱⁱ [apud]. “a corrente equatorial que vem da África se bifurca no Cabo de São Roque e uma de suas bifurcações segue a costa Norte do Brasil e das Guianas e chega às Antilhas, enquanto a outra segue até o sul, paralela à costa Brasileira e constitui a corrente do Brasil; nos meses de junho a setembro, que era quando os barcos que saíam da Península Ibérica chegavam ao Brasil, as correntes nas imediações do Cabo de São Roque se dirigem a NW e se a sua ação se junta à das monções do Sul, que alcançam então sua maior identidade, se compreende facilmente que aos barcos a vela era sumamente difícil vencer esses obstáculos para dirigir-se ao Sul, sendo muitas vezes arrastados até as Antilhas. Em troca, alcançando-se o Cabo de Santo Agostinho se cai dentro da corrente do Brasil e é fácil prosseguir a viagem para o sul. A eleição do Cabo de Santo Agostinho como ponto que satisfaz plenamente as condições indicadas supõe viagens anteriores que impuseram o conhecimento dessas características, impossíveis de se obter de uma única vez em navegação” In: MELLO, Ulysses Pernambucano de. O Cabo de Santo agostinho e a Baía de Suape. Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano: - Vol. LIII. Recife, 1981, p. 38.

^{iv} Idem. O autor considera que o Cabo já aparece bem representado em cartas náuticas do início do século XVI, como as de Caverio, Magiollo (1504), A. Vesputio (1505), Kustmann II, Waldseemuller (1508) e Ruysch (1508).

^v ALENCASTRO, Luis Filipe de. O Trato dos Viventes: formação do Brasil no Atlântico sul. – São Paulo: Companhia das Letras, 2000, pp. 57-58.

^{vi} MEDEIROS, Guilherme de Souza. Cruzando o Tenebroso: A Arte da Navegação no Início do Século XVI em Pernambuco. Dissertação de Mestrado defendida em 2000 (UFPE).

^{vii} Acerca da navegação no litoral do Nordeste, escreveu Philip Curtin: “Brazil was, first and foremost, a place the Portuguese had to pass on the way to India. Once past the bulge of Africa and the doldrums, the most direct route to the Cape of the Good Hope was in the teeth of the southeast trade winds. To avoid this, mariners sailed as close to the trade as possible – just as they headed back toward Europe took a detour away from the Saharan coast of Africa. As a result, they passed very close to the northeastern bulge of Brazil. Ref. CURTIN, Philip D. The Rise and Fall of the Plantation Complex: Essays in Atlantic History. Cambridge University Press, 1990, p. 48.

^{viii} Sobre a presença de franceses em Itamaracá e Paraiba, afirmou Capistrano de Abreu: “Os petigueiros da serra entretinham boa relação com os colonos; [...] os da praia, sempre amigos dos franceses, faziam com estes bons negócios na Paraiba”. Essa referência é do século XVI (segunda metade), fase em que a presença francesa era constante na costa do Brasil. (Capítulos de História Colonial: 1500-1800. – Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, Brasília, 1976, p. 56)

^{ix} Sobre o contrabando na América do Sul envolvendo Pernambuco, afirmou Fernand Braudel: “Do Brasil para o Rio da Prata, um tráfico contínuo de pequenas naus de umas quarenta toneladas trazia à socapa açúcar, arroz, tecidos, escravos negros, talvez ouro. Regressavam ‘carregados de reaes de prata’. Paralelamente, pelo Rio da Prata, vinham mercadores do Peru com espécies para comprar mercadorias em Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro. Os lucros destes tráfegos ilegais, segundo um mercador, Francisco Soares (1597), iam de 100% a 500% e, se acreditarmos no que ele diz, chegavam a 1.000%”. Ref. BRAUDEL, Opus. Cit, p. 135.

^x BAKEWELL, Peter. A Mineração na América Espanhola Colonial. In: História da América Latina: América Latina Colonial, vol. II / Leslie Bethel (org). – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, Brasília, 2004, p. 102.

^{xi} LYNCH, John. Spain under the Habsburgs. Vol II. New York: - New York University Press, 1984, p.13.

^{xii} MOERNER, Magnus. A Economia e a Sociedade Rural da América do Sul Espanhola no Período Colonial. In: História da América Latina: América Latina Colonial, vol. II / Leslie Bethel (org). – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, Brasília, 2004, p. 194.

^{xiii} Ibidem. Segundo o autor, “na costa peruana os escravos africanos constituíram parte importante da força de trabalho rural. Em 1767 os jesuítas empregavam 5224 escravos, 62 por cento nas fazendas de cana-de-açúcar, 30 por cento nos vinhedos. Esses escravos muitas vezes recebiam pedaços de terra onde podiam cultivar seus próprios alimentos”. P. 195.

^{xiv} WAETJEN, op. cit. p. 209. O autor se refere a duas expedições incentivadas por Nassau no ano de 1637 em “abas de serra de Pernambuco” e a expedição empreendida por Elias Herckmans ao interior. Ambas sem sucesso. No Ceará, uma expedição comandada por Mathias Beck teve mais êxito, tendo encontrado uma mina de prata “aparentemente rica”, mas que não chegou a ser explorada.

^{xv} LYNCH, John. Spain under the Habsburgs. Vol II. New York: - New York University Press, 1984, p. 11. Segundo o autor, “a crise pode ser datada precisamente entre os anos 1598 e 1620 e se tratou de uma crise de mudança da tendência econômica do século XVI”. Na Espanha, o contexto foi de “empobrecimento da população rural, depopulação e recessão do comércio com as colônias americanas”.

^{xvi} BARLÉU, Gaspar. História dos fatos recentemente praticados durante oito anos no Brasil. Belo Horizonte, Ed. Itatiaia; São Paulo, Ed. da Universidade de São Paulo, 1974, p. 204.

^{xvii} LINENBAUGH, Peter; REDIKER, Marcus. The Many-Headed Hydra: sailors, Slaves, Commoners, and the Hidden History of the Revolutionary Atlantic. Boston: - Beacon Press, 2000, p. 1.

^{xviii} Barleus, op. cit. p. 214. Segundo o cronista: “Efetivamente, o próprio rei da Espanha se acostumou a levar dali anualmente 15.000 negros, dos quais se utilizava para trabalharem nas minas do Ocidente. É, pois, certo que o rei tentará extremos para recuperar o Reino de Angola, de tanta importância para o império hispânico”.

