

## **Pernambuco, a Companhia das Índias Ocidentais e o Atlântico: a navegação holandesa no século XVII**

Leila Machado Amorim<sup>1</sup>

### **RESUMO**

O presente trabalho traz uma análise a respeito da navegação holandesa ao longo do século XVII, sua importância e como ela influenciou diversas áreas na sociedade batava, como a cultura e a economia. A partir de fontes bibliográficas e da documentação de José Hygino do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano, exploramos os diversos tipos de bens comercializados pela Companhia das Índias Ocidentais, tais como o açúcar, escravos, ouro e prata, além dos diversos tipos de embarcações presentes naquele momento, focando nas suas diferentes atuações e particularidades. Também utilizamos a documentação para ter uma melhor visão de Pernambuco, estudando a interação das embarcações que por ali passavam e a importância do porto de Recife. A partir da presença holandesa no Atlântico, buscamos também entender como ocorreu a invasão de Pernambuco, dando um foco em como o mesmo foi inserido no mundo atlântico, acarretando em uma conexão intercontinental entre América, Europa e África.

**Palavras-Chave:** Atlântico, Pernambuco, Brasil holandês.

### **ABSTRACT**

The present paper brings an analysis about Dutch navigation throughout the seventeenth century, its importance and how it influenced several areas in the dutch society, such as culture and economy. From bibliographic sources and the documentation from José Hygino from the Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico de Pernambuco (Archaeological, Historical and Geographic Institute of Pernambuco), we explore the various types of goods traded by the Dutch West India Company, such as sugar, slaves, gold and silver, as well as the various types of vessels present at that moment, and their different performances and particularities. We also used the documentation to get a better view of Pernambuco, studying how the vessels that passed by interacted and the importance of Recife's port. From the Dutch presence in the Atlantic, we also sought to understand how the Pernambuco invasion occurred, and specifically how Pernambuco joined the Atlantic world, resulting in an intercontinental connection between America, Europe and Africa.

**Keywords:** Atlantic, Pernambuco, Dutch Brazil.

### **INTRODUÇÃO**

No primeiro capítulo da obra *O Desconforto da Riqueza*, Simon Schama (1987) faz uma relação entre a localização geográfica da Holanda e a formação da sua identidade nacional, especialmente no período logo após a independência holandesa da Espanha. Mais da metade do território da Holanda é situado apenas um metro acima do nível do mar e boa parte do território se encontra abaixo do nível. Rodeada por água, é de se esperar que a Holanda tenha uma relação cultural tão próxima com ela, fato que terminou por moldar os hábitos e costumes holandeses. O exemplo mais clássico dessa aproximação com a água é a utilização da navegação como principal meio de comércio.

---

<sup>1</sup> Graduada em Relações Internacionais pela Faculdade Damas da Instrução Cristã (FADIC) e em História - Bacharelado pela Universidade Federal de Pernambuco (UFPE).

Um outro exemplo citado por Schama (1987, p.46) da forte relação batava com a água foi a sua utilização para defesa nacional das invasões espanholas em 1574. Isso ocorreu a partir do método de inundação sistemática, utilizado por Guilherme de Orange, onde o dique *Ijsseldijk* foi perfurado, isolando os importantes centros urbanos holandeses como Gouda e Roterdã. A água era profunda o suficiente para deter o avanço das tropas espanholas e para permitir que uma frota rebelde navegasse até os muros da cidade de Leiden, a mais afetada pelas invasões espanholas, para prestar ajuda.

Vemos que a população holandesa sempre esteve em contato com a água, que por sua vez influenciou até mesmo como sua identidade nacional e sua cultura se desenvolveram com o passar do tempo. É de se esperar que essa particularidade holandesa também alcance o âmbito econômico.

É sob essa perspectiva que analisamos a navegação holandesa: não apenas como um aspecto econômico, mas como uma particularidade que influenciou em várias áreas da sociedade batava especialmente no século XVII. Os recorrentes sucessos da navegação influenciaram na administração holandesa com a criação da Companhia das Índias Orientais e posteriormente da Companhia das Índias Ocidentais, na expansão holandesa no Atlântico, nas mercadorias comercializadas, nas técnicas náuticas utilizadas, e por fim, na invasão do Brasil e, mais especificamente de Pernambuco.

## **1. A HEGEMONIA HOLANDESA NO ATLÂNTICO**

### **1.1 A Inserção Holandesa no Atlântico**

Desde o século XV, o Atlântico era em grande parte ocupado pelas coroas ibéricas, que aplicavam nas regiões uma estratégia expansionista de colonização. Com sua forte presença marítima e a ausência de uma firme concorrência, as coroas comandavam esse mar naquele momento. Podemos afirmar nesse sentido, que a conquista do Atlântico por parte dos holandeses condiz com o domínio do mundo ibérico pelos batavos no fim do século XVII.

O motivo principal do interesse europeu no Atlântico se deu principalmente por dois fatores. Primeiramente, o Oceano Índico já havia sido ocupado por outras navegações europeias, que também possuíam grande poderio marítimo, como a italiana, a inglesa e a holandesa. Assim, ao buscar o mundo Atlântico e não o Índico se evitaria confrontações com outros competidores. O segundo fator era a maior facilidade dos portugueses e espanhóis em se mudar para o mundo Atlântico, devido à mobilidade que havia para se tornar marinheiros, além da falta de preocupação com a concorrência do mercado europeu. Devido a esses fatores, Portugal e Espanha deram preferência a se aventurar no Atlântico, conquistando assim diversas regiões americanas e africanas, permanecendo protagonistas na região anteriormente à chegada dos holandeses. (EMMER, 2006, p. 20)

Percebe-se como hegemonia, o ato de uma cidade, país ou Estado, exercer poder e influência sobre os demais nos âmbitos comerciais, financeiros e de produção. Até hoje, a hegemonia é uma condição rara, que só foi protagonizada pela Holanda, Grã-Bretanha e os Estados

Unidos. O poderio hegemônico holandês fora o menor entre estes por não ser o destaque militar na sua época. Sua hegemonia aconteceu entre 1625 e 1675. (WALLERSTEIN, 1996, p. 46)

As Províncias Unidas possuíam uma gama de vantagens que auxiliaram a sua ascensão como hegemonia naquele momento. Primeiramente, o domínio naval batavo, que pode ser comprovado com a criação do *haringbuis*, uma espécie de “barco-fábrica”, autênticos fatores de produção, que permitiam um menor gasto e produtos mais baratos, foram uma grande inovação na época. (WALLERSTEIN, 1996, p. 47)

Apesar de sua posição geográfica, os holandeses se destacaram também na agricultura, se tornando fortes concorrentes da Grã-Bretanha na indústria têxtil, ressaltando-se no cultivo de plantas industriais como o linho, o cânhamo, o lúpulo, além dos corantes vegetais, e no progresso das técnicas agrícolas, que permitiu uma crescente industrialização e urbanização. Além dessas indústrias, os holandeses foram destaques também nas destilarias, nas refinarias de açúcar, entre outros. Com o lucro nessas áreas, se investiu ainda mais no expansionismo holandês, visando justamente esse domínio dos mares que até então pertenciam aos Espanhóis e Portugueses, inimigos declarados dos Holandeses desde a Guerra dos Oitenta Anos. (WALLERSTEIN, 1996, p. 49)

Pieter Emmer (2006, p. 22) levanta o argumento de que a Holanda estava mais bem preparada que a Espanha e Portugal para a dominação do Atlântico, visto que tinha desenvolvido uma grande rede de contatos internacionais na Europa. A maior parte desse comércio era estabelecida com países próximos, mas mercadores enviavam seus barcos a áreas cada vez mais distantes, como o Mediterrâneo ou a Rússia. A República holandesa investiu fortemente em políticas que fortaleceram a economia, dando prioridade às questões mercantis. É importante destacar aqui, que o governo holandês contava com representantes das cidades, que por sua vez eram constituídos por membros de famílias de comerciantes locais, sendo este um fator que explica esse destaque no âmbito comercial no governo holandês. Nesse cenário, a Holanda se estabeleceu como a principal potência comercial antes de se introduzir no comércio internacional, ao contrário de Portugal e Espanha.

Antes da fundação da Companhia das Índias Ocidentais (*West Indische Compagnie*) e a Companhia das Índias Orientais (*Vereinigde Ost-Indische Compagnie*), os holandeses já tinham uma experiência marítima muito forte devido às suas experiências anteriores no mar Báltico e do Norte, fator que contribuiu também, para seu sucesso marítimo no Atlântico Sul.

Após a criação da Companhia das Índias Orientais em 1621 e do seu estrondoso sucesso, os holandeses buscaram expandir-se no Atlântico, e após terem dominado as duas portas do comércio local do Índico (Ormuz e Málaca), os holandeses tentaram fechar também as duas portas do Atlântico Sul: Recife e Luanda. Foi nesse contexto que os holandeses conquistaram o nordeste do Brasil, só sendo expulsos de lá em 1654.

Se criava, dessa forma, um “plano atlântico” na Companhia Batava, que constituía na conquista de Pernambuco, Itamaracá, Paraíba, São Jorge da Mina e Luanda. Esse plano compunha um mundo totalmente interligado, que realizava conexões entre os territórios ocupados pelos holandeses. Um exemplo seria o caso dos escravos levados pelos holandeses que vinham de Angola à Manhattan que levavam nomes portugueses e que durante a viagem atlântica, eram capturados por embarcações holandesas. (NASCIMENTO, 2013, p. 123) Assim, havia uma constante transição e deslocamento de pessoas nesse universo atlântico, um mundo de fluxos e refluxos com pessoas sempre em trânsito. (RUSSEL-WOOD, 1992, p. 93)

Essas conexões fizeram com que autores como Charles Boxer afirmassem que a estratégia holandesa para o Atlântico sul deveria ser pensada como uma estratégia global e não regional, estabelecendo dessa forma a guerra holandesa como uma guerra global, visto que “não se poderia pensar Luanda, sem pensar o Recife, Salvador e Rio de Janeiro” (NASCIMENTO, 2004, p. 37).

## 1.2 As Técnicas e Particularidades Marítimas Holandesas

Antes mesmo de se lançar no Atlântico, a marinha já era um ponto forte das Províncias Unidas. Lá se destacava a produção de alimentos, em especial a pescaria. O peixe mais vendido era o arenque salgado. Podemos apontar como motivo principal para a eficiência holandesa nesse mercado a criação em 1400 do *haringbuis*, mencionado na seção anterior. Seu diferencial para a pesca era:

[...] a sua concepção tornava possível o uso de uma rede de arrasto maior para a pesca do arenque. [...] e as suas cobertas mais amplas tornavam possível a cura do pescado a bordo. A nova tecnologia de cura, de extirpar e salgar o peixe imediatamente, desse modo assegurando a sua conservação, tinha sido iniciada no século XIII. (WALLERSTEIN, 1987, p. 47)

A partir da aplicação dessa nova tecnologia de trato do peixe, o *haringbus* permitia então que os barcos ficassem no mar por mais tempo. Enquanto os *haringbus* ficavam longe da costa por até oito semanas, embarcações menores como os *ventjagers* (caçadores de vendas) buscavam o produto nos *haringbus* e os traziam à costa. Eles conseguiram estender seu poderio sobre a pesca até a Islândia, onde começaram a caçar bacalhau, e em Spitzbergen, onde caçavam baleias para o óleo de baleia. (WALLERSTEIN, 1987, p. 47)

Inicialmente, os holandeses se lançaram ao mar em virtude do comércio de sal, já protagonizado pelos mesmos na sua primeira fase de expansão (1585 a 1597). O sal foi um dos primeiros itens importados pelos holandeses para uso na pescaria e também para o consumo doméstico e para exportação ao Báltico. O sal era comprado especialmente em localidades da Península Ibérica. A comercialização dos batavos com a coroa espanhola continuou mesmo após a revolta holandesa contra a Espanha em 1568. Devido à crescente demanda de sal, surge a necessidade de conquistar outros mercados e outras rotas de comércio. É nesse contexto que navios holandeses seguem para Cabo Verde, para as Ilhas Canárias e para as Ilhas Madeira nos anos seguintes. É nesse contexto de busca por novos mercados e novas rotas que os batavos chegam ao Brasil. (SLUITER, 1942, p. 30)

Na segunda fase da expansão holandesa (1598-1605) vemos um crescimento maior de todos os comércios em todo o Atlântico: cresce o comércio de ouro, marfim e pimenta na África ocidental, por exemplo. Em meio a essa expansão, surge a VOC, e posteriormente, a WIC. Vemos a continuação dessa expansão em 1615: agora os caçadores de baleias chegam até a Groenlândia, e em 1616 Jacques Le Maire lidera uma expedição que chega ao Cabo Horn, abrindo assim uma importante rota para o Oceano Pacífico. (SLUITER, 1942, p. 36)

A partir da extensão de suas atividades comerciais na área de pesca e indústria têxtil, diversos navios mercantes holandeses passaram a se mostrar presentes no Atlântico e em outros

mares, dominando diversas rotas comerciais. O resultado direto disso foi a evolução das técnicas náuticas, especialmente da construção naval.

