

# O “terror dos mares”: a guerra de corso no período entre as invasões neerlandesas nas capitanias do norte do Brasil (1625-1630)\*

*Le “terreur des mers”: la guerre de Corse entre les invasions néerlandais dans les capitaineries du nord du Brésil (1625-1630)*

**Carlos Roberto Carvalho Daróz**

Doutorando em História Social (UFF). Centro de Estudos e Pesquisas em História Militar do Exército (CEPHiME).

## RESUMO

Os interesses econômicos no século XIV levaram os Estados Gerais das Províncias Unidas e a Companhia das Índias Ocidentais (WIC) a promoverem duas invasões no norte do Brasil. No contexto da União Ibérica, os neerlandeses invadiram, inicialmente, Salvador, em 1624, sendo expulsos no ano seguinte. Em 1630, nova invasão teve lugar na capitania de Pernambuco, resultando no seu controle pela Companhia das Índias Ocidentais durante 24 anos. O período entre as invasões, no entanto, foi marcado pela guerra de corso, que possibilitou aos holandeses financiar o assalto às capitanias do norte do Brasil. O presente artigo analisa as ações de combate navais realizadas entre as duas invasões.

**PALAVRAS-CHAVE:** guerra de corso; invasões neerlandesas; defesa da colônia

## RÉSUMÉ

*Les intérêts économiques du XIVe siècle ont conduit les États généraux des Provinces-Unies et la Compagnie des Indes Occidentales (WIC) à promouvoir deux invasions dans le nord du Brésil. Dans le contexte de l'Union ibérique, les Néerlandais ont initialement envahi Salvador en 1624 et ont été expulsés l'année suivante. En 1630, une nouvelle invasion a eu lieu dans la capitainerie de Pernambuco, entraînant son contrôle par la Compagnie des Indes Occidentales pendant 24 ans. La période entre les invasions est cependant marquée par la guerre de Corse, qui permet aux Néerlandais de financer l'assaut des capitaineries du nord du Brésil. Cet article analyse les actions de combat naval menées entre les deux invasions.*

**LE MOTS CLÉS:** guerre de corso; invasions néerlandais; défense des colonies

## INTRODUÇÃO

*“O sucesso foi sempre o filho da audácia.”  
(Claude de Crébillon)*

Com o advento da União Ibérica, efetivada em 1580 e decorrente do desaparecimento do Rei de Portugal D. Sebastião na Batalha de Alcácer Quibir (1578), as Províncias

\*Artigo recebido em 18 de novembro de 2020 e aprovado para publicação em 09 de abril de 2021.

Navegador: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 17, nº 33, p. 53-67 – 2021.

Unidas dos Países Baixos viram-se antagonizadas pela Coroa espanhola, particularmente nas atividades de transporte marítimo de produtos e bens, dentre os quais figurava o açúcar produzido no Brasil, bem como o refino deste produto, realizado nas cidades neerlandesas.

Na época, a Espanha empreendia uma guerra contra um movimento autonomista (que depois evoluiu para separatista) das Províncias Unidas dos Países Baixos, que passou à história com o nome de Guerra dos Oitenta Anos (1568-1648). Com o propósito de retaliar a Espanha, as Províncias Unidas, governadas pelos Estados Gerais, incentivaram a Companhia das Índias Ocidentais (*WIC-West-Indische Compagnie*), uma empresa mercantil-militar, a invadir as capitanias ao norte do Brasil e tomar posse do processo produtivo açucareiro, na época extremamente valorizado na Europa. Assim, o Conselho dos XIX, estrutura dirigente da WIC, determinou, em 1623, uma invasão à Capitania da Bahia, então sede do governo ibérico no Brasil. Diante das fracas defesas coloniais, os neerlandeses conquistaram Salvador com facilidade.

O domínio dos holandeses, no entanto, concentrou-se nos limites da cidade, uma vez que a resistência dos luso-brasileiros e portugueses não permitiu que os holandeses se expandissem pelo Recôncavo Baiano e nem nos arredores da capital. Quase simultaneamente, ibéricos e neerlandeses trataram de organizar esquadras de socorro, transportando numerosas tropas, para decidir a situação e o controle político-militar sobre a capital. A armada luso-espanhola, comandada pelo nobre espanhol D. Fradique de Toledo Osório, conhecida como “jornada dos vassalos”, teve a ventura de chegar à Bahia antes dos neerlandeses, o que resultou na derrota destes em 1625, assinalando o fim da primeira tentativa de estabelecer uma

colônia holandesa no Nordeste do Brasil (DARÓZ, 2014).

Quando chegou ao Brasil, tardiamente, a armada da WIC nada mais pôde fazer.

## **A ARMADA NEERLANDESA CHEGA TARDE DEMAIS A SALVADOR**

Decorrido quase um mês da reconquista de Salvador, finalmente chegou à barra da Baía de Todos os Santos a tão esperada armada de socorro holandesa, composta por 34 navios e comandada pelo General Boudewijn Hendrickszoon, burgomestre de Edam (MARLEY, 2008). Mas já era tarde demais. Após entrarem na baía, os neerlandeses verificaram que nos mastros das fortalezas e navios atracados no porto tremulavam as bandeiras da Espanha e de Portugal. Considerando a superioridade militar dos portugueses e espanhóis, que tinham reunido seus navios junto às fortalezas, para aumentar o poder de fogo, Hendrickszoon decidiu não entrar em combate, e retirou sua esquadra da baía, aproveitando a escuridão da noite. D. Fradique, por sua vez, não empreendeu perseguição, permitiu que os navios holandeses ganhassem a vastidão do Oceano Atlântico (MAGALHÃES, 2010).

A esquadra neerlandesa, então, tomou o rumo norte, costeando o litoral, procurando algum local propício para desembarcar os cerca de 1.300 soldados que trazia a bordo. Os navios passaram ao largo de Pernambuco, onde não tentaram desembarcar. Seguiram para a Paraíba, onde, no dia 21 de junho, debaixo de forte temporal, entraram na Baía da Traição, para abastecimento e tratamento das centenas de doentes que estavam nos navios. Na ocasião, os holandeses desembarcaram cerca de 600 homens, muitos dos quais gravemente enfermos e alguns moribundos. Informado a respeito desse desembarque, Matias de Albuquerque enviou sete companhias da Paraíba e

de Pernambuco, reforçadas por 300 índios Tabajaras, com a missão de expulsar os holandeses, sob o comando de Francisco Coelho de Carvalho, que havia sido nomeado governador do Maranhão (GUEDES, 1990).