^{xix} MELLO, José Antônio Gonsalves de. Tempo dos Flamengos: influência da ocupação holandesa na vida e na cultura do norte do Brasil. – Editora Massangana: Recife, 1987, p. 35. Palavras do autor: “Burgo triste e abandonado [o Recife], que os nobres de Olinda deviam atravessar pisando em ponta de pé, receando os alagados e os mangues; burgo de marinheiros e de gente ligada ao serviço do porto; burgo triste, sem vida própria, para onde até a água tinha de vir de Olinda”.

^{xx} IAHP. Coleção José Higino. Dagelijkse notulen van de Hooge Raden in Brasilie. 17/08/1635.

^{xxi} Relatório do Conselho político no Brasil Jean de Walbeeck, apresentado aos diretores da Companhia das Índias Ocidentais a 2 de julho de 1633, lido pelos Estados Gerais à 11 de julho de 1633. In: Documentos Holandeses. Vol. I. Ministério da Educação e Saúde. 1945, pp. 125/126.

^{xxii} As intenções flamengas no Nordeste enquanto ponto estratégico no Atlântico Sul evidencia-se após a tomada de São Jorge da Mina, em 1637, quando os primeiros navios da WIC passaram a trazer escravos diretamente dos portos africanos. Para o ano de 1639, já é possível identificar a chegada de navios das regiões próximas ao Castelo da Mina sobretudo “peças de escravos” (*stuck negers*). Numa ocasião, aportou no Recife os navios *Camel* e *Charitas*, trazendo pouco mais de 300 escravos, sendo 150 provenientes de El Mina e 174 do porto de Ardras. Também trouxeram ouro e uma carta do administrador Willem Willeckems do Cabo Lopez. IAHP. Coleção José Higino. Birven em Papieren uit brasilie. 29/04/1639.

^{xxiii} Carta de Walbeeck ao Conselho dos XIX, Op. Cit, p. 126.

^{xxiv} Consideracoes a respeito do Rio da Prata. In: Johannes e Laet [1637]. Roteiro de um Brasil desconhecido: Descrição da costa do Brasil. Capa Editorial, 2007, p. 304. Segundo o linguista holandês B. N. Teensma “pelas características litográficas e lingüísticas do texto holandês é provável que seja de autoria de Willem Joster Glimmer.

^{xxv} LAPEH. Projeto Resgate. AHU_ACL_CU_015, Cx.2, D.127. “Carta Régia (minuta de capítulo) do rei [D. Filipe III] ao Conselho da Fazenda, ordenando o envio de quatro esquadras das duas coroas com homens, armas e munições, para socorrer a Capitania de Pernambuco, impedindo que o inimigo se espanhe pelas Capitânicas do Rio Grande do Norte, Maranhão e Grão Para”.

^{xxii} Idem. Segundo o mesmo documento: “[...] a experiência tem mostrado que muita parte dos maus sucessos que há havido no Brasil he por falta de cabeças que governem a guerra [...]

^{xxii} LAPEH. Projeto Resgate. AHU_ACL_CU_018, Cx.1, D.6. Parecer do [conselheiro do Conselho Ultramarino] Feliciano Dourado, sobre uma devassa acerca do cntrabando de pau-brasil feito pelos holandeses no pote de João Lostao, no Rio Grande do Norte.

^{xxii} Relatório do... , op. cit, p. 126.

^{xxii} BLACKBURN, Robin. A construção do escravismo no Novo Mundo: do barroco ao moderno (1492-1800). – Rio de Janeiro: Record, 2003, p. 236. Paradoxalmente, essa vitória holandesa na captura da prata espanhola, segundo o autor, complicava a situação da Companhia das Índias Ocidentais porque “com o poder espanhol enfraquecido no Atlântico, parte se sua *raison d’être* deixou de existir – pelo menos aos olhos daqueles excluídos de seus privilégios”.

^{xxii} Ibidem, Idem, p. 235.

^{xxii} RICHSHOFFER, Ambrosio. Diário de um soldado (1629-1632). – Recife: CEPE, 2004.

^{xxii} IAHGP. Coleção Jose Higyno. Dagelijckse Notulen. 13/08/1635.

^{xxii} IAHGP. Coleção Jose Higyno. Dagelijckse Notulen. 23/09/1635.

^{xxii} IAHGP. Coleção Jose Higyno. Dagelijckse Notulen. 30/09/1635.

^{xxii} MELLO, Evaldo Cabral de. Olinda Restaurada. – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1979, p. 39. Com relação ao uso destas embarcações, em rios, a inferência é do próprio autor quando afirma “o litoral do Nordeste poderia ser melhor bloqueado mediante o emprego de iates e chalupas que poderiam atacar os portos, fechar as barras dos rios ou subi-los para atacar os engenhos em suas margens”.

^{xxii} Missiva do Governador D. van Weerdenburch, em Antonio Vaz, aos Estados Gerais. 09/11/1631. In: Documentos Holandeses. Vol. I. Ministério da Educação e Saúde. 1945, p. 89.

^{xxii} MELLO, Idem.

^{xxii} BRAUDEL, Fernand. O Mediterraneo e o Mundo Mediterranico ao Tempo de Filipe II. Vol I. – Lisboa: Martins Fontes, 1983, p. 330.

^{xxii} Johannes de Laet. Descrição das Costas do Brasil, e mais para o sul até o Rio da Prata, etc. Tirada de jornais de bordo, declarações oficiais, etc. de 1624 a 1637. In: Roteiro de um Brasil Desconhecido. Manuscrito do John Carter Brown Library, Providence. KAPA Editorial, 2007.

^{xxii} Ibidem, pp. 121-122.

^{xxii} Ibidem, p. 125.

^{xxii} Ibidem.

^{xxii} O região do Rio Una, em específico, mereceu a seguinte descrição de um depoente português: “A aldeia do Uma fica a dez léguas espanholas de Pernambuco, légua e meia terra adentro. Lá há dois engenhos. O rio se chama Uma, pelo qual os barcos entram até o primeiro engenho; o outro fica meia légua terra adentro. Os açúcares são transportados até o rio em carros. O rio tem uma profundidade de apenas seis pés”. In: Johannes de Laet. Op. Cit. p. 133.

^{xxii} Ibidem.

^{xxii} Johannes de Laet. Op. Cit. p. 133.

^{xxii} Carta de Walbeeck ao Conselho dos XIX, Op. Cit, p. 126.