As técnicas náuticas holandesas se desenvolveram rapidamente também devido à quantidade de conflitos que os Países Baixos protagonizaram nos séculos XVI e XVII, como a Guerra dos Oitenta Anos, a Independência da Holanda e as Guerras Anglo-Holandesas.

Com o passar dos anos, as embarcações europeias evoluíram das pequenas caravelas e naus para carracas e galeões que caracterizaram as guerras ocorridas no século XVII. Os galeões tendo até três mastros, podendo ser tanto um navio de guerra quanto um navio mercante. Com melhorias dos holandeses, foi criando o pinaça, uma embarcação maior que realizava comboios juntamente com o *fluit*, um navio especializado em carga.

Inicialmente os canhões eram utilizados em guerras terrestres, mas a mobilidade até mesmo dos canhões de bronze, muito utilizados por serem o mais leve de todos, tornava sua utilização muitas vezes um desafio. A partir do século XVI os canhões passaram a ser colocados em navios como resposta a esse problema, porém sua instalação acabava contribuindo negativamente na estabilidade do navio, sendo o grande causador de vários emborcamentos. Os canhões foram adaptados para poderem ser instalados nos conveses, passando a ter um tamanho reduzido. Esses eram os *men killers*. Com a evolução dos navios, canhões maiores passaram a ser também colocados nos navios que conseguiam suportá-los. Esses navios receberam a nomenclatura de *ship killers* justamente por esse ser o seu objetivo. Os canhões desses navios eram colocados em cima de bases com rodas, possibilitando seu reposicionamento para conseguir mirar no seu alvo. A partir do século XVII, é criada na Inglaterra uma classificação para navios, que tinha como parâmetro a quantidade de canhões e de conveses artilhados que os navios possuíam. Podemos ter como exemplo o navio holandês *De Zeven Provinciën*, que levava 80 canhões e que era, segundo essa classificação, um navio de linha de segunda classe. Apenas os navios que estavam nas três primeiras classes (aqueles que possuíam 60 ou mais canhões a bordo) estavam na linha de combate. Estes eram chamados de navios de linha. (CESAR, [200-?], p.26)

Esses canhões possibilitaram um maior alcance do poder de fogo dos navios, tornando-se mais popular do que o combate corpo a corpo nos navios que predominava no século anterior. Visto que os canhões eram localizados nas bordas do navio, a direção do ataque era perpendicular ao rumo do navio, esse tipo de batalha naval ficou conhecida como linha de batalha.

É importante enfatizar que, no início dessas batalhas, não havia táticas oficiais de guerra. Segundo William Carmo Cesar, “o objetivo tático consistia, então, em aproveitar os erros cometidos pelo inimigo envolvido na confusão do engajamento”. A partir da popularização dos combates marítimos, foram se desenvolvendo as estratégias marítimas. Isso começou a ocorrer durante as guerras anglo-holandesas. Porém, era difícil manter estratégias coerentes, devido à dificuldade de manobrar navios a vela e devido à comunicação precária entre os capitães. A estratégia adotada pelos holandeses foi a da Escola Tática Formalista, conhecida por ser mais conservadora e cautelosa, que predominou até o fim da guerra anglo-holandesa. (CESAR, [200-?], p.28). O período de guerras marítimas foi muito importante para o desenvolvimento das técnicas náuticas, mas que, apesar desse conhecimento, ainda faltava o domínio dos ares e das correntes para a melhor aplicação de táticas de guerra.

Podemos observar também um aumento na quantidade de navios piratas que rondavam os mares. Devido a essa insegurança, havia uma ordem de que os navios da WIC só poderiam viajar em frotas, que seriam lideradas pelo barco melhor armado. Os navios esperavam uns pelos outros em pontos de encontro, e só zarpavam quando estavam em grande quantidade. Até os pequenos

navios como barcos de pesca navegavam armados com os canhões. É mencionado por Hermann Wätjen (1938, p. 528) que os corsários de Dunquerque eram especialmente temidos, e que vários navios holandeses foram perdidos para eles. Foram expedidas a ordem para os capitães mudarem a rota para a volta para a Holanda, evitando a Irlanda e a Escócia. É mencionado também, o evento onde o navio *de Princesse Aemilia* conseguiu vencer os corsários de Dunquerque, e como recompensa, a tripulação e os soldados desse navio foram pagos 1 mês a mais de soldada.

Em média, as viagens da Holanda a Pernambuco duravam entre 2 a 4 meses. Essa estimativa variava muito, dependendo do clima, vento, correnteza, dos danos no navio, de corsários, entre outros fatores. Muitas vezes o navio chegava ao seu destino quando já havia se dado como perdido. Um fato semelhante aconteceu com o navio *de Witte Fortuyn* que alcançou o Ceará mas devido a ventos fortes só chegou ao porto recifense 14 semanas depois. Outro fator que contribuía para a duração da viagem era a demora para a descarga e carregamento dos navios no Brasil, que podiam passar até 16 semanas ancorados esperando o depósito dos carregamentos que vinham do interior. Esse tempo era utilizado para recuperar os navios que após tanto tempo no mar, chegavam ao porto em estado deplorável: velas rasgadas, lemes quebrados e porões inundados eram bastante comuns: “Em fim de 1638 dizia em carta o Governo que o veleiro “*Monnickendam*” havia chegado ao Recife em estado tão lastimável que ninguém podia conceber como embarcação, fazendo tanta água, tivesse podido continuar a flutuar.” (WÄTJEN, 1938, p. 533)

Recife não tinha um estaleiro, mas apenas pequenas oficinas de conserto que não faziam consertos grandes em navios, para o desgosto dos comerciantes e capitães. Faltava nessas oficinas o material necessário, como o pano das velas, e muitas vezes o conserto tinha que ser realizado com material não apropriado. Foi o caso do cargueiro *de Sayer*, que em 1641 tinha sido dado como inutilizável, mas foi possível consertá-lo a ponto de levar um carregamento de açúcar para a Holanda, e lá, foi reformado. Nem todos os navios podiam ser reparados. Foi o caso do navio alemão *Hercules*, capturado em 1635 em águas brasileiras, que tinha tantos danos que não pode ser recuperado, tendo suas partes sido utilizadas para o reparo de outros navios. (Wätjen, 1938, p. 533)

Quanto à tripulação dos navios da WIC, vemos que os navios que vinham a Recife traziam consigo uma pequena tripulação. Wätjen (1938, p. 543) cita, por exemplo, que os cargueiros e sumacas podiam ter ora e 50 a 70 homens, ora mais de 100. Os capitães de cargueiros recebiam, dependendo da câmara, entre 50 a 80 florins, enquanto capitães de navegação menores como iates ganhavam entre 35 e 45 florins. Os marinheiros viviam sob uma disciplina rigorosa, e caso não fosse cumprida, resultaria em castigos. Uma dessas regras era que a pernoite em terra era terminantemente proibido. Caso essa regra fosse quebrada, o marinheiro receberia 20 açoites por noite passada fora do navio. Segundo Wätjen (1938, p. 544), estavam sujeitos a esta mesma punição aqueles que não obedecessem ordens, que não mantinham sua higiene e que causavam disputas e furtos.

As condições em que os marinheiros viviam não eram das melhores. Era comum a escassez de água e alimentos. Motins devido às baixas condições dos navios eram comuns, como foi o caso do Navio *Loanda*. Devido ao mau tempo, o comandante parou na Ilha de Wright. A tripulação logo de rebelou, pois não queria ficar ancorada por longos períodos de tempo com uma tripulação doente e com a mínima quantidade de alimentos, afirmando que não era de seu agrado contagiar-se ou “morrer do fétido de outras porcarias”. (Wätjen, 1938, p. 533)

Apesar do mau tratamento, a princípio, as tropas e os funcionários recebiam alguns privilégios por trabalharem nas embarcações da WIC. As viagens para a Holanda ou para Recife

seriam de graça para eles: a WIC pagava 2,95 florins pelo tratamento de primeira classe para os cargos mais altos da Companhia e para o resto da tripulação que ficava alojada nos conveses, pagava 1,75 por pessoa. Essa garantia logo terminou em 1638, quando as pessoas passaram a ter que pagar por sua própria viagem, mesmo viajando a serviço da WIC. (Wätjen, 1938, pp. 546)

### 1.3 A Companhia das Índias Ocidentais

Como já mencionado anteriormente, a criação da WIC é uma consequência direta do sucesso da VOC, cuja criação foi consequência da independência das Províncias Unidas do Império espanhol. Com os holandeses com anseio de alcançar a Ásia, a VOC encarregou o explorador inglês Henry Hudson de encontrar um caminho alternativo para chegar à Ásia através da América do Norte.

A ideia de criação de uma companhia voltada para a conquista das Américas e da África Ocidental não era inovadora. Willem Usselinx, comerciante, diplomata e investidor defendeu que o método mais eficaz para promover a navegação holandesa e garantir o comércio com essas regiões seria através da colônia de povoação, e não de exploração. A partir desse tipo de colonização, seriam estabelecidos núcleos de povoados holandeses a partir da migração, que produziriam matéria-prima para ser consumida pela metrópole, enquanto a metrópole produziria manufaturas para serem consumidas pela colônia. Seu projeto não foi bem recebido pelos Estados Gerais, que visavam a exploração das colônias portuguesas e espanholas.

Havia esperança, na criação da WIC, de que ela obtivesse o mesmo sucesso e trazer o mesmo lucro que a VOC. Apesar das duas terem como objetivo principal o acúmulo de lucro a partir do comércio e a guerra se necessário, enquanto a VOC detinha o poder comercial na região da Ásia, a WIC buscava lançar-se nas Américas e na África Ocidental. Nascimento (2008, p. 76) cita o argumento de Wallerstein, de que a maior diferença entre as companhias estava na base estrutural de cada uma: enquanto a VOC era controlada por mercadores de Amsterdã, a WIC fazia parte da “facção de guerra” e era formada por calvinistas ligados ao grupo orangista.

Wim Klooster (2016) também afirma que:

Embora o objetivo da WIC fosse a condução de comércio com a África e com as “Índias Ocidentais” (Américas), seus diretores claramente preferiam a guerra sobre o comércio, argumentando que a existência de estabelecimentos de inimigos ibéricos tornavam o comércio impossível em todo o Caribe, e na América Central e do Sul. (Klooster, 2016, p. 35)

Uma vez que o objetivo principal dos holandeses era a destruição do seu “inimigo hereditário”, a Espanha, o único jeito de atingir esse objetivo seria através da guerra e invasão de territórios ibéricos, e não o comércio com ameríndios ou a invasão de regiões como a Guiana, que ainda não haviam sido dominadas pela coroa ibérica. Segundo Roberto Chacon de Albuquerque (2010): “a Companhia das Índias Ocidentais tinha como missão erguer o *imperium* holandês à custa dos portugueses e dos espanhóis” (ALBUQUERQUE, 2010, p. 31)

A WIC demorou um pouco para ser criada, devido ao receio por parte do Governo Geral dos Países Baixos de que a sua criação desse a entender que os Países Baixos estavam buscando uma confrontação direta com a Espanha, fato que seria uma violação do Tratado de Doze Anos estabelecido entre a Holanda e os Países Baixos após a Guerra de Oitenta Anos. A sua criação só veio a ser oficializada em 1621, após a expiração do Tratado e a continuação da guerra iniciada em 1568.