No dia 1º de agosto, ao perceberem a aproximação das companhias, os holandeses, em flagrante desvantagem, embarcaram apressadamente em seus navios, deixando para trás os indígenas que os apoiavam e mais de uma centena de mortos em decorrência de enfermidades. Depois de zarpar do litoral paraibano, a esquadra de Boudewijn Hendrickszoon velejou para as Índias Ocidentais, no Caribe, onde atacou a cidade de Porto Rico antes de regressar à Holanda. Cabe registrar que, entre as tropas enviadas para desalojar os neerlandeses da Baía da Traição, figurava André Vidal de Negreiros, um dos principais artífices da Insurreição Pernambucana anos mais tarde.

Em fins de julho de 1625, D. Fradique de Toledo Osório, o restaurador de Salvador, deu por encerrada sua missão e, após transmitir o governo da cidade a D. Francisco de Moura, retornou à Espanha, conduzindo a maioria dos soldados e muitos prisioneiros holandeses. As tropas de presídio foram reduzidas, permanecendo cerca de 1.000 soldados portugueses para guarnecer as fortalezas e prover a defesa da cidade. Foram feitos melhoramentos no sistema defensivo, utilizando materiais e armamentos abandonados pelos holandeses, principalmente peças de artilharia.

Nos primeiros dias de 1626, chegou a Salvador o novo Governador-Geral do Brasil, D. Diogo Luiz de Oliveira, depois de uma escala em Pernambuco, onde Matias de Albuquerque lhe transmitiu o cargo. O novo governador tratou de aperfeiçoar as defesas da cidade, levantando novas trincheiras e baterias, mas dispunha de pouquíssimos navios de guerra em condições de repelir uma nova invasão. As

providências tinham fundamento, pois os corsários holandeses continuavam a rondar o litoral do Brasil.

## O ALMIRANTE PIETER HEYN ENTRA EM CENA

Em maio de 1626, zarpu da Holanda uma nova esquadra, composta pelos navios *Amsterdam* (capitânia), *Hollandia*, *Gelderlandt*, *Zuphten*, *Pinas*, *Sparwer*, *Walcheren*, *Neptunus*, *Oragnien-Boom* e *Goude Leeuw*; além dos iates *Rave*, *Vos*, *David* e *Arendt* (GUEDES, 1990). Os navios seguiam pesadamente armados – alguns transportando artilharia extra como lastro – e abarrotados de suprimentos; transportavam juntos cerca de 1.500 homens de guerra. Sob o comando do Almirante Pieter Heyn, a missão da esquadra era unir-se à frota do General Boudewijn Hendrickszoon, que, provavelmente, estava operando no Mar do Caribe. Ao chegar às Antilhas, no entanto, Pieter Heyn ficou sabendo que Hendrickszoon havia morrido perto de Matanzas e que sua esquadra havia seguido para a Holanda.

Desobrigados de fazerem a junção com Boudewijn Hendrickszoon, ainda em águas caribenhas os neerlandeses avistaram ao longe as velas da cobiçada Frota da Prata espanhola, que largara do México em direção à Espanha, conduzindo o precioso carregamento de metais preciosos retirado das colônias. Apesar de ser um alvo extremamente compensador, a notória inferioridade de sua esquadra fez com que Heyn evitasse o combate e decidisse seguir para a costa ocidental da África, onde buscava presa mais vulnerável. Depois dos reveses de 1625 e 1626, restavam as ações de corso para tentar reverter os prejuízos e salvaguardar os interesses da WIC e Pieter Heyn, um dos muitos almirantes experientes da Companhia, foi o escolhido para essa tarefa.



Figura 1 – Almirante Pieter Heyn. O Almirante da WIC Pieter Heyn, o “terror dos mares de Delfshaven”, empreendeu uma bem sucedida guerra de corso após a fracassada invasão holandesa na Bahia. O resultado de sua campanha possibilitou uma segunda invasão, em 1630, contra a capitania de Pernambuco.

Depois de realizar uma pilhagem pouco rentável pelo litoral africano, Pieter Heyn decidiu seguir para Salvador, aonde chegou na tarde de 1º de março de 1627. Na ocasião, encontravam-se no porto 24 navios carregados de açúcar e apenas quatro navios armados, que fariam a sua escolta na viagem até a Espanha. Assim que tomou conhecimento da ameaça, o Governador D. Diogo de Mendonça mandou reunir os navios para junto das fortalezas, para que ficassem protegidos pelas baterias, e enviou soldados para reforçarem as tripulações dos quatro navios de guerra. Em um golpe de pura audácia, Pieter Heyn comandou pessoalmente um ataque com os três navios mais poderosos de sua armada – o *Amsterdam*, o *Gelderlandt* e o *Hollandia* –, entrou pela barra da Baía de Todos os Santos, evitando o alcance dos canhões das fortalezas, e posicionou suas embarcações junto aos

dois maiores navios que defendiam o porto. Com essa manobra, os artilheiros das fortificações não puderam utilizar os canhões, devido ao risco de atingir suas próprias embarcações. Neutralizadas as possibilidades de defesa, Pieter Heyn ordenou a abordagem, que se processou durante três horas de um intenso duelo de artilharia e de fogo de mosquetes. Destroçado pelo fogo defensivo, o *Hollandia* afundou com grande perda de vidas, o mesmo ocorrendo com o navio-capitânia português, do qual salvaram-se apenas três homens com vida. A chegada dos demais navios da armada holandesa à cena de combate definiu o destino da frota açucareira portuguesa, que foi rapidamente vencida e capturada, tendo alguns marinheiros lançando-se ao mar para atingirem a praia a nado (GUEDES, 1990).