^{xxii} Consideracoes a respeito do Rio da Prata. In: Johannes e Laet [1637]. Roteiro de um Brasil desconhecido: Descrição da costa do Brasil. Capa Editorial, 2007, p. 304. Segundo o lingüista holandês B. N. Teensma “pelas características litográficas e lingüísticas do texto holandês é provável que seja de autoria de Willem Joster Glimmer.

^{xxii} LAPEH. Projeto Resgate. AHU_ACL_CU_015, Cx.2, D.127. “Carta Régia (minuta de capítulo) do rei [D. Filipe III] ao Conselho da Fazenda, ordenando o envio de quatro esquadras das duas coroas com homens, armas e munições, para socorrer a Capitania de Pernambuco, impedindo que o inimigo se espanhe pelas Capitânicas do Rio Grande do Norte, Maranhão e Grão Para”.

^{xxii} Idem. Segundo o mesmo documento: “[...] a experiência tem mostrado que muita parte dos maus sucessos que há havido no Brasil he por falta de cabeças que governem a guerra [...]

^{xxii} LAPEH. Projeto Resgate. AHU_ACL_CU_018, Cx.1, D.6. Parecer do [conselheiro do Conselho Ultramarino] Feliciano Dourado, sobre uma devassa acerca do cntrabando de pau-brasil feito pelos holandeses no pote de João Lostao, no Rio Grande do Norte.

^{xxii} Relatório do... , op. cit, p. 126.

-
- ^{xxii} BLACKBURN, Robin. A construção do escravismo no Novo Mundo: do barroco ao moderno (1492-1800). – Rio de Janeiro: Record, 2003, p. 236. Paradoxalmente, essa vitória holandesa na captura da prata espanhola, segundo o autor, complicava a situação da Companhia das Índias Ocidentais porque “com o poder espanhol enfraquecido no Atlântico, parte se sua *raison d’être* deixou de existir – pelo menos aos olhos daqueles excluídos de seus privilégios”.
- ^{xxii} Ibidem, Idem, p. 235.
- ^{xxii} RICHSHOFFER, Ambrosio. Diário de um soldado (1629-1632). – Recife: CEPE, 2004.
- ^{xxii} IAHP. Coleção Jose Higyno. Dagelijckse Notulen. 13/08/1635.
- ^{xxii} IAHP. Coleção Jose Higyno. Dagelijckse Notulen. 23/09/1635.
- ^{xxii} IAHP. Coleção Jose Higyno. Dagelijckse Notulen. 30/09/1635.
- ^{xxii} MELLO, Evaldo Cabral de. Olinda Restaurada. – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1979, p. 39. Com relação ao uso destas embarcações, em rios, a inferência é do próprio autor quando afirma “o litoral do Nordeste poderia ser melhor bloqueado mediante o emprego de iates e chalupas que poderiam atacar os portos, fechar as barras dos rios ou subi-los para atacar os engenhos em suas margens”.
- ^{xxii} Missiva do Governador D. van Weerdenburch, em Antonio Vaz, aos Estados Gerais. 09/11/1631. In: Documentos Holandeses. Vol. I. Ministério da Educação e Saúde. 1945, p. 89.
- ^{xxii} MELLO, Idem.
- ^{xxii} BRAUDEL, Fernand. O Mediterraneo e o Mundo Mediterranico ao Tempo de Filipe II. Vol I. – Lisboa: Martins Fontes, 1983, p. 330.
- ^{xxii} Johannes de Laet. Descrição das Costas do Brasil, e mais para o sul até o Rio da Prata, etc. Tirada de jornais de bordo, declarações oficiais, etc. de 1624 a 1637. In: Roteiro de um Brasil Desconhecido. Manuscrito do John Carter Brown Library, Providence. KAPA Editorial, 2007.
- ^{xxii} Ibidem, pp. 121-122.
- ^{xxii} Ibidem, p. 125.
- ^{xxii} Ibidem.
- ^{xxii} O região do Rio Una, em específico, mereceu a seguinte descrição de um depoente português: “A aldeia do Uma fica a dez léguas espanholas de Pernambuco, légua e meia terra adentro. Lá há dois engenhos. O rio se chama Uma, pelo qual os barcos entram até o primeiro engenho; o outro fica meia légua terra adentro. Os açúcares são transportados até o rio em carros. O rio tem uma profundidade de apenas seis pés”. In: Johannes de Laet. Op. Cit. p. 133.
- ^{xxii} Ibidem.
- ^{xxii} Johannes de Laet. Op. Cit. p. 133.
- ^{xxii} Carta de Walbeeck ao Conselho dos XIX, Op. Cit, p. 126.
- ^{xxii} Consideracoes a respeito do Rio da Prata. In: Johannes e Laet [1637]. Roteiro de um Brasil desconhecido: Descrição da costa do Brasil. Capa Editorial, 2007, p. 304. Segundo o lingüista holandês B. N. Teensma “pelas características litográficas e lingüísticas do texto holandês é provável que seja de autoria de Willem Joster Glimmer.
- ^{xxii} LAPEH. Projeto Resgate. AHU_ACL_CU_015, Cx.2, D.127. “Carta Régia (minuta de capítulo) do rei [D. Filipe III] ao Conselho da Fazenda, ordenando o envio de quatro esquadras das duas coroas com homens, armas e munições, para socorrer a Capitania de Pernambuco, impedindo que o inimigo se espanhe pelas Capitánias do Rio Grande do Norte, Maranhão e Grão Para”.
- ^{xxii} Idem. Segundo o mesmo documento: “[...] a experiência tem mostrado que muita parte dos maus sucessos que há havido no Brasil he por falta de cabeças que governem a guerra [...]”
- ^{xxii} LAPEH. Projeto Resgate. AHU_ACL_CU_018, Cx.1, D.6. Parecer do [conselheiro do Conselho Ultramarino] Feliciano Dourado, sobre uma devassa acerca do cntrabando de pau-brasil feito pelos holandeses no poto de João Lostao, no Rio Grande do Norte.
- ^{xxii} Relatório do... , op. cit, p. 126.
- ^{xxii} BLACKBURN, Robin. A construção do escravismo no Novo Mundo: do barroco ao moderno (1492-1800). – Rio de Janeiro: Record, 2003, p. 236. Paradoxalmente, essa vitória holandesa na captura da prata espanhola, segundo o autor, complicava a situação da Companhia das Índias Ocidentais porque “com o poder espanhol enfraquecido no Atlântico, parte se sua *raison d’être* deixou de existir – pelo menos aos olhos daqueles excluídos de seus privilégios”.
- ^{xxii} Ibidem, Idem, p. 235.