Vale destacar, porém, que o objetivo da WIC não era somente de teor comercial ou de guerra. Era de grande importância também, ao se instalar nas colônias, a questão religiosa - a implantação do calvinismo no território e a conversão dos nativos.

A criação das Companhias das Índias vem de uma tendência europeia da criação de sociedades de capitais, ou as *Joint Stock Holders*. A primeira delas formou-se na Inglaterra, em 1550, e se chamava *Moscovy Companie*. O crescimento dessas sociedades de capitais baseadas em ações e investimentos teve um rápido crescimento primeiramente devido à forte presença do Estado, segundo Braudel, e a concessão de privilégios por parte do Estado fazendo com que as companhias se tornassem “estados dentro de estados” (NASCIMENTO, 2008, p. 63)

Tiveram-se grandes expectativas quanto à conquista do Brasil pelos batavos. Devido ao lucro acumulado pela VOC na Ásia, esperava-se que o mesmo fosse ocorrer com a WIC. O que aconteceu na realidade não foi o que foi prometido em teoria. Os gastos da guerra foram mais altos do que o lucro gerado pela mesma, resultando em um declínio econômico da WIC durante os chamados *anos terribillis*, a ponto de no ano de 1636, a companhia já possuir um déficit de 18 milhões de florins.

Os fatos das companhias falharem na entrega de mantimentos ao exército batavo que não tinham como sobreviver devido à presença das doenças e da falta de víveres no litoral brasileiro durante a resistência luso-brasileira diminuía ainda mais as possibilidades de lucro da Companhia. Além disso, em 1635, a ração recebida pelo exército holandês foi reduzida pela metade.

O descontentamento da população para com a WIC resultou em debates sobre os aspectos negativos do monopólio da WIC daquela região e se o comércio deveria ser aberto a particulares. Junta-se isso ao fato da Companhia não possuir uma estrutura bancária de apoio, como a VOC possuía. Todos esses fatores contribuíram para o início da decadência da WIC.

Com a chegada de João Maurício de Nassau, a forma de administrar a Nova Holanda sofreu uma grande mudança de paradigma. A WIC, espelhando-se no Estado que a havia criado, cujo governo era baseado em assembleias provinciais e conselhos de cidades, tinha também o poder totalmente descentralizado. Durante o período nasoviano, a WIC perdeu essa característica descentralizada.

Tanto a Companhia das Índias Ocidentais quanto a Companhia das Índias Orientais foram os órgãos que fizeram a invasão holandesa no Atlântico possível.

## **2. O COMÉRCIO NO MUNDO ATLÂNTICO**

O comércio que surgiu no mundo atlântico advindo do processo de colonização europeu foi importante para o desenvolvimento das relações entre as diversas colônias americanas e africanas no período colonial, resultando no início do processo de formação de uma economia global. Estudar

como esse comércio era realizado é fundamental para a compreensão da forma como essas colônias se relacionavam entre si, e para a quebra do paradigma de que não havia uma grande mobilidade nos tempos coloniais.

Além do ganho econômico, o comércio entre os holandeses e os nativos era de extrema importância para, segundo Klooster (2016, p. 147), estabelecer relações antibéricas. Os holandeses foram capazes de espalhar seus produtos até mesmo no interior da América do Sul. Klooster (2016, p. 147) cita também que, nas comunidades Mohawk, na América do Norte, seus produtos substituíram potes, peles de animais e outros materiais tradicionais da comunidade. Já os Ameríndios no Brasil e na Guiana não tiveram a mesma aceitação dos produtos holandeses, preferindo seus próprios produtos aos europeus.

## 2.1 A Busca pelo Ouro e pela Prata

O interesse pelo ouro e pela prata, como já abordado no primeiro capítulo, foi um dos motivos para os neerlandeses terem se lançado no Atlântico e, conseqüentemente, iniciarem sua participação no comércio transatlântico.

A busca incansável pelos metais cresceu com a instalação batava no Atlântico. Rumores fizeram com que os holandeses procurassem por metais preciosos em diversos locais, como Guiana, Curaçao e até mesmo na New Netherland, onde buscaram auxílio para achar os metais com os ameríndios, que pintavam seus rostos com um mineral semelhante à ouro. Por fim, descobriu-se que o metal era na verdade pirita.

No Brasil os colonizadores também eram ajudados pelos ameríndios na procura por esses metais. Certa vez, nativos informaram aos holandeses de que havia minas de prata nas proximidades do Ceará e da Paraíba. Porém, muitas vezes, após achar o minério e no processo de enviá-lo de volta à Europa para testar se aquele metal era de fato prata, os navios eram capturados. (KLOOSTER, 2016, p; 150)

Foi graças ao interesse holandês de explorar esses metais, que decidiu-se tentar conquistar locais como o Rio da Prata e Potosí, no Peru. O Brasil, especialmente o Maranhão, serviria inclusive como uma possível porta de entrada para Potosí, que no século XVII, já era uma das maiores produtoras de prata do mundo.

Já no continente africano, os holandeses não conseguiram tirar grande proveito do ouro. Uma vez que nem em todos os locais os nativos ajudavam os colonizadores de bom grado. Pelo contrário, os africanos já haviam percebido a importância para os holandeses do ouro, não divulgando a localização das minas e se aproveitando da concorrência entre os holandeses e as demais nações que também tinham interesse na extração desses metais. (KLOOSTER, p. 153)

A conquista de Elmina em 1637 pelos portugueses mudou completamente a forma que as trocas comerciais eram conduzidas quanto ao ouro. Normalmente, os holandeses usavam *leggers*, navios que ficavam ancorados na costa para esse comércio. Mas sua utilização era muito custosa. A partir do século XVII se tornaram populares também os postos de trocas ou pequenos fortes. Mas os *leggers* continuaram a ser utilizados. (KLOOSTER, 2016, p. 154)

No fim do século XVII, os holandeses que, no início desse período mais se destacavam no comércio de ouro e prata, começaram a sofrer com a concorrência dos ingleses e outras nações como a Dinamarca e a Suécia, que também começaram a se estabelecer em territórios africanos. Klooster (2016, p. 154) aponta que, segundo uma estimativa de 1671, a WIC perdeu cerca de um quarto de todo o comércio na Costa do Ouro em decorrência desse evento.

As Atas ao Alto Conselho da WIC relatam, em 1637, a chegada de um navio em Pernambuco com minérios que seriam inspecionados pelo Alto Conselho:

Fornecido ao Capitão Jacob Huijgen do navio “De Moriaan” (o Moreno), 3 tonnézinhos com minerais, marcados com os números 1, 2, 3 e com o brasão da Companhia, que foram retirados das minas atrás de Conhao por Jodocus Stetten. Ele ficou encarregado de levá-los aos diretores da câmara de Zeeland, de modo que o Conselho dos 19 possa mandar examina-los e de acordo com o resultado eles darão ordens mais específicas. (IHGP, Coleção José Hygino, Atas do Alto Conselho no Brasil. 07/12/1637)

## 2.2. O Comércio de Açúcar e de Sal

Enquanto os holandeses se lançavam no comércio de ouro e prata, começaram a ter interesse também pelo sal. A comercialização desse bem foi dificultada graças à guerra contra os Habsburgos, que resultou na proibição da coleta de sal no lado ocidental europeu, especialmente França, Portugal e Andaluzia. Esse obstáculo se tornou motivo para a busca pelo sal no Além Mar. Há uma aproximação da Holanda com o Caribe, onde navios da Zelândia e da Holanda podiam coletar sal. Essa também foi uma justificativa para a expedição à Curaçao em 1634.

Durante a trégua de dez anos que foi assinada entre os holandeses e os portugueses em 1641, os holandeses puderam voltar a coletar seu sal em Setúbal, mas, apesar disso, a importância do Caribe nesse comércio não foi reduzida.

É importante explicar sobre a atuação holandesa no comércio de sal neste trabalho porque este comércio também é conectado com o Brasil holandês: “Por fim, até o Brasil holandês estava interligado com o comércio de sal. Como vimos, no Tratado de Haia de 1669, foi decidido que Portugal pagaria em sal de Setúbal pela conquista do Brasil holandês.” (KLOOSTER, 2016, p. 155).

Apesar da clara importância da compreensão do comércio de sal para esse trabalho, o comércio açucareiro teve um maior destaque no Brasil holandês, e foi um fator de maior importância para despertar o interesse dos Países Baixos pelo nordeste do Brasil.

Boxer (2002) cita dados sobre a quantidade de engenhos de açúcar existentes no nordeste brasileiro e sua produção média antes da sua chegada.

Os holandeses ficaram também sabendo que as três capitanias do Nordeste possuíam 137 engenhos de açúcar, cuja produção montava a cerca de 700.000 arrobas em média, nos anos bons. Esse açúcar era transportado em caixas de vinte arrobas, calculando-se a exportação anual em, mais ou menos, 35 a 45 mil caixas. Os díizimos pagos pelo açúcar exportado de Pernambuco eram avaliados em 70.000 cruzados pelos portugueses e 1.050.000 florins pelos holandeses. Os grandes engenhos [...] empregavam de quinze a vinte portugueses e uns cem negros escravos; os de tamanho médio davam trabalho a uns

dez portugueses e cinquenta negros; os pequenos [...] a cinco ou seis portugueses e uns vinte negros. (BOXER, 2002, p. 45-46)

Com toda essa informação sobre a indústria açucareira advinda dos seus contatos com cidades portuguesas como Porto, Lisboa e Viana, além do aprisionamento dos navios portugueses, foi fácil a decisão de invadir o nordeste brasileiro.

Assim como no comércio de escravos, os primeiros contatos dos holandeses com o comércio açucareiro foi a partir desses aprisionamentos. Boxer (2002) cita Nicholas van Wassenaer, ao afirmar que em 1626, dos 29 navios que saíam de Viana com destino ao Brasil, apenas 3 chegavam ao destino final. E, entre 1625 e 1626, os holandeses conseguiram capturar 80 navios que comercializavam com o Brasil.

Em um primeiro momento, a agricultura não era uma das prioridades para os holandeses em sua expansão ao Atlântico. A capitania holandesa da New Netherlands, que posteriormente viria a se tornar Nova Iorque, cultivava cereais. Já as colônias holandesas caribenhas e a Guiné cultivavam tabaco. O nordeste brasileiro foi o único território neerlandês que produzia açúcar e tabaco, sendo esse o diferencial da região que a tornou prioridade para a WIC.

O açúcar não foi imediatamente lucrativo para os holandeses. Segundo Koostler (2016), a problemática dessa situação era que, em primeiro lugar, a cultivação só passou a ser benéfica após 1635, quando uma grande área de terra onde a cana de açúcar era cultivada fora conquistada. Apesar desse ganho, a guerra entre os luso-brasileiros e os holandeses atrasou as plantações de açúcar. Além disso, o *know-how* dessa produção era monopolizada pelos luso-brasileiros e a produção dependia deles para ser realizada. Por causa disso, mesmo no período pós-guerra não houve melhoria na produção açucareira, visto que os luso-brasileiros que haviam fugido do Brasil não voltaram apesar da insistência do Conselho da WIC. Grande parte dos engenhos foram leiloados ou eram executados por holandeses com a ajuda de portugueses ou lavradores (KLOOSTER, 2016), e muitas vezes terminaram por ser leiloados:

Para saber o valor (máximo) dos engenhos que foram confiscados e que assim sendo pertencem à Companhia, foi decidido que eles deverão ser vendidos em leilão. O moinho de Massiape, que está ocupado por Albert Crispjn e os dois moinhos de Antônio de Sá. Em Paraíba, o moinho de Manoel Pires Correia, chamado “Espírito Santo”, e os outros 2 pequenos moinhos que a ele pertencem. [...] (IHGP, Coleção José Hygino, Atas do Alto Conselho no Brasil. 14/04/1637)

Sobre a exclusividade do conhecimento português da produção de açúcar, o secretário de Maurício de Nassau, Gaspar Dias Ferreira, afirmou em 1645:

É certo que Deus, ao criar as várias nações de homens, conferiu a cada uma propensão e habilidade para determinadas ocupações, de modo a promover a mútua distribuição e o intercâmbio no mundo que lhes foi dado para habitar, recusando contudo aos holandeses qualquer aptidão no que se refere ao Brasil. Se parecer a alguém injustificada a minha observação, que me mostrem um holandês que tenha sido, até o dia de hoje, bom fabricante de açúcar ou que tivesse vontade de aprender o necessário para isso [...] (BOXER, 1957, p. 200-201)

Outro exemplo desse monopólio do *know-how* também é mostrado por Boxer (1957) ao citar Quelen, que escreveu em 1640: “Embora haja predominantemente muitos holandeses donos de engenhos, eles ainda não podem, na direção e no andamento dos trabalhos, dispensar os feitores e camaradas portugueses.” (BOXER, 2002, p. 201)

Maurício de Nassau tentou entre 1642 e 1643 estabelecer uma migração de agricultores holandeses para o Brasil para combater essa tendência, mas visto que se tratava de um período de crise para a WIC, os diretores negaram essa ideia. O Conselho XIX pressionava cada vez mais Nassau, querendo que o produto salvasse a WIC de suas dívidas, principalmente após as diversas expedições na América do Sul em busca de ouro e prata que falharam.