A abordagem dos navios portugueses provocou a imediata reação das fortificações, que abriram fogo com seus canhões e obrigaram os navios holandeses a manobram para não serem atingidos. Uma tentativa de desembarque de tropas foi repelida pelas defesas mais sólidas organizadas por D. Diogo de Mendonça. Na confusão, o *Amsterdam* e o *Gelderlandt* encalharam em um banco de areia e tornaram-se alvos fáceis para os canhões das baterias, sendo severamente atingidos. Com o cair da noite, o *Gelderlandt* alijou boa parte de seu peso e conseguiu se safar do banco. A mesma sorte não teve o capitânia *Amsterdam* que, demasiadamente avariado, precisou ser abandonado por sua tripulação. Para coroar o dia de violentos combates, a noite foi iluminada por uma violenta explosão no *Oragnien-Boom*, atingido pelas fortalezas, o qual afundou com a perda de quase todos os seus tripulantes. Pieter Heyn, ferido no braço e na perna, transferiu-se para o *Walcheren* e mandou seus navios se afastarem para fora do alcance das fortalezas.

Apesar das perdas, a ousada ação rendeu lucros significativos para os neerlandeses. O carregamento capturado incluía 2.700 caixas de açúcar, que foi prontamente embarcado em quatro navios e despachado para as Províncias Unidas. A pilhagem foi extremamente rentável para a WIC e permitiu a recuperação, ainda que parcial, dos fundos da companhia. A esquadra de Heyn permaneceu na Baía de Todos os Santos por mais quinze dias, sem ser incomodada, pois o governador não tinha meios navais para atacar os navios holandeses, que se mantiveram prudentemente fora do alcance dos canhões das fortificações. Dando por finda sua expedição, Pieter Heyn mandou incendiar os navios inservíveis e retirou-se em direção ao sul e, depois de passar por Cabo Frio, foi fazer aguada no Espírito Santo, onde apresou uma caravela que vinha de Portugal (DARÓZ, 2014).

Com o reabastecimento de seus navios, Heyn enviou parte de suas forças para a região do Rio da Prata e, com as demais embarcações, investiu novamente contra Salvador com o objetivo de capturar novas presas. Entrando pela barra no dia 10 de junho com quatro navios, o corsário holandês logo identificou dois mercantes portugueses encalhados junto à praia e carregados com açúcar. Imediatamente, fundeou seus navios e lançou lanchas com soldados para assaltá-los, o que foi feito sem maiores dificuldades; em seguida, incendiou os mercantes portugueses. Os holandeses, então, dedicaram-se a caçar outros navios mercantes que, de acordo com informações obtidas com prisioneiros, haviam buscado refúgio no fundo do Recôncavo, fundeando em rios que permitiam sua camuflagem. Procedendo a uma busca pelas águas da baía, os neerlandeses localizaram ao longe os mastros de um navio no interior do Rio Matuim. Dois iates foram despachados para cap-

turar o navio, mas foram recebidos com intenso fogo pelos navios portugueses e grande fuzilaria, disparada por soldados de presidio postados na margem do rio, comandados pelo Capitão Francisco Padilha, o mesmo oficial que havia emboscado e matado o Governador holandês Johan van Dorth. Na manhã seguinte, um novo ataque foi desfechado, desta vez contando com navios com maior poder de fogo, os holandeses conseguiram eliminar a resistência e capturar os navios portugueses, que foram conduzidos a reboque para a baía. Durante o rápido e violento combate, quase todos os soldados portugueses morreram, inclusive o Capitão Francisco Padilha, que comandava a tropa; as perdas entre os corsários batavos foram mínimas (DARÓZ, 2014).

Novamente, com os portugueses sem meios de combate para impedi-los, os navios holandeses navegaram livremente pela Baía de Todos os Santos durante um mês, à espera de novas presas, tomando o cuidado de não se aproximarem muito da cidade para não serem engajados pela artilharia das fortalezas. Como as presas não apareceram, Pieter Heyn decidiu regressar com sua pequena esquadra para a Holanda no dia 14 de julho de 1627, carregado de pilhagens, sobretudo açúcar. Pieter Heyn não voltaria mais ao Brasil, no entanto, o já notório “Terror dos Mares de Delfshaven”, como foi chamado pelo poeta holandês Joost van den Vondel (DARÓZ, 2014), conseguiria realizar uma importante proeza que possibilitaria organizar uma segunda invasão da WIC no Brasil: a captura da Frota da Prata.

## A CAPTURA DA FROTA DA PRATA

Durante todo o ano de 1628, os corsários a serviço da WIC atuaram com sucesso em diversos mares, desde o Caribe até às Índias Orientais, devastando e saqueando, conforme destacou Johannes

de Laet: “animada pelas capturas que, no ano anterior, havia feito de navios e fazendas do inimigo, resolveu [a WIC] expedir diversas esquadras para os teatros de operações referidos.” (LAET, 1911, p. 5). Contra a navegação colonial portuguesa, ao largo da costa brasileira, foi lançada uma esquadra, composta por 12 navios, sob as ordens do Comandante Dirk Simonszoon van Uitgeest, experiente marinheiro que já havia atuado em águas do Brasil (EDMUNSON, 1899). Comandando um dos navios – o late *Otter* –, vinha o Capitão Cornelis Corneliszoon Jol, o “perna-de-pau”, que teria atuação de destaque por ocasião da segunda invasão holandesa, contra Pernambuco (GUEDES, 1990).

Na segunda metade de abril, a esquadra começou a fazer seus apresamentos na costa pernambucana, capturando algumas caravelas com suas respectivas cargas, que incluíam 1.450 caixas de açúcar e boa quantidade de pau-brasil e fumo. Um erro de navegação, no entanto, levou os navios holandeses à costa do Rio Grande do Norte, quando julgavam estar próximo à Ilha de Fernando de Noronha (DARÓZ, 2014). Em razão das correntes marítimas e dos ventos dominantes, a esquadra flamenga precisou voltar ao hemisfério norte e refazer a viagem ao Brasil, aonde chegou apenas no início de julho. Novamente ao largo de Pernambuco, Dirk van Uitgeest conseguiu aprisionar uma esquadilha de seis navios portugueses, carregados com açúcar. Com o sucesso em sua empreitada e com seus navios abarrotados, o Comandante Uitgeest seguiu para as Antilhas, com o objetivo de se preparar para a travessia do Atlântico, e regressou à Holanda.