-
- xxii RICHSHOFFER, Ambrosio. *Diário de um soldado (1629-1632)*. – Recife: CEPE, 2004.
- xxii IAHP. Coleção Jose Higyno. *Dagelijckse Notulen*. 13/08/1635.
- xxii IAHP. Coleção Jose Higyno. *Dagelijckse Notulen*. 23/09/1635.
- xxii IAHP. Coleção Jose Higyno. *Dagelijckse Notulen*. 30/09/1635.
- xxii MELLO, Evaldo Cabral de. *Olinda Restaurada*. – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1979, p. 39. Com relação ao uso destas embarcações, em rios, a inferência é do próprio autor quando afirma “o litoral do Nordeste poderia ser melhor bloqueado mediante o emprego de iates e chalupas que poderiam atacar os portos, fechar as barras dos rios ou subi-los para atacar os engenhos em suas margens”.
- xxii Missiva do Governador D. van Weerdenburch, em Antonio Vaz, aos Estados Gerais. 09/11/1631. In: *Documentos Holandeses*. Vol. I. Ministério da Educação e Saúde. 1945, p. 89.
- xxii MELLO, Idem.
- xxii BRAUDEL, Fernand. *O Mediterraneo e o Mundo Mediterraneo ao Tempo de Filipe II*. Vol I. – Lisboa: Martins Fontes, 1983, p. 330.
- xxii Johannes de Laet. *Descrição das Costas do Brasil, e mais para o sul até o Rio da Prata, etc*. Tirada de jornais de bordo, declarações oficiais, etc. de 1624 a 1637. In: *Roteiro de um Brasil Desconhecido*. Manuscrito do John Carter Brown Library, Providence. KAPA Editorial, 2007.
- xxii Ibidem, pp. 121-122.
- xxii Ibidem, p. 125.
- xxii Ibidem.
- xxii O região do Rio Una, em específico, mereceu a seguinte descrição de um depoente português: “A aldeia do Uma fica a dez léguas espanholas de Pernambuco, légua e meia terra adentro. Lá há dois engenhos. O rio se chama Uma, pelo qual os barcos entram até o primeiro engenho; o outro fica meia légua terra adentro. Os açúcares são transportados até o rio em carros. O rio tem uma profundidade de apenas seis pés”. In: Johannes de Laet. Op. Cit. p. 133.
- xxii Ibidem.
- xxii Johannes de Laet. Op. Cit. p. 133.
- xxiii Carta de Walbeeck ao Conselho dos XIX, Op. Cit, p. 126.
- xxiv Consideracoes a respeito do Rio da Prata. In: Johannes e Laet [1637]. *Roteiro de um Brasil desconhecido: Descrição da costa do Brasil*. Capa Editorial, 2007, p. 304. Segundo o lingüista holandês B. N. Teensma “pelas características litográficas e lingüísticas do texto holandês é provável que seja de autoria de Willem Joster Glimmer.
- xxv LAPEH. Projeto Resgate. AHU_ACL_CU_015, Cx.2, D.127. “Carta Régia (minuta de capítulo) do rei [D. Filipe III] ao Conselho da Fazenda, ordenando o envio de quatro esquadras das duas coroas com homens, armas e munições, para socorrer a Capitania de Pernambuco, impedindo que o inimigo se espanhe pelas Capitânicas do Rio Grande do Norte, Maranhão e Grão Para”.
- xxvi Idem. Segundo o mesmo documento: “[...] a experiência tem mostrado que muita parte dos maus sucessos que há havido no Brasil he por falta de cabeças que governem a guerra [...]
- xxvii LAPEH. Projeto Resgate. AHU_ACL_CU_018, Cx.1, D.6. Parecer do [conselheiro do Conselho Ultramarino] Feliciano Dourado, sobre uma devassa acerca do cntrabando de pau-brasil feito pelos holandeses no pote de João Lostao, no Rio Grande do Norte.
- xxviii Relatório do... , op. cit, p. 126.
- xxix BLACKBURN, Robin. *A construção do escravismo no Novo Mundo: do barroco ao moderno (1492-1800)*. – Rio de Janeiro: Record, 2003, p. 236. Paradoxalmente, essa vitória holandesa na captura da prata espanhola, segundo o autor, complicava a situação da Companhia das Índias Ocidentais porque “com o poder espanhol enfraquecido no Atlântico, parte se sua *raison d'être* deixou de existir – pelo menos aos olhos daqueles excluídos de seus privilégios”.
- xxx Ibidem, Idem, p. 235.
- xxxi RICHSHOFFER, Ambrosio. *Diário de um soldado (1629-1632)*. – Recife: CEPE, 2004.
- xxxii IAHP. Coleção Jose Higyno. *Dagelijckse Notulen*. 13/08/1635.
- xxxiii IAHP. Coleção Jose Higyno. *Dagelijckse Notulen*. 23/09/1635.
- xxxiv IAHP. Coleção Jose Higyno. *Dagelijckse Notulen*. 30/09/1635.
- xxxv MELLO, Evaldo Cabral de. *Olinda Restaurada*. – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1979, p. 39. Com relação ao uso destas embarcações, em rios, a inferência é do próprio autor quando afirma “o

litoral do Nordeste poderia ser melhor bloqueado mediante o emprego de iates e chalupas que poderiam atacar os portos, fechar as barras dos rios ou subi-los para atacar os engenhos em suas margens”.

^{xxxvi} Missiva do Governador D. van Weerdenburch, em Antonio Vaz, aos Estados Gerais. 09/11/1631. In: Documentos Holandeses. Vol. I. Ministério da Educação e Saúde. 1945, p. 89.

^{xxxvii} MELLO, Idem.

^{xxxviii} BRAUDEL, Fernand. O Mediterraneo e o Mundo Mediterranico ao Tempo de Filipe II. Vol I. – Lisboa: Martins Fontes, 1983, p. 330.

^{xxxix} Johannes de Laet. Descrição das Costas do Brasil, e mais para o sul até o Rio da Prata, etc. Tirada de jornais de bordo, declarações oficiais, etc. de 1624 a 1637. In: Roteiro de um Brasil Desconhecido. Manuscrito do John Carter Brown Library, Providence. KAPA Editorial, 2007.

^{xl} Ibidem, pp. 121-122.

^{xli} Ibidem, p. 125.

^{xlii} Ibidem.