Mesmo no período posterior à guerra e anterior à revolta luso-brasileira, o Brasil holandês produziu muito menos açúcar do que a sua capacidade. Klooster (2016) traz dados sobre a produção de açúcar desse período:

Moerbeek estimou que 60.000 baús de 500 libras cada poderiam ser importados para as Províncias Unidas, mas a média de importação anual durante o período do Brasil holandês (1630-1654) era de aproximadamente 6.000. Em nenhum foram importados mais de 21.000 baús para a Holanda. (KLOOSTER, 2016, p. 156, tradução nossa)

Com a revolta da restauração pernambucana, a produção açucareira caiu ainda mais. A medida tomada para tentar melhorar essa situação foi o perdão dos revoltosos, exceto os líderes da conspiração, uma vez que apenas eles conseguiam produzir o açúcar.

Somente em Suriname os holandeses foram capazes de se destacar no comércio açucareiro, apesar de problemas no início da instalação holandesa nessa colônia, como a ausência de gado para mover os moinhos e ainda o pouco conhecimento sobre a produção do açúcar.

### **2.3 O Comércio Escravista**

O comércio de escravos foi especialmente importante para o surgimento e desenvolvimento da economia global no início do mundo moderno. Foi baseado em um comércio triangular que envolvia a África, que fornecia escravos para a Europa, que por sua vez fornecia transporte e capital necessário para o envio dos escravos para a América, que, por fim, era o mercado necessário para trabalho escravo que serviria para trabalhar nas suas minas e plantações. Após entregar os escravos aos portos americanos, os navios europeus voltavam para casa levando *commodities* produzidas pelos escravos nas Américas, como açúcar, café e tabaco, para abastecer o mercado europeu.

O comércio de escravos no Atlântico cresceu durante a chamada “revolução açucareira”, momento em que devido à ascensão do cultivo de açúcar no Brasil e no Caribe e o consequente aumento da procura por mão de obra barata resultou na expansão do comércio escravista, especialmente devido ao fato de que ameríndios não serem vistos como adequados para o trabalho físico. Eles eram vistos como mais frágeis para as doenças trazidas pelos europeus. Essa necessidade de mão de obra pode ser percebida em uma documentação enviada ao Alto Conselho da WIC em 1637, que informava:

[...] também achamos melhor que os engenhos fossem cultivados por brancos, mas, que não é de se esperar, assim como de Portugal que trabalhadores venham da Holanda. Por isso devemos usar a mão de obra negra para satisfazê-los e fazer com que cumpram seus deveres e poder contar com sua obediência, sua Excelência e o Alto Conselho compreendem que seus mestres deverão receber autoridade e liberdade para poder castigá-los. [...] (IHGP, Coleção José Hygino, Atas do Alto Conselho no Brasil. 25/05/1637)

Nesse mesmo momento, os portugueses deixam de ser os únicos atores da troca de escravos. Agora, os ingleses, franceses, dinamarqueses e holandeses passam a participar dessa economia, deixando-a ainda mais complexa. Postma (1990, p. 4) afirma que os holandeses conseguiram, no século XVII, substituir os portugueses como líderes do comércio de escravos durante a *Golden age* da economia holandesa.

Em um primeiro momento, a WIC não permitia o comércio de pessoas por não acharem que essa prática fosse moralmente correta, apesar de grande parte dos calvinistas no período anterior ao século XVIII não se oporem à escravidão devido à teoria da maldição de Cã. Essa teoria defende que os negros seriam descendentes dos filhos do seu irmão Canaã, que haviam sido castigados com essa maldição após terem desonrado seu pai Noé. O autor Rik van Welie (2008, p. 156) fala desse paradoxo: “ao mesmo tempo em que os holandeses tinham grande orgulho de sua tolerância e sua liberdade recém adquirida após a guerra contra os espanhóis, eles exploravam milhões de escravos nos seus territórios extracontinentais.”

A proibição do comércio de escravos por parte da WIC perdurou, porém isso não impedia que o tráfico de escravos continuasse a ocorrer. O autor Postma (1990, p. 11) cita relatos para comprovar essa teoria, dando como exemplo a peça *Moortje* de 1615 escrita pelo poeta holandês Gerbrand Brederoo, em que ele cita o tráfico de escravos praticado por comerciantes holandeses: “Costume desumano! Canalhice sem Deus! Que homens vendem seres humanos como cavalos, para a escravidão. Nessa cidade também existem aqueles que participam desse comércio em Famabock: mas não pode ser escondido de Deus”. (GROESEN, 2016, p. 109)

Não demorou muito, porém, para que a WIC passasse a oficialmente contribuir para o comércio de escravos. Em 1626 a Câmara da Zelândia enviou um pequeno navio para Angola com o objetivo de comprar escravos e transportá-los para as “Amazônias”, segundo Postma (2009, p. 12).

Até então, os holandeses só participavam de forma marginal dessa troca comercial. Os neerlandeses só começaram a se envolver ativamente nesse comércio após a instalação concreta de bases no continente africano, especialmente após a conquista da base portuguesa de Elmina, em 1637. A conquista foi facilitada pelo fato dos africanos locais estarem insatisfeitos com os portugueses como parceiros comerciais. Estes acabaram, então, auxiliando os holandeses na expulsão dos portugueses de Elmina. Com a conquista de Axim no ano seguinte, os holandeses conseguiram se estabelecer como nação predominante na costa africana ocidental.

A atitude da WIC perante o comércio de escravos mudou bruscamente após a conquista do nordeste do Brasil, devido à grande necessidade de mão de obra barata para trabalhar nas plantações de açúcar. Essa procura por escravos após a conquista de Pernambuco substituiu o ouro africano como principal interesse dos comerciantes neerlandeses. Postma (1990, p. 17) cita o governador da Nova Holanda em 1638, quando ele afirmou para os seus superiores da WIC que era impossível realizar qualquer coisa no nordeste do Brasil sem a utilização de mão-de-obra escrava.

Não há relatos, nesse momento, de consultas com teólogos calvinistas sobre a prática por parte dos governadores da WIC. Postma (1990, p. 17) afirma que, “aparentemente incentivos econômicos eram suficientes para deixar de lado quaisquer escrúpulos morais poderiam ter inicialmente impedido a participação da companhia no comércio de escravos.”

O sucesso por parte da WIC no comércio escravista não coincidiu imediatamente com o sucesso da invasão holandesa no nordeste brasileiro. Em um primeiro momento, vários escravos conseguiram fugir em meio às lutas da invasão, e, apesar de a WIC entregar em Recife um carregamento de 280 escravos (POSTMA, 1990, p. 20), não se tinha o que fazer imediatamente com eles, já que engenhos não tinham voltado a funcionar ainda. Muitos colonos portugueses haviam também fugido para a Bahia em resposta à invasão batava.

Além desses fatores, a WIC não tinha muita experiência com o comércio de escravos. Essa ignorância por parte dos holandeses resultou em diversos. Klooster (2016, p. 161) afirma que o primeiro erro foi a subestimação da quantidade de escravos que eles poderiam importar da África. Eles esperavam a chegada de cerca de 15.000 escravos por ano. Porém, eles não levaram em consideração que grande parte dos escravos vinha do interior da África, de cidades como Pombo, Matamba e Ndongo, e que a passagem utilizada para trazer esses escravos para a costa estava sendo bloqueada pelos portugueses que haviam sido expulsos pelos neerlandeses de Luanda (1641). Um segundo erro também mencionado pelo mesmo autor é que os neerlandeses não tinham conhecimento sobre que bens oferecer em troca de escravos para os africanos, visto que cada localidade exigia bens diferentes, sendo necessário levar pelos holandeses para as viagens até 30 *commodities* diferentes para que a troca pudesse ser realizada com eficiência.

Apesar dessas dificuldades, a Holanda conseguiu atingir o status de monopólio durante a *Golden age* batava. Alguns fatores contribuíram para que os holandeses conseguissem ultrapassar a competição desse mercado e conseguirem alcançar o seu monopólio principalmente entre os anos 1642 e 1645. Segundo Postma (1990, p. 22), nesse período, os portugueses, que eram os principais fornecedores de escravos para o mundo ocidental, não estavam atuando ativamente nesse comércio ainda. Outro fator que contribuiu para a ascensão dos holandeses como principais atores na troca de escravos foi que os demais concorrentes europeus também não haviam entrado no comércio em quantidades significantes. Apesar dessa vantagem inicial, devido a diversos problemas, a WIC foi incapaz de manter a Nova Holanda e, conseqüentemente, o monopólio do comércio escravista.

Os escravos eram transportados em navios de péssima qualidade, apesar da recomendação proposta por um comerciante de escravos para o governo do Brasil holandês em 1639 ser de alimentar os escravos com feijão, carne de elefante ou hipopótamo. Essa sugestão possivelmente fora ignorada, já que a realidade era outra. Os deques não eram lavados, os escravos não possuíam vestimentas e havia falta de água e comida à bordo. Os que não morriam por doenças como catapora ou por falta de comida e água, se jogavam do deque ou se envenenavam, explicando a alta taxa de mortalidade nos navios negreiros transatlânticos. Ao chegar nas américas, muitas vezes antes de serem vendidos, muitos cativos morriam devido a árdua viagem. Isso ocorreu especialmente durante a rebelião contra os holandeses em 1645, quando diversas plantações de açúcar foram destruídas e não havia mercado consumidor para o comércio de escravos. Os escravos que chegavam aos portos tinham que ficar em navios antigos até serem eventualmente vendidos ou transportados para outra região, resultando na morte de vários africanos.

**Tabela 1: Importações de Escravos no Brasil Holandês, 1630-1651**

Ano	De Guiné	Da Angola	Outros	Totais Importados	Morte	Saíram da África
<b>1630</b>		280		280	49	329
<b>1636</b>		1.046		1.046	183	1.229
<b>1637</b>	1.211	346		1.557	109	1.666
<b>1638</b>	1.267	66	419	1.752	210	1.962
<b>1639</b>	1.392	326	77	1.796	359	2.155
<b>1640</b>	1.316			1.316	184	1.500
<b>1641</b>	1.062	297		1.359	258	1.619
<b>1642</b>	1.616	762		2.378	579	2.957
<b>1643</b>	1.553	2.461		4.014	682	4.696
<b>1644</b>	1.111	4.354		5.465	1.420	6.885
<b>1645</b>	594	3.179		3.773	943	4.716
<b>1646</b>	24	251		275	48	323
<b>1649</b>	290	200		490	86	576
<b>1651</b>		785		785	137	922
<b>Total</b>	11.437	14.353	496	26.286	5.247	31.533

Fonte: Postma, pp. 21

Com a Tabela 1, podemos analisar as importações de escravos para o Brasil holandês de várias localidades africanas. Vemos, nos primeiros anos, que a importação era quase insignificante, só se tornando mais substancial a partir de 1636, e atingindo seu pico entre 1642 e 1645, com 5.000 escravos importados somente no ano de 1644. No ano seguinte, com a revolta dos colonos portugueses contra os holandeses, vemos o número de importações cair novamente, graças aos recorrentes incêndios nos engenhos de açúcar. Dos 26.286 escravos que foram importados para o Brasil holandês, 94% deles foram trazidos entre 1636 e 1645 (POSTMA, 1990, p. 21).