Outra esquadra da WIC, também contando com 12 navios, foi despachada, no final de janeiro, para o Caribe, sob a liderança do Comandante Pieter Adrianszoon Ita (ROOS, 1992), com a missão de pilhar

os navios espanhóis que encontrasse. Quando se encontrava ao largo de Havana, a armada neerlandesa surpreendeu dois galeões da Frota da Nova Espanha, com preciosa carga de açúcar. Diante da superioridade dos holandeses, os comandantes espanhóis incendiaram seus próprios navios para que não caíssem, com seus carregamentos, em mãos inimigas, mas os corsários conseguiram salvar o Galeão *Nossa Senhora de los Remedios*, que, após ser rebocado para a Flórida, teve sua carga pilhada. Depois de incendiar o navio espanhol, o Comandante Pieter Ita retirou sua esquadra para a Holanda, aonde chegou no início de outubro (GUEDES, 1990).

O sucesso obtido pelas ações de corso demonstrou a vulnerabilidade da navegação luso-espanhola, bem como a fraqueza defensiva de suas colônias na América, e fez com que a WIC planejasse para atingir um objetivo há muito desejado: a captura da Frota da Prata, também chamada pelos espanhóis de Frota das Índias. Por questões de segurança, desde 1526, os espanhóis transportavam todo o ouro e a prata extraídos de suas colônias anualmente, utilizando uma armada devidamente comboiada pelos mais poderosos navios de guerra do reino. Apesar de ser um objetivo antigo, os holandeses não tinham ousado investir contra a frota até os sucessos de 1628. Assim, começaram, em Texel, os preparativos para equipar uma armada que fosse capaz de localizar, vencer e capturar a frota espanhola.

A esquadra holandesa foi estruturada com 31 navios, de vários tipos e tamanhos, que contavam com um poder de fogo de mais de 700 canhões e eram guarnecidos por 4.000 homens. O comando coube ao marinheiro mais famoso da Holanda, Pieter Heyn – nomeado general para a operação –, auxiliado pelo Contra-Almirante Hendrik Corneliszoon Lonck, que, apenas

dois anos mais tarde, teria a seu cargo o comando da invasão a Pernambuco. Após cuidadosa preparação, os navios neerlandeses deixaram Texel no final de maio e cruzaram o Atlântico em direção ao Mar do Caribe. Por volta do mês de agosto, a esquadra de Pieter Heyn passou a velejar entre o litoral da Venezuela, o sudoeste e o norte da Ilha de Cuba, rotas onde provavelmente passaria a frota espanhola que partira do México (DARÓZ, 2014).

Navegando sem suspeitar da emboscada armada pelos holandeses, a Frota da Prata seguia seu curso com 15 grandes naus, abarrotadas de ouro, prata e outros produtos. Apesar de não recear um ataque naquelas águas, o comandante da frota, General D. Juan de Benavides y Bazan adotou algumas medidas de segurança, ordenando que seus navios viajassem em duas divisões que possibilitassem a apoio mútuo.

Na tarde do dia 8 de setembro, foram avistadas as velas dos primeiros galeões espanhóis e Pieter Heyn logo se lançou ao ataque. Surpreendidos por terem sido apanhados em mar aberto, nove galeões foram rapidamente capturados, enquanto os demais buscaram refúgio na Baía de Matanzas, no litoral norte da Ilha de Cuba. De noite, a esquadra holandesa cercou a entrada da baía e, na manhã seguinte, não restou ao comandante espanhol alternativa senão capitular e entregar seu valiosíssimo carregamento.

Os holandeses levaram uma semana para descarregar a presa de valor inimaginável, que superava, em muitas vezes, as mais bem sucedidas pilhagens já realizadas por corsários holandeses. O carregamento totalizava cerca de 92 toneladas de metais preciosos e outros produtos de grande valor e compreendia 177.537 libras em prata, mais de 66.000 libras em ouro, grande quantidade de peles, índigo, anil, açúcar e pau-campeche; além de 1.000

pérolas. No total, o valor do butim atingiu a cifra de 15 milhões de florins, quase o dobro do capital inicial da WIC. No dia 17 de setembro de 1628, a esquadra de Pieter Heyn chegou em segurança à Holanda (DARÓZ, 2014).

## **CONSEQUÊNCIAS DA VITÓRIA DOS CORSÁRIOS NEERLANDESES**

A captura da Frota da Prata teve significados diferentes para aqueles que se envolveram diretamente no episódio. Ao tomar conhecimento da perda sofrida, o Rei Filipe IV determinou a morte dos dois comandantes, para servirem como exemplo. O Comandante da frota D. Juan de Benavides y Bazan, após um longo julgamento, foi executado em Sevilha, no dia 18 de maio de 1634. O segundo na hierarquia, Almirante D. Juan de Leoz, foi desterrado para África, onde morreu na prisão cinco anos depois.

Pieter Heyn, que já era relativamente famoso, tornou-se celebridade nas Províncias Unidas e foi promovido ao posto de Tenente-Almirante pelo Príncipe de Orange. Em um breve período em que passou fora da atividade naval, tornou-se o responsável pela elaboração do primeiro código disciplinar das Províncias Unidas. Regressou ao mar aos 51 anos, com a missão de atacar os corsários de Dunquerque, mas morreu em combate, no dia 18 de junho de 1629, vitimado por um tiro que lhe arrancou a omoplata, ao largo do Cabo Grisnez (MARX, 1977).

Para a WIC, o apresamento da valiosa carga representou o fim dos prejuízos, decorrentes pela fracassada tentativa de colonizar a Bahia, e a capitalização com os recursos necessários a uma nova expedição contra o norte do Brasil, a fim de se apoderar da rentável economia açucareira.