^{xliii} O região do Rio Una, em específico, mereceu a seguinte descrição de um depoente português: “ A aldeia do Uma fica a dez léguas espanholas de Pernambuco, légua e meia terra adentro. Lá há dois engenhos. O rio se chama Uma, pelo qual os barcos entram até o primeiro engenho; o outro fica meia légua terra adentro. Os açúcares são transportados até o rio em carros. O rio tem uma profundidade de apenas seis pés”. In: Johannes de Laet. Op. Cit. p. 133.

^{xliv} Ibidem.

^{xlv} Johannes de Laet. Op. Cit. p. 133.

Referências bibliográficas

Fontes primárias

Coleção José Higyno (Dagelijckse Notulen van den Hogen Raden in Brasilie – IAHGP)

Fontes impressas

BARLEU, Gaspar. História dos fatos recentemente praticados durante oito anos no Brasil. Belo Horizonte, Ed. Itatiaia; São Paulo, Ed. da Universidade de São Paulo, 1974.

Bibliografia Consultada

ALENCASTRO, Luis Filipe de. O Trato dos Viventes: formação do Brasil no Atlântico sul. – São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

BAKEWELL, Peter. A Mineração na América Espanhola Colonial. In: História da América Latina: América Latina Colonial, vol. II / Leslie Bethel (org). – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, Brasília, 2004.

BRAUDEL, Fernand. O Mediterraneo e o Mundo Mediterranico ao Tempo de Filipe II. Vol I. – Lisboa: Martins Fontes, 1983, p. 330.

LINENBAUGH, Peter; REDIKER, Marcus. The Many-Headed Hydra: sailors, Slaves, Commoners, and the Hidden History of the Revolutionary Atlantic. Boston: - Beacon Press, 2000.

LYNCH, John. Spain under the Habsburgs. Vol II. New York: - New York University Press, 1984.

MEDEIROS, Guilherme de Souza. A Arte da Navegação e Conquista Europeia do Nordeste do Brasil: Capitanias de Pernambuco e Itamaracá (séculos XVI e XVII). Dissertação de Mestrado em História, Recife: Programa de Pós-Graduação em História, UFPE, 2000.

MELLO, José Antônio Gonsalves de. Tempo dos Flamengos: influência da ocupação holandesa na vida e na cultura do norte do Brasil. – Editora Massangana: Recife, 1987.

MELLO, Evaldo Cabral de. Olinda Restaurada. – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1979

MOERNER, Magnus. A Economia e a Sociedade Rural da América do Sul Espanhola no Período Colonial. In: História da América Latina: América Latina Colonial, vol. II / Leslie Bethel (org). – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, Brasília, 2004.

Johannes de Laet. Descrição das Costas do Brasil, e mais para o sul até o Rio da Prata, etc. Tirada de jornais de bordo, declarações oficiais, etc. de 1624 a 1637. In: Roteiro de um Brasil Desconhecido. Manuscrito do John Carter Brown Library, Providence. KAPA Editorial, 2007.

Anexo

Tabela de embarcações que entraram e saíram do porto Recife ^{xlvi}
(Ano 1635)

Natureza	Nome	Data	Soldados	Carga e/ou informações	Procedência/destino	Câmara
1. Navio	Walcheren	27/03 entrada	166	Farinha e outros	Países Baixos (procede)	Zelândia
2. Cruzador	DeVledermuis	29/03 entrada	-	-	Barra Grande (procede)	-

3.Cruzador	Ter Veere	29/03 saída	-	Açúcar e pau- brasil	Paraíba e Países Baixos (destino)	-
4.Cruzador	T'Wapen van Hoorn	29/03 saída	-	Açúcar e Pau- brasil	Paraíba e Países Baixos (destino)	-
5. Navio	Adam e Eva	02/04 entrada	89	Munições e provisões	Países Baixos (procede)	Groningen
6. Navio	Salamander	02/04 entrada	200	Munições e provisões	Países Baixos (procede)	Amsterda m
7. Barco	Gijsseling	05/04 entrada	-	-	Paraíba (procede)	-
8.Chalupa	Duitzendbee n	06/04 entrada	-	2 pipas de cal;700 bananas e 20 cocos de Igarassu	Itamaracá (procede)	-
9. Navio	Walcheren	06/04 saída	-	Provisões e munições	Cabo de Santo Agostinho (destino)	Zelândia
10. Navio	Ter Veere	11/04 entrada	Quantidad e não informada	Provisões outros	Países Baixos (procede)	Zelândia
11.Navio	Sint Martijn	12/04 entrada	48	Provisões	Países Baixos (procede)	Zelândia
12.Chalupa	Duizenbeen	13/04 entrada	-	320 cocos	Itamaracá (procede)	-
13.cruzador	De Vledermuis	13/04 saída	-	-	Barra Grande (destino)	-
14.cruzador	De Bonte Craij	13/04 saída	-	-	Cabo de Santo Agostinho e Barra Grande (destino)	-
15.cruzador	Ceulen	13/04 entrada	-	-	Não informada	-
16.cruzador	Ceulen	15/04 saída	-	Provisões	Sul de Pernambuco (destino)	-

17.navio (aprisionado pelo cruzador Itamaracá)	Nossa Senhora do Carmo	15/04 chegada	-	93,5 pipas de vinho	Costa de Angola (procede)	-
18.cruzador	Gijseling	16/04 chegada	-	Cartas do Sr. Carpentier pedindo provisões	Paraíba (procede)	-
19.navio	Sint Martha	16/04 chagada	-	-	-	Zelândia
20. 2 barcos	-	16/04 chagada	-	7 caixas de açúcar branco e mascavado	Ilha em frente ao Forte Amélia (procede)	-
21. cruzador	Lichthart (sofreu avarias)	19/04 chegada	-	-	Sul de Pernambuco (procede)	-
22. cruzador	Lichthart	21/04 saida	-	Provisões	Sul de Pernambuco (destino)	-
23. cruzador	De Goutvinck	22/04 chagada	-	68,5 caixas de açúcar para a WIC e 15 para serem vendidas a particulares	Goiana (procede)	-
24.cruzador	De Spreeuw		-			-
25.cruzador	Gijseling	23/04 Saída	Efetivo não informado	Provisões e carta ao comandante Lichthardt	Porto Calvo (destino)	-
26.cruzador	De Vledermuis	24/04 chagada	-	Carta do comandante Lichthardt	Barra Grande (procede)	-
27.cruzador	De Sperwer van Zeeland	25/04 chagada	-	Carta de Carpentier solicitando viveres	Paraíba (procede)	Zelândia
28.navio	De Liefde	27/04 chegada	37	Descarregou em função de uma tempestade na Inglaterra	Paises Baixos (procede)	Amsterda m