A perda do Brasil holandês refletiu diretamente na participação dos Países Baixos no comércio escravista no Atlântico. Uma vez que os holandeses perderam seu maior mercado consumidor de escravos, eles passaram a comercializar os escravos para colônias que não eram holandesas. Klooster (2016, p. 164) apresenta os dados de que de 1650 a 1660, das 202 viagens com o propósito de comercializar escravos, apenas 30 tinham como destino uma colônia holandesa.

A Holanda não foi capaz de manter o monopólio no comércio escravista em um primeiro momento devido a perda do nordeste brasileiro. Essa perda tão significativa se deu, segundo Postma (1990, p. 22), a diversos problemas estruturais da WIC. Os diretores da WIC, que eram responsáveis pelas principais decisões realizadas pela Companhia, dificilmente se reuniam (apenas uma ou duas vezes por ano), e, de acordo com Postma (1990, p. 22), faltava uma unidade de propósito entre as câmaras, que como já vimos anteriormente, eram divididas de acordo com as tendências separatistas da República Unidas dos Países Baixos. Essa divisão desigual de poder e as recorrentes brigas entre as duas maiores câmaras – a de Amsterdã e Zelândia – enfraqueciam a administração da WIC. Havia desentendimento, inclusive, quanto ao monopólio do comércio escravista: enquanto a câmara da Zelândia apoiava esse monopólio, a de Amsterdã favorecia o livre comércio e a competitividade, preferindo assim a restrição do monopólio. Além disso, ao contrário

da VOC, a WIC estava constantemente na iminência da falência devido à falta de capital. Segundo Postma (1990, p. 24), em 1650, o valor das ações da WIC caiu 15% do seu valor original, e devido a isso houve iniciativas de fundir a WIC e a VOC, mas essa decisão foi negada pelos diretores da VOC.

Com a câmara de Amsterdã tendo uma maior influência sobre a política comercial da WIC, seu monopólio terminou por diminuir, lançando a WIC em comércios altamente competitivos, como o do açúcar, fator que prejudicou a mesma grandemente. Porém, até então, a WIC continuou com o monopólio do comércio escravista atlântico. Entretanto, a falta de unidade da WIC e com a sua atenção sendo voltada à Primeira Guerra Anglo Holandesa entre 1652 e 1654, fez com que os holandeses perdessem o domínio sobre o nordeste brasileiro e demais colônias.

Postma (1990) afirma também que, apesar do seu sucesso no comércio, eles não foram bem sucedidos em suas colonizações. Ele afirma:

Somado aos problemas financeiros da WIC e os seus conflitos políticos, estava também a sua inabilidade de atrair um número suficiente de colonizadores holandeses para fazer um *settlement* bem sucedido. Como mencionado antes, os colonizadores no Brasil permaneceram sendo majoritariamente portugueses em cultura e lealdade. [...] Somente no século dezoito os holandeses foram bem sucedidos com colônias na costa da Guiana. (POSTMA, 1990. p. 24)

Apesar de ter sido um desastre financeiro, a “aventura brasileira” foi, para van Welie, uma operação de extrema importância por ter ensinado à WIC sobre o funcionamento do comércio escravista transatlântico e sobre a organização das sociedades escravistas açucareiras. Somente com a experiência no Brasil, foi possível que os holandeses pudessem aprimorar suas técnicas açucareiras e sua presença no comércio dos escravos. Graças a esse conhecimento adquirido durante sua estadia no Brasil, os holandeses conseguiram posteriormente aplicar essas técnicas em outras colônias.

Após terem perdido não somente o nordeste do Brasil, mas também Luanda e São Tomé de volta para os portugueses, os holandeses tentaram estabelecer em outras colônias o mesmo tipo de cultivo de açúcar baseado no uso de escravos que havia sido tão bem sucedido em sua colônia brasileira. Os holandeses passaram a comercializar com os espanhóis, enviando entre 1646 e 1657, 3800 escravos para Santo Domingo, Puerto Rico e Tierra Firme, segundo van Welie (2008, p. 177). Foi nesse contexto, que Curaçao foi inserida na troca de escravos. Podemos concluir que, independente do fracasso no nordeste do Brasil, a WIC ainda assim foi de extrema importância para o comércio de escravos, continuando a possuir o monopólio desse comércio até 1730. E mesmo após a perda do monopólio para os ingleses, a WIC continuou participando desse comércio.

#### **2.4 O “Comércio de Informações – A “Mídia” e sua Influência na Economia**

As Províncias Unidas eram vistas, no século XVII, como um centro de notícias, principalmente em Amsterdã, um local que atraiu autores e pensadores devido a sua tolerância

religiosa. Além disso, o comércio transatlântico trazia um fluxo contínuo de pessoas, fazendo com que mapas, livros, panfletos que eram produzidos lá, se espalhassem mundialmente.

As notícias vindas de outros continentes se espalhavam rapidamente em Amsterdã, graças também ao fluxo de pessoas e navios que chegavam nos portos neerlandeses. Rumores eram publicados em jornais, e se espalhavam ainda mais, recebendo grande credibilidade. Groesen cita Filipo de Vivo, que por sua vez afirma que Amsterdã era uma *resonating box*, sendo comparada a uma caixa que ressoava rumores de forma oral ou escrita. (GROESEN, 2017, p. 9)

Os navios atuam nesse parâmetro como veículo de comunicação, e a “mídia” era utilizada muitas vezes para manipular a população, especialmente quanto ao sucesso da Capitania das Índias Ocidentais no Brasil, para assim adquirir um maior investimento da população na compra de ações. Havia uma enorme pressão nas casas de impressão, que sofriam constantemente com a concorrência de umas com as outras, além da demanda de novas notícias, que muitas vezes não podiam ser atendidas devido ao fluxo inconsistente de navios.

O grande interesse dos holandeses pelo Brasil data desde o século XVI, quando, no contexto das grandes navegações, diversos livros eram lançados nas Províncias Unidas, que abordavam sobre os nativos das Américas e seus costumes. Além da grande taxa de alfabetismo na Holanda (a educação era tanto para homens quanto para mulheres) que destacava a Holanda dos demais centros de notícia, os livros possuíam várias imagens, tornando-se acessíveis até para a parcela da população que não havia aprendido a ler. (GROESEN, 2017)

A princípio, o Brasil não compunha as principais notícias da mídia. Mesmo assim, qualquer navio que chegasse de uma viagem transatlântica teria que parar na *Nieuwe Brugh* (Nova Ponte). Essa estrutura era utilizada para deixar cartas e mensagens para os habitantes de Amsterdã, e lá se reuniam pessoas para comentar sobre o Novo Mundo. Até mesmo diretores da WIC, segundo Groesen (2017, p. 27), iam para a Nova Ponte em busca de notícias sobre o Atlântico.

Apesar do êxtase geral no Atlântico após o sucesso da VOC, a WIC precisava de capital para poder seguir os planos de conquistar o Atlântico. A mesma se utilizou da mídia para fazer propaganda dos seus objetivos e sucessos para assim adquirir o investimento necessário. Um exemplo dessa propaganda é um panfleto, citado por Groesen (2017), que mostrava uma ilustração de três navios holandeses, com o verso: “A Companhia das Índias Ocidentais pode ser de grande lucro para os Estados, ela reduz o poder inimigo e fornece placas de prata.” (GROESEN, 2017, p. 41)

Após a conquista da Bahia, os jornais que esperavam boas notícias para lucrar em cima delas assim que elas alcançassem os portos neerlandeses, disseminaram um texto simples sobre a campanha à Bahia, com fatos que eram comuns o suficiente para não terem sua credibilidade questionada, nem arruinar a confiança da população pelos escritores. Houve casos, como o de Nicolaes Van Wassenaer, que afirmava que ele tinha contato com Duarte de Coelho, para que não houvesse dúvidas sobre a veracidade de suas crônicas.

A imprensa holandesa evoluiu, sendo capaz de produzir mais jornais em menos tempo. Com a popularização dos jornais e dos panfletos, estes viram um *social affair*, de acordo com Groesen (2017, p. 49). As pessoas se reuniam para trocar publicações, ler seus jornais em voz alta e comentarem sobre as mais novas notícias do mundo atlântico.

Visto que as notícias distribuídas influenciavam diretamente as ações da WIC, os seus diretores quiseram banir as más notícias assim que o fluxo de notícias advindas do Brasil começaram a se espalhar. O governo começa uma campanha a fim de estabelecer uma mídia oficial, que visava apenas apresentar os aspectos positivos e modificados da conquista do Brasil, enquanto

desmoralizava as notícias negativas que pudessem vir a emergir. A WIC começa a distribuir para a população os chamados *News Maps*, mapas que eram visualmente atrativos e que poderiam ser entendidos por qualquer um. Eles foram popularizados por Claes Jansz Visscher, que dramatizava os ataques da WIC, tornando-os mais positivos aos olhos da população.

Apesar do grande evento que foi a eventual perda de Salvador, a notícia não foi amplamente circulada nos jornais. Após esse evento, a conquista de Recife e Olinda não teve o mesmo fervor, porque a conquista do Novo Mundo já não era uma novidade.

Visscher é contratado novamente para a criação de novos mapas. Os textos elaborados por ele e que acompanhavam e complementavam a imagem agora vinham em duas línguas, o holandês e o francês, uma inovação até então. Os seus mapas comprovavam sua falta de conhecimento sobre o Brasil, visto que ao retratar a indústria açucareira, desenhou moinhos que já eram obsoletos em 1630.

A mídia mais uma vez foi utilizada para encobrir a situação deplorável dos militares em Recife e Olinda, que eram duramente afetados pela fome e doenças das Américas, enquanto as tentativas falhas de recapturar Pernambuco dos Habsburgo eram destacadas na mídia.

A chegada de Maurício de Nassau, em conjunto com o plano de reconquista da Bahia, a conquista de Sergipe e do sul do Ceará, além da captura de diversas colônias portuguesas na África resultou na ascensão de uma nova onda de otimismo na mídia. Em contrapartida, chegavam ao continente verdades antes omitidas: os soldados contavam aos seus parentes sobre a ausência de comida, da guerra e das diversas doenças. Essas notícias chegavam a partir de cartas dos próprios soldados que enviavam às suas famílias. Os jornalistas se utilizaram disso para criticar a versão autorizada pela WIC. Foi quase impossível que a WIC impedisse que notícias assim se espalhassem, já que, nesse período, grande parte da população conhecia alguém que trabalhava no exército e que estava sofrendo com essas condições. Um exemplo citado por Groesen (2017, p. 106) foi o soldado Peter Hansen Hajstrup, que escreveu em seu diário sobre os dez anos que passara no Brasil, relatando sobre a fome, medo, e a guerra.

Observamos, assim, como a mídia pode ser considerada importante para auxiliar na compreensão de certos aspectos da sociedade, como no âmbito econômico no mundo colonial, fundamental para a clareza e entendimento desse cenário.

### **3. PERNAMBUCO E SUA INSERÇÃO NO ATLÂNTICO**

#### **3.1 O Atlântico encontrado pelos Batavos**

Para a compreensão da ocupação e da situação de hegemonia holandesa no Atlântico, é imprescindível a análise do espaço ibérico no mundo atlântico antes e durante a invasão batava. Na sua discussão sobre centro e periferia no mundo luso-brasileiro, Russel-Wood (1998, n.p) explica que durante o século XVI, o Brasil se manteve periférico quanto aos interesses da Coroa na região, devido principalmente à presença de índios hostis, a aparente escassez de riquezas minerais e de comércio, além da baixa capitalização, fatos que fizeram com que o Brasil não fosse uma prioridade ao ver dos portugueses. Podemos confirmar isso ao analisar que não foram criados nenhum código

escravista para o Brasil, ou muito menos um corpo de leis para a colônia. Os órgãos administrativos coloniais eram conforme os metropolitanos.