No início de 1629, uma possibilidade da celebração da paz entre a Espanha e as



Províncias Unidas, conforme se comentava na ocasião, preocupava o Conselho dos XIX, pois, sem a guerra, a WIC perderia sua fonte de lucros e até mesmo sua razão de existir. A esse respeito, a diretoria da Companhia apresentou uma exposição de motivos aos Estados Gerais:

[...] e só nos traz dinheiro a luta incessante com a Espanha. Se queremos prover o nosso erário, então precisamos capturar navios e pôr em almoeda as presas. A continuação da guerra é, por conseguinte, uma questão de vida ou morte para a WIC (EDMUNSON, 1896, p. 679).

A guerra, para a felicidade do Conselho dos XIX, não terminou, proporcionando novas oportunidades de lucro para a Companhia, que, fruto dos recursos obtidos com a captura da Frota da Prata, passou a ter à sua disposição cerca de uma centena de navios bem armados e um contingente de 15.000 soldados. Assim, a diretoria da WIC considerou ser aquele o momento adequado para realizar uma nova tentativa de colonização em território do Brasil e passou a deliberar sobre o local a ser invadido.

As lições aprendidas na Bahia deixaram claro que, embora Salvador pudesse ser facilmente conquistada por um ataque agressivo – Pieter Heyn deixou isso claro em suas duas incursões –, seria muito difícil manter a posse da cidade sem o emprego de grandes contingentes de tropas, de uma armada de apoio e de vultosos recursos financeiros. A economia açucareira do Recôncavo Baiano estava exaurida após tantas lutas, com engenhos e plantações devastados e, além disso, os portugueses e espanhóis haviam fortificado ainda mais a cidade e estavam prevenidos, indicando que um novo ataque poderia ter sucesso, mas as perdas seriam elevadas. A alternativa era a capitania de

Pernambuco que, segundo se sabia nas Províncias Unidas, possuía muitas riquezas acumuladas e a maior produtividade de açúcar no Brasil. Sob o aspecto geopolítico, o porto da vila do Recife, mais perto da Europa do que o de Salvador, seria um excelente ponto de apoio para os holandeses dominarem o Atlântico Sul e controlarem a navegação para as Índias Orientais. O olhar de cobiça dos holandeses sobre Pernambuco não passou despercebido ao padre dominicano Antônio Rosado, que declarou: “Sem mais diferença que uma letra, por Olanda será Olinda abrasada.” (CALADO, 1945, p. 40). Ficou assim decidida a invasão de Pernambuco.

Decidido o local da invasão, a WIC consumiu os primeiros meses de 1629 nos preparativos da armada e do exército de invasão. Em março, o Conselho dos XIX apresentou aos Estados Gerais seu planejamento inicial e uma lista de necessidades, que incluía 12 navios de guerra devidamente armados e abastecidos, os quais seriam agregados à frota própria da Companhia. Para reforçar seu contingente de pessoal, os conselheiros da WIC solicitaram o fornecimento de cerca de 6.000 soldados e 4.000 marinheiros. Ficou acertado que, após consolidada a invasão, os navios do governo retornariam à Holanda. Com o apoio dos Estados Gerais, a Companhia prosseguiu com o aprestamento dos navios e das tropas (DARÓZ, 2014).

O homem escolhido para liderar a expedição não poderia ser outro senão Pieter Heyn, mas, com sua morte quando combatia os corsários franceses, em 18 de julho de 1629, foi nomeado para o comando, com o posto de General do Mar, o experiente marinheiro Hendrik Corneliszoon Lonck, de 61 anos de idade. Nascido em Roosendaal, no sul da Holanda, Lonck foi nomeado, em 1606, Capitão do *Leeuw Witte*, um navio mercante de 320 toneladas armado para a guerra, e se aproximou do Golfo de



São Lourenço, no atual Canadá. Perto de Tadoussac, encontrou e pilhou dois navios do explorador francês Pierre Dugua, Senhor de Mons, capturando canhões, peles, montarias e munições. Entre 1623 e 1624, Lonck participou da expedição do Almirante Willem de Zoete contra piratas na costa africana. Feito almirante em 1628, Lonck, a serviço da WIC, juntou-se ao Almirante Pieter Heyn, na expedição que conseguiu capturar a Frota da Prata espanhola. Para liderar as forças terrestres foi designado o Coronel Diederick van Waerdenburch, que havia combatido na Alemanha na Guerra dos Trinta Anos, ainda em andamento na Europa (GEHRING, 1999).

Como medida preliminar, a Companhia determinou a ocupação da Ilha de Fernando de Noronha pelo Almirante Cornelis Corneliszoon Jol, conhecido como “perna-de-pau”, apelido que recebera porque possuía uma prótese de madeira no lugar da perna que fora amputada após receber um ferimento na luta contra os espanhóis. Jol chegou à ilha conduzindo escravos angolanos capturados, fundou um povoado e procurou fortificá-la para fazer dela uma base de apoio para as ações contra Pernambuco (DARÓZ, 2014).

Estando a armada de invasão quase aprestada para se lançar ao mar, eventos imprevistos da Guerra dos Oitenta Anos acabaram por atrasar a partida. Durante o mês de julho, o exército do Príncipe de Orange encontrava-se sitiando os espanhóis na cidade de Bois-le-duc, quando o território holandês foi invadido simultaneamente em duas frentes, ao leste pelas tropas do Sacro Império Germânico e ao sul, pelas tropas da Espanha. Temendo pela integridade territorial, os Estados Gerais providenciaram a contratação de mercenários ingleses, dinamarqueses, suecos e escoceses e mobilizaram, às pressas, milhares de camponeses. Para ajudar nesse momento de crise, a WIC emprestou

ao governo a quantia de 400 mil florins e colocou à disposição dos Estados Gerais os soldados que haviam sido alistados para a expedição ao Brasil, comandados pelo Coronel Waerdenburch. O Príncipe de Orange, no entanto, conseguiu vencer rapidamente os espanhóis e retornar, com seu exército, para socorrer sua pátria, ficando os soldados da WIC liberados para prosseguirem em seu empreendimento no Brasil (DARÓZ, 2014).