29.cruzador	De Sperwer	01/05 saida	-	Missiva para Carpentier e 2.700 florins	Paraíba (destino)	Zelândia
30.cruzador	De Goutvinck	01/05 saida	-	-	Goiana (destino)	-
31.cruzador	De Spreeuw	01/05 saida	-	Missiva para Eijssens e 1.200 florins	Goiana (destino)	Zelândia
32. chalupa	Groningen	04/05 chegada	-	Missiva do Capitão Jacob Petri e 6 pipas de cal	Itamaracá	-
33.cruzador	Gijseling	07/05 saida	36	Provisões para o governador e o Sr. Schott	Cabo de Santo Agostinho (destino)	-
34.cruzador	De Vliegende Sperwer	12/05 chegada	-	-	Porto Calvo (procede)	-
35.cruzador	De Leeuwerick	23/05 chegada	-	-	Porto calvo (procede)	-
36. cruzador	De Goutvinck	24/05 saida	-	Carregará 12 caixas de açúcar, passará em Goiana e irá abastecer um navio na Paraiba	Itamaracá, Goiana e Paraíba (destino)	-
37. cruzador	Schoppe	25/05 chegada	-	-	Cabo de Santo Agostinho (procede)	-

38.barco Obs: aprisionado pelo cruzador Schoppe no Cabo de Sto Agostinho	Nossa Senhora do Rosário	25/05 Chegada	1 capitão e cinco marinheir os	100 potes pequenos de óleo de feijão, 72 tonéis de bacalhau,12 tonéis de sardinha, 3000 vadem de pavio e 4 toneis de farinha portuguesa	Cabo de Santo Agostinho (procede)	-
39. navio	Pernambuco	27/05 chegada	-	Açúcar	Porto Calvo (procede)	-
40. navio	Erasmus	27/05 chegada	-	Carta do Fiscal de Ridder pedindo viveres	Porto Calvo (procede)	-
41. cruzador	De Bonte Craij	27/05 chegada	-	Madeira para as padarias do Recife	Itamaracá (procede)	-
42. cruzador	De Leeuwerick	27/05 Saída	21	Provisões para o Forte Ceulen	Rio Grande do Norte (destino)	-
43. barco	Nossa Senhora do Rosário	27/05 Saída	-	Missiva para o capitão Jan Vos	Sul de Pernambuco (destino)	-
44. navio	Mauritius	29/05 Saída	-	Provisões	Alagoas (destino)	-
45. cruzador	Gijsseling	29/05 chegada	-	Açúcar e missiva do capitão de Ridder	Porto Calvo (procede)	-
46. cruzador	Schoppe	30/05 saída	-	2 missivas para o capitão de Ridder e provisões	Porto calvo (destino)	-
47. cruzador	De Meerminne	08/06 chegada	-	Sem provisões	Paraíba (procede)	Amsterda m

48. cruzador	De Meerminne	16/06 chegada	-	-	Ilha de Santo Aleixo (procede)	Amsterda m
49. navio Fluit	Het Land van Belofte	19/06 chegada	Sem soldados	Provisões	Países Baixos (procede)	Amsterda m
50. navio	De Winthond van Hoorn	19/06 chegada	-	Sem provisões	Cabo de Santo Agostinho (procede)	-
51. navio	De Moriaen	28/06 Saída	-	Provisões e munições	Cabo de Santo Agostinho (destino)	-
52. cruzador	De Vledermuis	29/06 chegada	-	-	Bahia (procede)	-
53. cruzador	Snaphaen	29/06 saida	-	Busca de materiais para a construção do forte de Barra Grande	Não informado	-
54. navio	Het Land van Belofte	10/07 saida	-	Será carregado de sal	Índias Ocidentais e Países baixos	-
55. cruzador	De Meermine	17/07 saida	soldados portuguese s prisioneiro s	-	Cuba e Países Baixos (destino)	Amsterda m
56. cruzador	De Zuijdsterre	17/07 saida	soldados portuguese s prisioneiro s	-	Cuba e Países Baixos (destino)	Zelândia
57. cruzador	Schoope	17/07 Saída	soldados portuguese s prisioneiro s	-	Cuba e Recife (destino)	-

58. barco	Angola	17/07 Saída	soldados portuguese s prisioneiro s	-	Cuba e Países Baixos (destino)	-
59. cruzador	De Kemphaen	17/07 chegada	-	Carta do Fiscal de Ridder	Barra Grande (procede)	-
60. cruzador	De Bonte Craij	30/07 chegada	-	-	Cabo de Santo Agostinho (procede)	-
61.cruzador	De Kemphaen	30/07 chegada	-	-	Cabo de Santo Agostinho (procede)	-
62.cruzador	De Winthond van Hoor	30/07 chegada	-	-	Cabo de Santo Agostinho (procede)	-
63. navio	Enckhuisen	02/08 chegada	-	Aprisionou um navio de Lubeck no litoral da Bahia	Bahia (procede)	-
64. navio (aprimado)	Não informado	02/08 chegada	-	27 peças de artilharia, tabaco, pau- brasil e 1.900 caixas de açúcar	Bahia (procede)	-
65. cruzador	Ceulen	02/08 Saída	-	-	-	-
66. cruzador	De kemphaen	02/08 Saída	-	Provisões	Porto Calvo (destino)	-
67.cruzador	De Vinthond van Hoor	02/08 Saída	-	Provisões	Porto Calvo (destino)	-
68.cruzador	De Spreeuw	04/08 chegada	-	-	Porto Calvo (procede)	Amsterda m
69. cruzador	De Vliegende Spewer	06/08 Chegada	-	-	Não informado	-