Com as tentativas holandesas de invadir o nordeste do Brasil, em conjunto com a descoberta de diamantes no Brasil em 1720, há uma transformação do Brasil de periferia para centro, tornando-se prioridade primeiramente em termos econômicos e posteriormente em termos políticos, com a chegada da família real em 1808. No século XVIII, havia uma enorme dependência de Portugal com o Brasil, que era essencial para a sobrevivência portuguesa. Nesse período, os nascidos no Brasil começaram a poder ocupar cargos políticos e administrativos, porém pouquíssimos conseguiam atingir os altos escalões. Nesse cenário, deu-se mais respeito ao senso de brasilidade da colônia, que criou teias de comércio entre as demais possessões portuguesas, criando uma relação periferia-periferia. Esse acontecimento, segundo Russel-Wood (1998, n.p.), fortaleceu a ascensão do Brasil como líder entre as colônias portuguesas, na África e Ásia.

É importante também atentar para a reflexão de António Manuel Hespanha a respeito da centralização do governo português. Abril (2008, p. 2) afirma que Hespanha defende que o absolutismo instalado em Portugal foi diferente dos demais absolutismos presentes no restante do continente europeu. O governo português na verdade não era composto por um poder absoluto. Certamente, a figura do rei ainda era de grande importância para o governo, mas o poder não estava centralizado em suas mãos, sendo dividido entre diversos órgãos como Tribunais e Conselhos, que formavam a arquitetura de poder. Dessa forma, podemos concluir que:

O poder real partilhava o espaço político com poderes de maior ou menor hierarquia; o direito era pluralista (o que significa dizer que o direito legislativo era enquadrado pelos usos e práticas jurídicas locais) e os deveres políticos cediam perante os deveres morais ou afetivos, decorrentes dos laços de amizade [...] (ABRIL, 2008, p. 2)

Uma outra característica importante do governo português debatida pelo autor Diogo Ramada Curto (2009) é a existência de projetos coloniais. Em suma, o autor esclarece a instalação de diferentes projetos coloniais em uma mesma colonização. Assim, dentro da colonização portuguesa, existiam diferentes projetos de colonização para cada colônia. O método de colonização aplicado em Angola, por exemplo, se diferenciava do método de colonização de Goa, ou do Brasil, devido às especificidades de cada localidade, para garantir a colonização mais eficiente possível para os portugueses.

Foi esse o mundo atlântico encontrado pelos holandeses: um oceano que já estava sendo protagonizado por uma outra coroa, e que havia colonizado o Brasil de uma forma muito particular e diferente das demais colônias portuguesas. Dessa forma, para uma invasão bem-sucedida poder ser aplicada na região, os holandeses tinham que entender as peculiaridades brasileiras, indo desde seu clima e sua geografia até seu povo, sua cultura, e sua colonização até aquele momento.

### **3.2 A Invasão de Pernambuco**

Ao analisar a invasão holandesa, Mello (2009) divide os 24 anos da guerra holandesa em três fases. O primeiro momento, que vai de 1630-1637, é marcado pelas primeiras invasões

holandesas no território brasileiro. Entre 1638-1645, há um momento de relativa paz, caracterizado principalmente pelo período nasoviano. E, finalmente, uma etapa final de guerra entre 1645 e 1654, que resultou na restauração de Pernambuco e a expulsão dos holandeses.

Podemos melhor entender o interesse por parte dos holandeses no território brasileiro a partir de um panfleto publicado em 1624: “Motivos porque a Companhia das Índias Ocidentais deve tentar tirar ao rei da Espanha a terra do Brasil, e isso o quanto antes”. Nesse documento, o autor Jan Andries Moerbeek cita vinte e um motivos para invadir o Brasil. Entre eles, constava, por exemplo, que eles seriam bem recebidos por uma parte considerável da população portuguesa, formada por cristãos-novos, uma vez que eles eram também inimigos da coroa espanhola. Além disso, a conquista das terras brasileiras resultaria no confisco de uma grande quantidade de capital, na forma de “terras, rendas empréstimos sobre plantações e mercadorias pertencentes ao rei da Espanha, ao clero, ou a particulares” (PAPAVERO, 2002, p. 11) que seriam transferidos automaticamente aos cofres da WIC. Ele defendia, também, que a guerra não seria longa, e que os gastos da guerra seriam compensados pelas pilhagens, entre diversos outros motivos que estão listados no documento.

Na prática, todavia, sabemos que os resultados prometidos por Moerbeek não se concretizaram, permanecendo muito longe da teoria. Salvador demorou um ano para ser conquistada e não obteve o lucro prometido, enquanto foram necessários cinco anos de guerra para a conquista de Pernambuco. Os invasores enviavam à Holanda qualquer coisa que representasse valor. Gonsalves de Mello cita, em *O Tempo dos Flamengos*, o envio de sinos das igrejas de Olinda e Recife, por exemplo. (MELLO, 1947, p.40)

Outra característica do nordeste do Brasil que chamou a atenção dos holandeses foi, primeiramente, a posição geográfica privilegiada do Recife, que dava margem para a entrada em outros territórios. Outra questão que garantiu o interesse dos batavos foi a abundância de açúcar na região, que seria essencial para as refinarias neerlandesas e para a liderança do comércio açucareiro, além da importância de retomar o comércio com a região, que havia sido proibido pela Espanha.

O exército das Províncias Unidas, ao chegar ao Brasil, estava em péssimas condições devido às diferentes doenças adquiridas após os meses em alto mar sem alimentação adequada. O resultado disso foram doenças como escorbuto, que foram ampliadas ainda mais com as faltas de mantimentos e víveres devido à ausência de abastecimento das tropas especialmente durante os primeiros sete anos da invasão de Pernambuco. Nesse momento, os combatentes neerlandeses ficaram coagidos no litoral, por estarem impossibilitados de adentrar no interior. Muitos soldados das guarnições morreram também de doenças conhecidas como moléstias do país (*seeckere lantsieckte*), que chegaram a atacar inclusive o próprio Maurício de Nassau. Diversos soldados morreram também de inanição.

Vemos súplicas de soldados em diversos documentos. Gonsalves de Mello cita um parecer de Johannes van Walbeeck de 27 de novembro de 1631, onde ele afirma:

Vivemos em uma ponta de terra, sem liberdade de nos dirigir para o interior, pois a falta de refrescos e de madeira, tanto para construção quanto para a cozinha, é suficiente para nos manter aqui sem possibilidade de realizar ulteriores ataques; sem refrescos, a tropa não se sustenta senão com alimentos vindos da Pátria, é vítima do escorbuto, como se verifica diariamente e não se obtendo nem verdura nem água fresca, necessariamente definha até a morte, sem que neste areial possa ser empregado qualquer expediente, tal qual como se estivéssemos em um deserto (MELLO, 1947, p. 41)

Após a conquista de Salvador e o seu colapso, com os recursos obtidos durante esse período, os neerlandeses seguem para Recife e Olinda. Eles atacam a região com uma frota de sessenta e sete navios e cerca de sete mil homens. Os dirigentes da WIC “contavam com a oferta de bons negócios e de condições de tolerância religiosa para seduzir os moradores portugueses, induzindo-os a aceitar de bom grado um domínio que libertaria a todos do injusto domínio espanhol” (PAPAVERO, 2002, p. 13). Com o emprego de novas armas de guerra holandesas, a conquista da região foi relativamente rápida, visto que os habitantes preferiram se retirar a ficar e combater. Já no interior, a resistência foi maior. Após a vitória em 1630, uma outra frota foi mandada à região para garantir a posse do território.

O primeiro plano de invasão do nordeste do Brasil se basearia no ponto mais forte dos holandeses: o poder naval. Seria feito um bloqueio naval das praças fortes de Recife. Impedindo as suas comunicações marítimas com os portugueses, achavam-se que os luso-brasileiros cederiam aos novos invasores. Esse plano resultaria no controle do interior do território e das produções de açúcar nele localizadas. Essa tática seria muito benéfica por não ser uma guerra em si, podendo ser poupados muitos gastos. Mas a realidade foi outra. A resistência tanto em Salvador quanto em Recife foram louváveis (MELLO, 2009, n.p).

A estratégia inicial foi adaptada, chegando à conclusão de que uma ofensiva a partir do plano terrestre poderia ser mais bem sucedida. O interior seria dominado a partir de pequenas excursões militares, com o objetivo de primeiro dominar os centros de produção e populacionais, e só posteriormente que ocorreria o ataque às casas fortes. Ocorreram diversas guerrilhas no interior da mata, acontecimentos nomeados por Evaldo Cabral de Mello de “guerras do mato”. Em um primeiro momento, os luso-brasileiros estavam em vantagem, por já conhecerem o local e poderem se esconder na mata. Essa tática, segundo Evaldo Cabral de Mello, é a chamada “guerra lenta”, que não tinha como objetivo ser ofensiva, mas sim defensiva. Porém, após uma média de três anos, os neerlandeses começavam a conhecer melhor os territórios, se acostumando com as particularidades de uma guerra nos trópicos, e incorporando o matagal na sua estratégia de guerra (NASCIMENTO, 2004, p. 79).

Uma vez que os holandeses se climatizaram com os trópicos, a estratégia da guerra lenta fica inviável, sendo priorizada a partir de então uma estratégia de uma armada restauradora. Todavia, os portugueses e os espanhóis só conseguiram enviar suas tropas para Portugal em 1639, quando o governo nassoviano já tinha sido instalado. (MELLO, 2009, n.p.) Outra tática utilizada foi uma espécie de terra arrasada, onde diversos engenhos foram destruídos. Temos como exemplo desse acontecimento em um documento de 11 de Novembro de 1640: “Hoje de manhã cedo, recebemos uma mensagem que o inimigo, ontem à noite às 5 horas, havia colocado fogo em toda parte, nos canaviais em Várzeas, onde se encontram 17 engenhos. Os senhores de engenhos saíram imediatamente para apagar o fogo, o que só conseguiram com o raiar do dia. [...]” Em 14 de Novembro do mesmo ano, é descrita uma tentativa de se evitar esses incêndios:

Para que a partir de agora se possa evitar esses incêndios nos canaviais, causados por inimigos ou outros saqueadores, o Major Mansvelt foi mandado ao interior com um grupo de pessoas, com ordens de avisar a todos engenhos e os guerreiros eu lá se encontram, e investigar se eles fizeram tudo que foi possível durante estes incêndios mais recentes para combatê-los, e em seguida instruí-los para que tomem todas as precauções para a defesa e manutenção dos canaviais [...] O mesmo Major deverá advertir claramente e ordenar com veemência para maior segurança, que para moer o açúcar não colham a cana quando eles

bem entender, mas que primeiramente façam largos cruzamentos no canavial, de maneira que somente uma pequena parte do canavial pegue fogo caso incendiado e que assim possa evitar um prejuízo total. Essas vias cruzadas também poderão servir para nossos guerreiros, de modo que eles possam pegar os incendiários [...] e ao lado disso os soldados de cada acampamento, irão ocupar as vias nos canaviais durante o dia, por eu durante a noite por causa do orvalho e da umidade, não é fácil tocar fogo na cana de açúcar. (IHGP, Coleção José Hygino, Atas do Alto Conselho no Brasil. 14/11/1640)

Ainda em 1640, dessa vez no dia 9 de Dezembro, é relatado também em uma documentação direcionada ao Alto Conselho, a publicação no Brasil de um edital em português sobre esses incêndios. O edital tinha como objetivo deixar os criminosos com mais medo. O edital dizia:

Sua Excelência deixa saber a todos os partidários do inimigo, que se encontrem nesta Capitania que por nós foi conquistada e nos pertence e também a todos aqueles, de qualquer grau, classe, ou patente, que caso eles não se comportem como um verdadeiro soldado, em caso de incêndio, que ao menos bote fogo de modo que todos possam ver e se defender de acordo com as guerras de guerra, mas aqueles que ao contrário apresentam uma conduta de ladrão e causam incêndios nas escondidas e logo assim que são avistados correm feito coelhos, mostrando que são malandros em vez de soldados, e só tem em vista causar prejuízos e não se apresenta de acordo com a moral de guerra, que estes estejam avisados que caso nós pusermos as mãos em cima de um incendiário, iremos lhe queimar vivo segundo o rigor das leis. Ao mesmo tempo cada um estará informado que quando ele se entregue e passe para o nosso lado, que por meio desta eu prometo dar-lhe um passaporte para qualquer lugar que ele quiser [...] assim como também lhe será fornecido alimento gratuitamente durante a viagem e algum dinheiro para que no começo ele possa se sustentar. (IHGP, Coleção José Hygino, Atas do Alto Conselho no Brasil. 09/12/1640)

No segundo momento da invasão holandesa, iniciado em 1645, a revolta se aprofunda ainda mais. Os luso-brasileiros começaram com uma certa desvantagem, já que Portugal não tinha mais o apoio espanhol, por estar separado da Espanha desde 1640. Apesar disso, os luso-brasileiros evacuam as capitanias de Paraíba, Rio Grande, Itamaracá e o distrito de Iguaraçu, formando um cerco ao redor de Recife e impedindo que os holandeses invadissem o interior. É nesse contexto que ocorrem as Batalhas dos Guararapes que resultam na Restauração Pernambucana. Essas perdas, combinadas com o fato da Holanda estar envolvida também em outra guerra, resultam por fim na perda do monopólio do nordeste brasileiro. (MELLO, 2009, n.p.)