A intensa movimentação nos portos e estaleiros holandeses não poderia ficar em segredo por muito tempo e não tardou a causar inquietação nas Cortes de Madri e Lisboa. Era sabido que uma poderosa esquadra estava sendo aprestada e, como seu aprovisionamento incluía materiais de fortificação e construção, além de diversos produtos manufaturados na Europa, concluiu-se que a frota era destinada a ocupar terras distantes; o destino, porém, era ignorado. As dúvidas foram parcialmente dissipadas quando uma rede de espionagem a serviço da Coroa espanhola, com agentes em Amsterdã e Bruxelas, informou que a expedição destinava-se ao Brasil, sem, contudo, especificar o local exato da invasão. Era possível apenas especular sobre os locais mais prováveis: Bahia, Pernambuco, Rio de Janeiro ou Maranhão.

De posse das informações, a Corte de Madri alertou o Governador-Geral do Brasil, D. Diogo Luiz de Oliveira, recomendando-lhe que providenciasse as medidas defensivas e informasse às demais capitânicas, especialmente a de Pernambuco, pois, embora não houvesse certeza, desconfiava-se que ela seria o alvo dos holandeses, em razão de sua prosperidade econômica. Cumprindo as determinações reais, o governador-geral enviou para Olanda o Sargento-Mor da Bahia, Pedro Correia da Gama, para colaborar com as defesas.

Mesmo com os ensinamentos colhidos por ocasião da retomada da Bahia, a

Espanha poderia ter enviado uma armada para a costa brasileira, nos moldes da esquadra de D. Fradique, mas não o fez e limitou-se a enviar uns poucos reforços de Portugal. O prestigioso Primeiro-Ministro espanhol D. Gaspar de Guzmán y Pimentel Ribera y Velasco de Tovar, Conde de Olivares, encarregou Matias de Albuquerque, que estava de passagem por Madri, de dirigir-se a Pernambuco com os reforços que pudesse reunir em Portugal. Matias de Albuquerque era filho do segundo casamento de Jorge Coelho de Albuquerque, neto de Duarte Coelho Pereira, governador da capitania de Pernambuco. Em 1619, estando em Portugal, voltou para Pernambuco, com a finalidade de administrar a capitania de seu irmão, Duarte de Albuquerque Coelho, que mesmo sendo o donatário preferiu ficar na metrópole. Havia assumido o cargo de Governador-Geral do Estado do Brasil em 1625, quando os holandeses invadiram a Bahia e prenderam o governador. No exercício desse cargo, desincumbiu-se bem, organizando o envio de reforços de Pernambuco para Salvador e a resistência, até ser substituído por Diogo Luís de Oliveira; partindo, em seguida, para Portugal. Com a patente de Superintendente na Guerra, Visitador e Fortificador das Capitânicas do Norte, no dia 12 de agosto de 1629, partiu Matias de Albuquerque de Lisboa, com três caravelas e 27 homens, com a tarefa de inspecionar uma longa costa e restaurar as fortificações da vila de Olinda e da povoação do Recife. Foi esse o único reforço que a Espanha, então a maior potência militar do mundo, enviou para tentar impedir a invasão holandesa (DARÓZ, 2014).

### PERNAMBUCO: UM NOVO ALVO

No alvorecer da terceira década do século XVII, a capitania de Pernambuco era a mais próspera do Brasil e a que gerava

mais lucros para Portugal e Espanha. A pujante economia açucareira, aliada à sua posição geográfica, fazia da capitania o alvo perfeito para a cobiça da WIC. A respeito da prosperidade de Pernambuco, Capistrano de Abreu afirmou que “estando essa capitania, de todas a mais oriental, a menor distância do reino, aqui mais que alhures frequentavam os navios de além-mar, e prosperava o comércio” (ABREU, 1930, p. 85-86). Como outras importantes localidades brasileiras – Bahia, Itamaracá, Santo Amaro e São Vicente –, Pernambuco consistia-se em um polo de irradiação para o interior do território. Seu produto principal – o açúcar – era processado em mais de 150 engenhos localizados nas várzeas dos rios e era bastante apreciado na Europa, onde os preços subiam ininterruptamente desde meados do século XVI, conforme a Tabela 1 a seguir:

Tabela 1 – Elevação do preço do açúcar na Europa.

<b>ELEVAÇÃO DO PREÇO DO AÇÚCAR NA EUROPA 1550 a 1611</b> (em réis / por arroba)	
<b>Ano</b>	<b>Valor</b>
1550	480
1576	756
1596	1.038
1598	1.140
1607	1.320
1611	1.544

**Fonte:** SCHWARTZ, Stuart B. *Segredos internos*. São Paulo: Companhia das Letras, 1987, p.400

Para uma empresa que visava ao lucro e utilizava métodos de conquista, como era a WIC, uma riqueza como essa não podia ser desprezada, especialmente em uma terra fracamente defendida.

A sede administrativa da capitania de Pernambuco era a vila de Olinda, uma povoação situada em uma colina próxima ao mar, conforme era comum na concepção portuguesa de colonização e ocupação dos espaços geográficos. A cidade, fun-

dada pelo primeiro donatário da capitania, Duarte Coelho, em 1535, possuía pouco mais de 2.000 habitantes e diversos templos da Igreja Católica, de onde partiam os religiosos para evangelizar as populações indígenas. O ordenamento religioso dividia a cidade em duas paróquias, a de São Pedro Mártir e a de São Salvador, cada qual com suas próprias igrejas e conventos. Havia o Colégio dos Jesuítas, de grande tamanho, e os conventos de São Francisco, São Bento e do Carmo. Sob o ponto de vista urbano, possuía características de uma cidade tipicamente lusitana, com praças, arruamentos, colégios, conventos e igrejas distribuídos pela colina, ligados por caminhos estreitos e irregulares, em uma disposição quase medieval (BOXER, 2004).