70. cruzador	Tortelduijf	06/08 Chegada	-	-	Não informado	-
71. navio	De Bonte Craij	06/08 Chegada	Quantidad e não informada	Viveres, artigos para o comércio e material para o exército; missiva da Câmara de Groningen	Países Baixos (procede)	Groningen
72. cruzador	De Leeuwinne	06/08 Saída	-	Missiva para Carpentier	Paraíba (destino)	Zelândia
73. cruzador	De Kemphaen	06/08 Chegada	Soldados espanhóis prisioneiro s	-	Cabo de Santo Agostinho (procede)	-
74. cruzador	De Goutvinck	06/08 Chegada		800 alqueires de farinha		-
75. cruzador	De Winthond de Hoor	06/08 Chegada		-		-
76. navio	De Swaen	13/08 Saída	Não informado	Provisões (receberam instruções para carregarem-se de sal e madeira em Curaçau)	Índias Ocidentais (Ilhas Marguerita e Curaçau) (destino)	-
77. navio	Erasmus					
78. navio	Mercurius					
79. navio	Ernestus					
80. barco	-	13/08 chegada	-	-	Porto Calvo (procede)	-
81. cruzador	Ceulen	13/08 chegada	-	24 caixas de açúcar do Arraial do Bom Jesus	-	-
82. cruzador	Deventer	16/08 chegada	-	Provisões	-	-
83. navio	Salamander	16/08 chegada	-	Poucas provisões	Litoral da Bahia (procedem)	-
84. navio	Walcheren					
85. navio	De Maagd van Dort					
86. navio	De Faem					

87. navio	Westfriesland	16/08 chegada	94	Provisões e cartas da Câmara de Maas	Países Baixos (procede)	Maas (Rotterdam)
88. cruzador	De Kemphaen	16/08 chegada	-	-	Cabo de Santo Agostinho (procede)	-
89. cruzador	De Vliegende Sperwer	16/08 Saída	-	Provisões	Barra Grande, Porto Calvo e Santo Antônio (destino)	Delft
90. cruzador	De Canarievoege l	17/08 Chegada	-	Trouxe carta de Arcizewnsk	Santo Antônio (procede)	-
91. cruzador	De Spreeuw	26/08 Saída	-	Viveres e munições	Santo Antonio (destino)	Amsterda m
92. barco (grande)	-	26/08 chegada	-	Cartas pedindo viveres	Santo Antonio (procede)	-
93. navio	Enckhuisen	28/08 chegada	-	Será carregado de açúcar	-	-
94. barco (avariado)	De Nortsche pip	30/08 chegada	-	-	Santo Antônio (procede)	-
95. navio	Alckmaer	30/08 chegada	-	Viveres, material de trem e bens para comércio	Países Baixos (procede)	Amsterda m
96. cruzador (avariado)	De Vliegende Spreeuw	30/08 chegada	-	-	Barra Grande (procede)	Maas (Rotterdam)
97. 3 barcos portugueses	-	05/09 chegada	-	-	Porto Calvo (procedem)	-
98. navio	Overijssel	07/09	-	-	Bahia (destino)	-
99. navio	De Haes	Saída	-	-		-
100. barcos portugueses	-	08/09 Saída	Prisioneiro s luso- brasileiros	-	Índias Ocidentais (destino)	-
101. cruzador	De Spreeuw	10/09 Chegada	-	-	Paraíba (procede)	Zelândia

102.cruzador	Lichthart	12/09 Saída	-	Viveres e artilharia	São Gonçalo (destino)	-
103.cruzador	De Spreeuw	13/09 Chegada	-	-	Porto Calvo (procedência)	Amsterda m
104. navio	Salamander	18/09 Saída	-	-	Barra Grande (destino)	-
105. navio	Walckeren		-	-		-
106. navio	De Maagd van Doort		-	-		-
107. navio	De Faem		-	-		-
108. navio	De Sperwer	18/09 chegada	-	-	Barra Grande (procede)	Zelândia
109. navio	Alckmaer	23/09 Saída	-	Carga não especificada	Índias Ocidentais e Países Baixos (destino)	Amsterda m
110.cruzador	De Canarievoege l	23/09 Saída	80	Viveres e produtos para comércio	Sul de Pernambuco (destino)	-
111. navio	De Wesfrieslan dt	30/09 Saída	-	Carga não especificada	Índias Ocidentais e Países baixos (destino)	-
112.chalupa (acompanhan d o o navio Westferieslan d)	-		-	Completara a sua carga nas Índias Ocidentais		-
113.cruzador	De Goutvinck	30/09 chegada	-	Viveres	Itamaracá (procede)	-
114.chalupa	Groningen	30/09 chegada	-	-	Não informado	-
115.cruzador	De Bontecraij	30/09 chegada	-	-	Rio Grande do Norte (procedência)	-
116. navio	Overijssel	30/09 chegada	-	-	Bahia (procedência)	-
117.cruzador	De Bontecraij	03/10 Saída	-	Pau-brasil para abastecer o navio De Moriaen	Cabo de Santo Agostinho (destino)	-

118.navio de carga	De Wassende Maen	03/10 Saída	-	-	Índias Ocidentais e Países Baixos	-
119.cruzador	De Canarievogel	05/10 chegada	-	Carta do Governador pedindo 3 Cias de soldados	São Gonçalo (procedência)	-
120. navio	Ter Toolen	05/10 Saída	Quantidade e não informada	Viveres	Sul de Pernambuco (destino)	-
121.cruzador	De Spreeuw	05/10 Saída	-	Viveres	Sul de Pernambuco (destino)	Amsterdã
122.navio	Overijssel	05/10 chegada	-	-	Paraíba (procede)	-
123. barco (fluit)	Passmoij	08/10 Saída	-	Será abastecido pelo navio Hércules	Ilha de Santo Aleixo (destino)	-
124.cruzador	De Cambe	08/10 Saída	-	Viveres e munições	Cabo de Santo Agostinho (destino)	-
125. navio	Sint Clara	08/10 chegada	-	Bens de comércio, ervilhas, feijão, cevada e farinha/carta do Cons. XIX	Países Baixos (procede)	Amsterdã
126. galeão	De Doffer	08/10 Saída	-	Controlar o descarregamento do Hércules	Ilha de Santo Aleixo (destino)	-
127.cruzador	De Bontecreij	12/10 chegada	-	Pau-brasil	Rio Grande do Norte (procede)	-
128.cruzador	Kemphaen	12/10 chegada	-	-	Santo Antonio (procede)	-
129.cruzador	Lichthart	12/10 chegada	-	-	Santo Antonio (procede)	-
130.cruzador	De Leeuwerick	18/10 Saída	-	Viveres	Paraíba (destino)	-