Houve uma preferência pela permanência dos holandeses em Recife especificamente, devido à incapacidade de fortificar Olinda e a proximidade de Recife ao mar. O resultado dessa preferência por Recife foi a evacuação e incêndio de Olinda, fazendo com que o governo passasse a residir no Recife. Olinda se torna, sob esse aspecto, um símbolo de resistência aos invasores. Devido a esse acontecimento, ocorreu a fortificação e urbanização da cidade do Recife, onde logo foi formada uma população relativamente grande, graças ao incêndio de Olinda. Criaram-se também nesse período diversas obras públicas, como mercados e serviço de extinção de incêndio. Foi a primeira cidade brasileira com características de grande cidade. (MELLO, 1987, p. 48)

Em um primeiro momento, Olinda não foi reconstruída, apesar de alguns moradores terem permanecido lá após o incêndio. Os motivos para isso foram, especialmente a falta de segurança, o perigo da habitação de portugueses e holandeses de lá não serem fiéis (justamente pelo fato de

Olinda ter ascendido como uma forma de resistência contra os holandeses). Além disso, havia o interesse em aproveitar as pedras de Olinda para as construções em Recife e Antônio Vaz.

Por um breve período de tempo, foram proibidas construções em Olinda, resultando na problemática de habitações em Recife, problema que só fora resolvido com a urbanização de Antônio Vaz e com a construção de sobrados em Recife. Posteriormente Olinda foi reconstruída graças a um movimento holandês que defendia a mudança da capital para lá, trazendo novamente melhorias para a cidade. Porém, Recife e Antônio Vaz permanecem como capitais apesar deste movimento, ficando conhecidas como a cidade Maurícia.

### **3.3 Os Portos e as Embarcações presentes no Recife**

A localização de Recife e os seus portos foram, como vimos anteriormente, alguns dos principais pontos que despertaram o interesse dos neerlandeses para a região. Essas características eram essenciais para a colonização, em virtude da importância do acesso ao mar durante a época das grandes navegações e dos avanços das tecnologias náuticas.

O porto era de tamanha importância para o Recife, que a cidade foi construída ao redor do mesmo. A partir dele a cidade se expande com as áreas próximas ao porto sendo ocupadas majoritariamente por comerciantes e holandeses. O plano de urbanização estabelecido por Pieter Post foi de justamente conectar o porto também à Ilha de Antônio Vaz, sendo esta a primeira ponte construída em Recife (1644) (Reynaldo, A.; Reynaldo, P. 2013, n.p.)

Com o fim da colonização holandesa:

Em 1654, o Recife conta com cerca de 8.000 habitantes, distribuídos em 290 sobrados, assentados sobre uma superfície 24,7 hectares. Na área portuária, se mesclam a residência burguesa, o comércio e as atividades diretamente vinculadas ao porto, enquanto que, em Antônio Vaz, se configuram as zonas residencial, comercial e institucional, de acordo com o plano de 1639 (REYNALDO, A; REYNALDO, P. 2013, n.p.)

Cidades portuárias como Recife e Amsterdã têm a tendência de serem grandes centros culturais e econômicos, devido ao grande fluxo de pessoas na região: havia a presença de estrangeiros, nativos, diferentes mercadorias, diferentes culturas. Os portos se tornam mais do que um local para trocas comerciais, sendo também um ponto que conecta o Recife ao resto do mundo Atlântico. Os portos principais de atuação no nordeste naquele momento era o de Nazaré e o de Pau Amarelo, responsáveis pelo comércio de Pau Brasil no século XVI e de escravos e especialmente de açúcar, ao longo do século XVII. (NASCIMENTO, 2008, p. 54)

Com a chegada em Recife de estrangeiros, podemos ver um aumento crescente do quantitativo populacional na cidade. Podemos exemplificar esse acontecimento a partir da documentação da Coleção José Hygino que informa que o predicante Jacobus Dapperius e Jacob Alrichs, representantes da Assembleia da igreja relataram que “[...] o número de ouvintes da palavra sagrada de Deus cresce diariamente e que com a chegada de novos navios vindos da pátria diferentes pessoas foram trazidas [...]”. Eles afirmam que a igreja era muito pequena para a

quantidade de pessoas, e que especialmente nos domingos à tarde, não havia espaço suficiente para todos.

Um exemplo dessa conexão do Recife com o restante do Atlântico é o fluxo de embarcações advindas do Caribe que chegavam aos portos recifenses.

[...] navios como o *Holandia*, *De Wapen van Hoor* e *Bonte Coe*, bem conhecidos das fontes coêvas, faziam viagens a Curaçao, 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. 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. (NASCIMENTO, 2008, p. 60)

Vemos também, na coleção de Atas do Alto Conselho, menções de navios que carregavam pau-brasil para a Holanda. A documentação atesta, em 30 de Junho de 1638, que devido ao Rio Grande ser um bom local de coleta de pau-brasil, deve-se organizar seu transporte para Amsterdã a um baixo preço, onde lá ele seria vendido. No dia 6 de Julho do mesmo ano, vemos também a descrição do navio *De Befaaemde Suzana* (a Famosa Suzana), que, tendo como chefe do navio Willem Dircksen, se dirigiria ao Rio Grande para fazer a embarcação do pau-brasil:

[...] Uma vez que ele esteja completo, ele deverá navegar para Amsterdã, onde ele desembarcará o produto. Por isso, a Companhia lhe pagará a soma de 5500 [...] sob a condição de que ele, caso seja necessário, passe dois meses para embarcar o pau-brasil, e que o chefe de navio faça o melhor possível para empilhar a madeira de modo que ele assim possa levar a maior quantidade possível. (IHGP, Coleção José Hygino, Atas do Alto Conselho no Brasil. 06/07/1638)

Os navios também eram utilizados para a defesa do território. Podemos ilustrar essa afirmação a partir de uma documentação do Alto Conselho no Brasil da Coleção José Hygino, datada em 4 de Janeiro de 1639, onde é descrito ao Alto Conselho que haviam chegado cartas do capitão Coenraet. Nessas cartas, o capitão afirma que havia visto, em Itamaracá, onde seu navio Ernestus estava ancorado, 32 navios dos quais ele não sabia a procedência. A partir da interpretação dessa carta, observamos que se especulava que esses navios eram espanhóis, e que se dirigiam à Bahia. É enviado então o navio *De Faeme*, que carregaria cartas descrevendo o evento ao almirante Willem Cornelissen, e o advertindo a “[...] preparar urgentemente seu navio e também outros que tivermos a disposição e partir com todos ao mar, deixando 3 a 4 cruzadores navegando nas proximidades de Bahia para receber deles informações sobre o que vai acontecer”.

Em 10 de Janeiro do mesmo ano, outra documentação da mesma coleção descreve um acontecimento parecido: são vistos entre 27 e 30 veleiros navegando para o sul, e de novo há a suspeita deles serem navios espanhóis. “[...] Assim foi decidido mandar o galeão ‘*Den Doffer*’ segui-los, para ver em que direção irão navegar, e o capitão Adriaen van Leeuwen ficará encarregado por isto, e se ele notar que os navios pretendem acostar em algum lugar deverá advertir

diretamente à todos e que depois deverá retornar para nos informar sobre o que ele tenha visto.[...].”

Como já mencionado anteriormente, expedições marítimas eram lançadas pelos holandeses para melhor conhecer o litoral brasileiro antes mesmo da sua invasão. Antes de chegarem em Recife, os neerlandeses já possuíam grande conhecimento sobre o cotidiano brasileiro, sobre sua economia, e, inclusive, sobre as condições de navegabilidade do nordeste brasileiro. A partir do relatório de Adrien Verdonck, membro da Companhia das Índias Ocidentais, podemos justamente analisar esse aspecto da navegação holandesa.

O que nos interessa mais diretamente é a parte do relato em que os rios são descritos. Em Porto Calvo, o rio [cujo nome não especifica Verdonck] tem “de 9 a 10 braças de fundo, pelo qual se pode subir do mar para o povoado”. No povoado denominado de ‘Una’ [nome de um rio], “pode subir-se até ele [o povoado] em uma chalupa”, ou seja, por um rio. O povoado de Serinhaém, por sua vez, está a 2 milhas da praia e as barcas sobem o rio para carregar açúcar [...]. O cronista completa sua descrição do rio que passa por Serinhaém especificando que “é pouco profundo na foz, onde não tem mais de 7 a 8 pés d’água”. (NASCIMENTO, 2008, p. 134)

Verdonck descreve, dessa maneira, diversos rios e suas atividades, mencionando, por exemplo, o tamanho dos barcos que podiam circular nos rios de Itamaracá, e descrevendo também, que o Paratibe, em Igarassu, era bastante largo, porém se afinava em uma certa parte. Essas descrições foram essenciais para o estabelecimento de um comércio bem sucedido no nordeste, sendo utilizado, juntamente com outros relatos como o de Laet mencionado no primeiro capítulo, como auxílio para o governo nassoviano.

Ele atesta que, ainda no tempo da dominação portuguesa, eram usadas pequenas embarcações para transportar as mercadorias, como o açúcar. Em um primeiro momento, os holandeses copiaram essa forma de transporte, se utilizando de *jachtes* e *chaloupas* para navegar nos estreitos rios nordestinos e transportar os víveres necessários, dentro do contexto de guerra que ainda ocorria. (NASCIMENTO, 2004, p. 74).

Em abril de 1635, vemos três documentações diferentes, dos dias 2, 5 e 6, que relatam a chegada de diversos navios que levavam diversos mantimentos para o exército da WIC. O navio *Walcheren*, por exemplo, levou ao Cabo de Santo Agostinho “[...] provisões e munições para a guarnição que lá se encontra [...]”. O navio *Gijseling* também chegara da Paraíba para levar alimentos de volta. Já o navio *Ter Veere*, além de provisões, desembarcou também no Brasil mais soldados. No dia 25 do mesmo mês, vemos a chegada de outro navio, junto com o relato sobre a falta de víveres: “O cruzador De Sperwer van Zeeland aqui chegou, vindo da Paraíba, trazendo uma missiva do senhor Carpentier, que diz que naquele lugar está havendo uma grande falta de víveres, porque a quantidade de bois está diminuindo e está muito difícil se arranjar mais [...]”

Essas pequenas embarcações eram também utilizadas, muitas vezes, para trazer cabotagem e correspondências. Um exemplo disso pode ser observado nas Atas do Alto Conselho da Coleção José Hygino, onde há um documento constatando que havia chegado em 18 de outubro 1637 vindo do Cabo de Santo Agostinho, um Cruzador denominado *De Brack*, que trazia cartas do Coronel Hans van Koin e do general Klaas van Yperen, que informavam ao Alto Conselho sobre a conquista de Elmina.

Schama afirma, porém, que muito antes da chegada neerlandesa ao Brasil, os holandeses já se utilizavam de pequenas embarcações, defendendo que “os primeiros vasos de guerra holandeses eram toscas adaptações de navios transportadores de grãos, pequenas embarcações velozes e até mesmo barcaças costeiras”. (NASCIMENTO, 2004, p.75)

A partir das Atas do Conselho Político no Brasil, podemos trazer exemplos de várias pequenas embarcações que circulavam no nordeste brasileiro no século XVII.