Como reflexo da economia pujante, a vila era rica para os padrões coloniais, e reunia cerca de duas centenas de comerciantes portugueses abastados. Chamada por alguns de “Lisboa Pequena”, a vila impressionava pelo luxo de muitas casas e edificações, algumas das quais com fechaduras e dobradiças de prata nas portas. Conforme observou o padre Fernão Cardim em 1584, “em Olinda se encontrava mais vaidade do que em Lisboa” (SILVA, 1995, p. 6). O frei Manuel Calado, também deixou um testemunho do espírito reinante em Pernambuco:

[...] era aquela república, antes da chegada dos holandeses, a mais deliciosa, próspera, abundante, e não sei se me adiantarei muito se disser a mais rica de quantas ultramarinhas o Reino de Portugal tem debaixo de sua coroa, e cetro. O ouro, e a prata sem número, e quase não se estimava: o açúcar tanto que não havia embarcações para o carregar, que com entrarem cada dia, e saírem de seu porto grandes frotas de naus, navios e caravelas; e se andaram as embarcações encontrando umas com as outras, em tal

maneira, que os pilotos faziam mimos e regalos aos senhores de engenhos e lavradores, para que lhes dessem suas caixas, não se podia dar vazão ao muito que havia (CALADO, 1945, p. 40).

A pouca distância de Olinda, existia o porto de Recife, pequeno povoado localizado em um istmo que se desenvolvia na direção do sul, entre o mar e a foz dos rios Capibaribe e Beberibe, que se encontravam. Chamada pelos portugueses de Povoação dos Arrecifes, ou apenas “Povo”, a localidade possuía cerca de 200 casas, e consistia em um ancoradouro natural muito bom, capaz de abrigar diversos navios de uma só vez. As instalações do porto compreendiam armazéns e escritórios governamentais e particulares pertencentes aos comerciantes endinheirados de Olinda. Por ele era escoada a produção açucareira da capitania e entravam os escravos trazidos da África, destinados ao trabalho na lavoura e nos engenhos. A grande virtude geográfica do Recife consistia na linha de arrecifes de pedra – daí o nome do povoado – que se estendia diante do porto, paralelamente à costa, protegendo-o contra a violência das ondas e de possíveis ataques procedentes do mar. As vantagens naturais do “Povo” contrastavam com a vulnerabilidade de Olinda, conforme observou o sacerdote Johan Baer, capelão do Coronel Waerdenburch:

[...] o Recife é naturalmente forte e capaz de ser ainda mais fortificado, porém, Olinda, é por natureza fraca, e, em consequência de diversas eminências e montes, que uns e outros e todos juntos comandam a praça, não pode ser bem fortificada sem grande trabalho e despesa (BAERS, 2004, p. 45).

Além da vila de Olinda e do porto do Recife, a capitania de Pernambuco possuía algumas localidades importantes,

cuja vida também estava ligada à economia açucareira, dentre as quais se destacavam Muribeca, Igaráçu, São Miguel de Ipojuca, Santo Antônio do Cabo, São Gonçalo do Una, Serinhaém, Porto Calvo e Alagoas.

Sem o devido apoio da Coroa espanhola, Matias de Albuquerque desembarcou em Alagoas, com apenas 27 soldados, e dirigiu-se a Pernambuco, aonde chegou em 18 de outubro de 1629. O frade franciscano Vicente do Salvador, conviveu com Matias de Albuquerque e deixou registrado alguns traços da personalidade do novo governador:

Foi Matias de Albuquerque, todo o tempo em que serviu como capitão-mor de Pernambuco e como governador-geral do Brasil, que foram sete anos, sempre muito limpo de mãos, não aceitando coisa alguma de quem quer que fosse, nem tirando a outros seus empregos para dar aos seus adeptos. Em tempo de guerra e quando a serviço de Sua Majestade, foi sempre mui diligente, não se poupando de dia nem de noite ao trabalho. Nunca quis andar em rede, como no Brasil se costuma, senão a cavalo ou em barcos e, quando nestes entrava, não se assentava, mas em pé os ia ele próprio governando. Tinha grande memória, e conhecimento dos homens, ainda que só uma vez os visse, e ainda dos navios que uma vez vinham àquele porto (SALVADOR, 1931, p. 616).

Imediatamente pôs-se a trabalhar para melhorar a segurança de Pernambuco, mas o território era grande e os recursos escassos. Com o auxílio do Capitão-Mor André Dias da França e do especialista em fortificações Sargento-Mor Pedro Correa da Gama, ambos enviados da Bahia pelo governador-geral, Matias de Albuquerque deu início às obras de fortificação do porto

do Recife e da vila de Olinda, mandando construir paliçadas e escavar trincheiras. Procurou motivar a população, distribuindo armamento e alertando-a de que uma invasão era iminente, e organizou as forças à sua disposição. Para fazer frente à ameaça que se avizinhava, existiam três companhias de tropas de presídio, totalizando cerca de 130 homens, que eram complementadas por cinco companhias de milícias, quatro em Olinda e uma no Recife, as quais, juntas, possuíam efetivo aproximado de 650 homens. Organizou mais duas companhias de “gente do mar”, que reunia marinheiros de navios atracados no porto, e solicitou a cooperação dos indígenas, liderados por Antônio Felipe Camarão, que se apresentou com um troço de sua tribo (DARÓZ, 2014).

Nos últimos dias de 1629, Matias de Albuquerque organizou uma pequena expedição para expulsar os holandeses que haviam invadido a ilha de Fernando de Noronha. Composta por sete caravelões e comandada pelo capitão de milícias Ruy Calaza Borges, a força portuguesa conseguiu retomar a ilha sem dificuldades, aprisionando sete holandeses e uma lancha com seis roqueiras (LINS E SILVA, 2007).

A defesa da barra do porto do Recife estava apoiada em duas fortificações de porte médio: o Forte do Mar – também chamado de São Francisco da Barra –, ao norte, e o Forte de São Jorge, localizado a menor distância do porto. Além deles, Matias de Albuquerque determinou a construção de novos redutos e fortificações, tanto no Recife quanto em outras localidades que favoreciam o desembarque dos invasores. Sobre um antigo reduto localizado no istmo que liga Recife a Olinda, foi iniciada a construção de um novo forte, denominado de Forte Diogo Pais, financiado por Diogo Pais, homem nobre e rico da capitania, mas, quando da invasão, encontrava-se ainda nos alicerces.