131.galeota	Het Duiffje	18/10 chegada	-	Tinha levado materiais p/ a ilha	Itamaracá (procede)	-
132. navio	De Speeljatch	19/10 Saída	-	Recebera a carga do Hércules	Ilha de Santo Aleixo (destino)	-
133. galeota	De Doffer	27/10 chegada	-	-	Ilha de Santo Aleixo (procede)	-
134.cruzador	Itamaracá	31/10 chegada	-	Pau-brasil	Ilha de Santo Aleixo (procede)	-
135.cruzador	De Winthond van Hoor	31/10 Saída	-	Viveres e munições	Santo Antonio (destino)	-
136.cruzador	De Cauwe	31/10 Saída	-	Viveres	Cabo de Santo Agostinho (destino)	Zelândia
137. fluit	De Zeerob	03/11 Chegada e saída (permanênc ia de 1 hora no Recife)	-	Pau-brasil e cidadãos livres	Ipojuca (destino)	-
138.cruzador	De Spreeuw	08/11 chegada	-	-	Santo Antônio (procede)	Amsterda m
139.cruzador	Lichthart	09/11 Saída	-	Viveres	Barra Grande (destino)	-
140. navio	De Oragieboom	09/11 chegada	-	Óleo e vinho aprisionados em butim	Países Baixos (procede)	Zelândia
141.cruzador	De Bonte Craij	13/11 chegada	-	Lenha para padaria	Itamaracá (procede)	-
142.navio	De Moriaen	19/11 chegada	-	Pau-brasil e açúcar	Cabo de Santo Agostinho (procede)	-
143.cruzador	De Goutvinck	19/11 chegada	-	Lenha para padaria	Paraíba (procede)	-

144.cruzador	De Bonte Craij	20/11 Saída	-	Viveres	Itamaracá (destino)	-
145. navio	De Doffer	20/11 chegada	-	Cartas de Arcizensck	Sul de Pernambuco (procede)	-
146.cruzador	De Spreeuw	23/11 Saída	-	Viveres e munições	Sul de Pernambuco (destino)	Amsterda m
147.cruzador	De Spewer	26/11 Saída	-	Viveres	Barra Grande (destino)	Zelândia
148.cruzador	De Kemphaen	27/11 Saída	-	-	Sul de Pernambuco (destino)	-
149.cruzador	De Winthond	27/11 Saída	-	-	Sul de Pernambuco (destino)	-
150.cruzador	De Spreeuw	27/11 Saída	-	-	Sul de Pernambuco (destino)	-
151. navio	Ter Tholen	27/11 Saída	-	-	Sul de Pernambuco (destino)	-
152 .navio	Salamander	27/11 Saída	-	-	Sul de Pernambuco (destino)	-
153 .navio	De Maagd van Dort	27/11 Saída	-	-	Sul de Pernambuco (destino)	-
154. navio	Walcheren	27/11 Saída	-	-	Sul de Pernambuco (destino)	-
155. navio	De Faem	27/11 Saída	-	-	Sul de Pernambuco (destino)	-
156. navio	Goeree	27/11 Saída	-	-	Sul de Pernambuco (destino)	-
157. cruzador	Het Haentje	27/11 chegada	-	Cartas informando as vitórias da Espanha sobre terras neerlandesas	Amsterdam (procede)	-
158. cruzador	Het Haentje	28/11 saída	-	-	Norte de Pernambuco (destino)	-
159. cruzador	De Meermine	28/11 Saída	-	-	Norte de Pernambuco (destino)	Zelândia

160. cruzador	De Sperwer	28/11 Saída	-	Viveres e munições	Sul de Pernambuco(?) (destino)	-
161. cruzador	-	06/12 chegada	-	Veio comercializar pau-brasil	Países Baixos (procedência)	-
162. cruzador	De Goutvinck	06/12 Saída	-	Viveres	Paraíba (destino)	-
163. cruzador	De Meermine	06/12 Saída	-	Viveres	Sul de Pernambuco (destino)	-
164. cruzador	Canarevogel	06/12 Saída	-	Viveres	Sul de Pernambuco (destino)	-
167. navio	Het Haus van Nassau	06/12 Chegada	-	Foi buscar a carga do navio Hercules	Ilha de Santo Aleixo (procede)	-
168. navio	Spitsbergen	07/12 Chegada	Cidadãos –livres	Bens de comércio, vinho e vinagre para a WIC	Países Baixos (procede)	-
169. navio	De Sperwer de Zeland	07/12 Chegada	-	Trouxe informes acerca da marcha de Arcizenski para Alagoas	Barra Grande (procede)	-
170. chalupa	-	07/12 Chegada	-	Informa acerca do carregamento do navio Mauritius	Paraíba (procede)	-
171. navio	Overijssel	07/12 Saída	-	-	Ilha de Santo Aleixo (destino)	-
172. cruzador	De winthond van Hoor	15/12 Chegada	-	-	Foi buscar os navios que se encontravam nas latitudes 10 e 11 graus de latitude	-

173. cruzador	De Leeuwinwe	15/12 Chegada	-	-	Latitude 10 e 11 graus (procede)	-
174. cruzador	Zeeridder	15/12 Chegada	-	-	Latitude 10 e 11 graus (procede)	-
175. cruzador	Ceulen	15/12 Chegada	-	Informa cerca da falta de viveres das tropas de Alagoas	Sul de Pernambuco (procede)	-
176. galeota	De Doffer	16/12 Chegada	-	Açúcar	Barra Grande (procede)	-
177. cruzador	De Sprreeuw de Zelândia	16/12 Chegada	-	Informa acerca da vinda da esquadra espanhola	-	-
178. cruzador	De Cauwe	16/12 Chegada	-	Informa a falta de viveres do Sr. Stachouwer	-	Zelândia
179. cruzador	De Canarivogel	17/12 Chegada	-	-	-	-
180. cruzador	De Goutvinck	17/12 Chegada	-	Missiva do Sr. Eijzens	Paraíba (procede)	-
181. galeota	De Duijft	23/12 Chegada	-	-	Barra Grande (procede)	-
182. cruzador	De Cauwe	23/12 Saída	-	Provisões	Itamaracá (destino)	-
183. navio	De Holandsche Tuijn	23/12 Chegada	-	Bens para os cidadãos livres, viveres, armas e material de artilharia	Amsterdã (procede)	Amsterdã
184. navio	Enckhuisen	23/12 Saída	-	Pau-brasil	-	-
185. cruzador	Het Haentje	27/12 Chegada	-	Noticias do possível ataque inimigo por terra	Sul de Pernambuco (procede)	-

186. cruzador	Lichhart	27/12 Chegada	-	Noticias do possível ataque inimigo por terra	Sul de Pernambuco (procede)	-
187. cruzador	De Canarivogel	31/12 Chegada	-	-	Sul de Pernambuco (procede)	-