Assim, em 28 de março de 1635, chegam ao Recife, através do iate *De Vledermúis*, notícias de Barra Grande (ao Sul de Pernambuco) enviadas pelo *Heer comandeur* Lichthart informando o Alto Conselho sobre a posição das tropas de Matias de Albuquerque e do Conde de Bagnuolo, além de solicitar víveres para as tropas e mosqueteiros para o combate. No mesmo dia, saía do Recife em direção à Holanda (*naer patria*) e com escala na Paraíba o iate *Terneere*, que carregava açúcar e pau-Brasil (*brasilienhout*). Já no dia 5 de abril, chega da Paraíba ao Recife um barco de nome *Epijslin* com o objetivo de aqui se abastecer de víveres. Um dia depois, no dia 6 de abril, chega ao Recife, vinda de Itamaracá (litoral Norte de Pernambuco), a chalupa *Duijsentbeen* trazendo uma missiva do capitão Jacobi Petri, além de um homem livre (*vrijman*), ou seja, comerciante carregando consigo vários tipos de frutas e vinte cocos. Para finalizarmos com estes exemplos, temos que, nos dias 16 e 23 de abril o mesmo iate *Gijsenlingh* chega da Paraíba com uma carta do Heer Carpentier e com o objetivo de se abastecer de víveres (dia 16) e, sete dias depois, segue para Porto Calvo (atual litoral norte do estado de Alagoas), sob o comando do Major Piccart e levando uma missiva para o *Heer commandeur* Lichthart. (NASCIMENTO, 2014, p. 76)

Embarcações menores eram também utilizadas para o transporte da população e das tropas entre as ilhas nordestinas ocupadas pelos holandeses, de acordo com as documentações enviadas para o Alto Conselho. Em 11 de Fevereiro de 1639, há o relato que existem diversos rios (são citados Uma, Serinhaém e Jangada), onde não há embarcações para transportar o povo e as tropas. É decidido construir para cada rio 6 jangadas para lá ficarem, que podem transportar até 10 pessoas por vez.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em virtude da localização geográfica da Holanda, o país sempre esteve culturalmente e economicamente ligado à água. Essa proximidade com o mar, em conjunto com fatores como a pescaria, a produção têxtil, a produção açucareira e o conhecimento náutico holandês no século XVI resultaram em uma série de vantagens das Províncias Unidas sobre a Coroa Ibérica. Esses benefícios trouxeram a oportunidade dos holandeses se lançarem com mais força no comércio marítimo, preferindo o Atlântico visto que o Índico já estava ocupado por outras potências. A conquista bem-sucedida do mundo atlântico culminou em um período de forte presença holandesa ao longo do século XVII.

Nesse contexto, foram descobertas novas rotas de comércio pelas quais os holandeses se tornaram com o passar dos anos, cada vez mais presentes. É nesse cenário que surge a Companhia das Índias Ocidentais, uma decorrência direta do sucesso da Companhia das Índias Orientais, e

que, apesar dos seus erros estruturais, foi responsável por trazer muito lucro para os holandeses, especialmente durante sua *golden age*. Apesar do objetivo inicial dos holandeses ser meramente econômico, a expansão batava trouxe uma série de colonizações no Novo Mundo, em especial no nordeste brasileiro.

Ao chegar no Atlântico, os batavos se depararam com um mundo dominado pelos portugueses, mas onde a colonização era totalmente diferenciada das demais colônias portuguesas devido aos projetos coloniais existentes. A invasão ao Brasil começou com uma investida fracassada em Salvador, posteriormente tendo Recife como novo alvo. Vemos como a mídia na Holanda retratava essas conquistas, e como esta passou a ser manipulada para influenciar positivamente nos investimentos da população nas ações da Companhia das Índias Ocidentais. A resistência luso-brasileira contra os invasores persistiu por vários anos, adotando medidas como a queima de engenhos em uma tentativa de desgastar ainda mais os exércitos da WIC, que já estavam debilitados com as doenças e falta de víveres após ficarem coagidos no litoral. A invasão a Pernambuco foi marcada também por guerras lentas e guerras do mato, segundo Evaldo Cabral de Mello.

Após sua conquista, Recife se tornou um dos principais portos para a comercialização de mercadorias como ouro, prata, açúcar e escravos. Esse recorrente fluxo de pessoas fez com que Recife se tornasse uma cidade totalmente inserida no contexto do mundo atlântico, formando uma conexão entre três continentes: América, Europa e África. A urbanização de Recife foi planejada ao redor dos portos, por estas serem as principais localidades de Recife naquele período. Nos portos, circulavam vários tipos diferentes de navios, tanto grandes quanto pequenos, e que possuíam diferentes funções, trazendo ou enviando diferentes mercadorias e pessoas.

Apesar da eventual perda das suas colônias no Brasil, a “aventura brasileira” dos holandeses não foi um fracasso. Pelo contrário, resultou na aprendizagem dos holandeses de como atuar no comércio de açúcar, como realizar o comércio de escravos, além da melhoria das técnicas náuticas e como sobreviver em países tropicais, o que ocasionou em uma aplicação dessas novas táticas em outras colônias durante o século XVIII.

Vemos, dessa forma, o quão importante fora a navegação para os holandeses nesse momento. Este era um aspecto central para a sociedade batava, que alcançava não só o âmbito comercial e o econômico, mas também o cultural. Vemos como a evolução das técnicas náuticas se deu, e como esse conhecimento continuou crescendo ao longo dos anos, e como este foi essencial para a hegemonia holandesa no atlântico e por sua vez para a inserção de Pernambuco nesse mesmo mundo. Temos a comprovação de que o mundo colonial já era interligado entre si, marcado pela constante movimentação de mercadorias e pessoas de forma intercontinental.

## Referências

ALBUQUERQUE, R. C. DE. A Companhia das Índias Ocidentais: uma sociedade anônima?. **Revista da Faculdade de Direito, Universidade de São Paulo**, v. 105, p. 25-38, 1 jan. 2010. Disponível em <http://www.revistas.usp.br/rfdusp/article/view/67891>. Acesso em 03 dez. 2018.

BOXER, Charles Ralph. **O império marítimo português 1415-1825**. São Paulo: Editora Schwarcz, 2002.

BOXER, Charles Ralph. **Os Holandeses no Brasil 1624-1654**. Recife: Companhia Editoria de Pernambuco, 2004.

CESAR, William Carmo. Velas e canhões no expansionismo holandês no século XVII. **Revista Navigator**, v. 5, nº 10, p. 23 -37. Disponível em [http://www.revistanavigator.com.br/navig10/dossie/N10\\_dossie2.pdf?fbclid=IwAR1HejFnVDXL-Vxfu8eiU\\_dzDVyFFsFcgP5Y6n1-6g9xQBVJTV7FLOyximg](http://www.revistanavigator.com.br/navig10/dossie/N10_dossie2.pdf?fbclid=IwAR1HejFnVDXL-Vxfu8eiU_dzDVyFFsFcgP5Y6n1-6g9xQBVJTV7FLOyximg). Acesso em 03 dez. 2018.

CONGRESSO INTERNACIONAL DE HISTÓRIA, 2009, Maringá. **Estruturas Política da Companhia das Índias Ocidentais no Brasil Holandês**. [S.I.: s. n.], 2009. Disponível em <http://www.pph.uem.br/cih/anais/trabalhos/550.pdf>. Acesso em: 02 dez. 2018.

CURTO, Ramada Diogo. **Cultura Imperial e Projetos Coloniais (Séculos XV a XVIII)**. Campinas: Editora da Unicamp, 2009.

EMMER, Pieter. Los holandeses y el reto atlântico em el siglo XVII. In Pérez, José Manuel Santos; SOUZA, George F. Cabral de. (Org) **El Desafío Holandés al Domínio Ibérico em Brasil en el Siglo XVII**. Salamanca: Ediciones Universidad de Salamanca, 2006.

GROESEN, Michiel van. **Amsterdam's Atlantic: Print Culture and the Making of Dutch Brazil**. Filadélfia: University of Pennsylvania Press, 2017.

IHGP, **Coleção José Hygino**, Atas do Alto Conselho no Brasil. 1637-1640.

KLOOSTER, Wim. **The Dutch Moment: War, trade and settlement in the seventeenth-century atlantic world**. Ithaca: Cornell University Press, 2016.

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

**Modos de Governar no Império Ultramarino Português. Gomes Freire de Andrada entre o poder central e as especificidades locais no Rio de Janeiro (1733-1743)**. Rio de Janeiro: [s. n.], 2008, Disponível em: [http://encontro2008.rj.anpuh.org/resources/content/anais/1212849358\\_ARQUIVO\\_Abril.Artigo.pdf](http://encontro2008.rj.anpuh.org/resources/content/anais/1212849358_ARQUIVO_Abril.Artigo.pdf). Acesso em 03 dez. 2018.

NASCIMENTO, R. L. X. “Navegar, sim, comer... pouco”: algumas observações acerca da navegação e abastecimento no Brasil holandês. In: Paulo Possamai. (Org) **Conquistar e defender: Portugal, Países Baixos e Brasil. Estudos de História Militar na Idade Moderna**. São Leopoldo: Oikos, 2012, v. 1, p. 157-175.

NASCIMENTO, R. L. X. Mare Clausum e mare liberum: episódios luso neerlandeses no Atlântico Sul. In: Silva, Francisco; Schuesrter, Karl; Almeida, Francisco. (Org). **Atlântico: história de um oceano**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2013, v. I, p. 119-149.

NASCIMENTO, Rômulo Xavier do. **“Pelo lucro da companhia”: aspectos da administração no Brasil holandês, 1630-1639**. Tese (mestrado) – Universidade Federal de Pernambuco, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Departamento de História, 2004.

NASCIMENTO, Rômulo Xavier do. **O “Desconforto da governabilidade”: aspectos da administração no Brasil holandês (1630-1644)**. Tese (doutorado) – Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Departamento de História, 2008.

PAPAVERO, Claude Guy. **Mantimentos e víveres: o domínio colonial holandês no Brasil**. Tese (mestrado) – Universidade de São Paulo, Faculdade de Ciências Humanas e Filosofia, 2002.

POSTMA, Johannes Menne. **The Dutch in the Atlantic Slave Trade, 1600-1815**. Cambridge: Cambridge University Press, 1990.

REYNALDO, A.; REYNALDO, P. Origem da Divisão do Recife: Divisão do solo e configuração da trama urbana. <https://upcommons.upc.edu/handle/2099/14495> 2013. Acesso em: 04 dez. 2018.

RUSSEL-WOOD, A. J. R. **Um Mundo em Movimento: os portugueses na África, Ásia e América (1415-1808)**.

RUSSEL-WOOD, A. J. R.. Centros e periferias no mundo luso-brasileiro, 1500-1808. **Rev. bras. Hist.**, São Paulo, v. 18, n. 36, p. 187-250, 1998. Disponível em: [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0102-01881998000200010&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-01881998000200010&lng=en&nrm=iso). Acesso em 04 dez. 2018.

SCHAMA, Simon. **O Desconforto da Riqueza: A cultura holandesa na Época de Ouro, Uma interpretação**. São Paulo: Companhia das Letras, 2009.

SLUITER, Engel. Dutch Maritime Power and the Colonial Status Quo, 1585-1641. **The Pacific Historical Review**, vol. 11, nº 1, pp. 29-45. Disponível em <<http://www.jstor.org/stable/3632996>> Acesso em 03 dez. 2018.

WALLERSTEIN, Immanuel. **O Sistema Mundial Moderno. Vol II: O mercantilismo e a consolidação da economia-mundo europeia, 1600-1750**. São Paulo: Afrontamento, 1996.

WÄTJEN, Hermann. **O Domínio Colonial Holandês no Brasil: Um capítulo da história colonial do século XVII**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1938.

WELIE, Rik van. Patterns of slave trading and slavery in the Dutch colonial world 1596-1863. In Oostindie, Gert (Org.) **Dutch Colonialism, Migration and Cultural Heritage**. Leiden: KITLV Press, 2008.