Também no istmo, a meio caminho entre Recife e Olinda, foi remodelado um antigo baluarte, originalmente conhecido como Guarita do Albuquerque, que, mais tarde, ficaria conhecido como Forte do Buraco. Ao sul e ao norte do Recife, foram erguidas pequenas fortificações como Nazaré, Serinhaém, Tamandaré e Tapado. As obras de defesa de Pernambuco, no entanto, davam mostras do pouco cuidado que recebiam. Alguns dos fortes estavam desmantelados, enquanto outros tiveram sua artilharia removida, e, na prática, podiam oferecer pouca resistência contra um invasor decidido (DARÓZ, 2014).

No porto do Recife havia, por ocasião da chegada do novo governador, 56 navios mercantes e nenhum de combate. Matias de Albuquerque enviou para Portugal 18 deles carregados com açúcar e converteu oito em navios de guerra.

Sem saber exatamente em que ponto do território seria realizado o ataque holandês, Matias de Albuquerque providenciou um sistema de alerta junto às praias, distribuindo vigias que avisariam à cidade por intermédio de grandes fogueiras, previamente preparadas. Dispôs as companhias à sua disposição pelos redutos preparados, tomando o cuidado de manter forças suficientes sob seu comando direto, para intervir onde fosse necessário. Matias de Albuquerque fez o que pôde para reforçar a capitania de Pernambuco, mas teve poucos recursos e o tempo contava contra ele: apenas cinco meses e quatro dias depois de sua chegada a Pernambuco, a esquadra holandesa apresentou-se diante do Recife.

## REFLEXÕES FINAIS – AS CAPITANIAS DO NORTE DO BRASIL SUBJUGADAS

Nos primeiros meses de 1629, os portos e estaleiros holandeses estavam imersos em intensa atividade, com a preparação da grande armada da WIC, que reunia

navios das diferentes câmaras das Províncias Unidas. A Câmara de Amsterdã forneceu os navios *Amsterdam*, *Hollandschen Thuyn*, *Salamander*, *Hollandia*, *Fame*, *Provincie van Utrecht*, *Swarte Leeuw*, *Amersfoort*, *Overijssel*, *Swol*, *Geele Sonne*, *Fortuyn*, *Vergulde Valck* e *Campem*, além dos iates *Brack*, *Swarte Ruyter*, *Eenhoorn*, *Voghel Phoenix*, *Halve Maen* e *Muyden*. Da Câmara da Zelândia foram reunidos os navios *Princesse Amelia*, *Domburg*, *Leeuwinne*, *Gulde Sonne*, *Leeuw*, *Middleburgh* e *Thertholen*, e os iates *Post-Paert* e *Meermine*. A Câmara do Mosa cedeu os navios *Utrecht*, *Swaen*, *Goude Leeuw*, *Nep-tunus* e *Eendracht*, mais os iates *David*, *Oragnien-Boom* e *Salm*. Da Câmara do Norte vieram os navios *Munnickendam*, *Enchuysen*, *Groen-Wijf*, *Saint Peter* e *Wapen van Hoorn*; e os iates *Jounghe Mauritijs* e *Oudevaer*. A Câmara de Groningen disponibilizou os navios *Groninghem*, *Wapen van Nassauw*, *Omlandia*, *Graef Ernest* e *Matança*, além dos iates *Vos* e *Swaluwe*. Completavam a armada dois navios que haviam sido apresados e 13 patachos ligeiros de transporte (GUEDES, 1990).

O comandante das forças navais era o General do Mar Hendrik Corneliszoon Lonck (HART, 1959), a quem também cabia o comando de toda a expedição invasora. Seus subordinados imediatos eram os também experientes Almirante Pieter Adriaenszoon Ita e Vice-Almirante Joost van Trappen e, para guarnecer os navios da frota, a WIC dispunha de 3.780 marinheiros (LAET, 1911). As tropas terrestres, destinadas à invasão do território propriamente dita, possuíam cerca de 3.500 soldados, muitos deles mercenários. Sob o comando do Coronel Diederrick van Waerdenburch, incluía diversos oficiais calejados pelo combate nas Guerras dos Oitenta Anos e dos Trinta Anos, como os Tenentes-Coronéis Adolph van Elst, Alexander Seton e Hartman Godfried

van Steyn-Callenfels. Waerdenburch, por exemplo, servira no exército mercenário do sanguinário Conde Ernst Von Mansfeld, no início da Guerra dos Trinta Anos e, depois, lutara nas tropas do Príncipe Bethlem Gabor da Transilvânia e sob as ordens da República de Veneza, antes de se juntar ao exército da WIC (SOUZA, 1995). Também faziam parte do exército de invasão o capitão polonês Crestofle d'Artischau Arciszewski e o capitão alemão Sigismund von Schkoppe, que ficariam famosos no decorrer do período holandês em Pernambuco.

Além do componente militar, a expedição trazia numeroso contingente de funcionários para compor a burocracia da nova colônia, além de agentes de comércio, aventureiros e especuladores que haviam se agregado à Companhia. Os navios conduziam também artífices e operários, munidos do material necessário para a construção de fortificações, prédios e manufaturas (BOXER, 2004). Tal aparato deixava clara a intenção da WIC de se estabelecer firmemente em território pernambucano.

A partir de meados de maio de 1629, os navios holandeses foram zarpando, aos poucos para não despertarem suspeitas, de Texel, da Zelândia e de Goeree, com a intenção de se dirigirem para o Cabo Verde, local de reunião antes de se dirigirem ao Brasil. Um fato do acaso, no entanto, quase comprometeu a missão dos holandeses. No dia 23 de agosto, quando passava entre Tenerife e a Gran Canária, uma esquadrilha de oito navios, comandada pelo próprio Lonck, deparou-se com uma poderosa esquadra espanhola, com poder de combate muito superior. Tratava-se da armada de D. Fradique de Toledo Osório e de D. Antônio de Oquendo, composta por 44 navios, que se preparava para uma escala em sua viagem para as Índias (OBREGOZO, 1981). O vento desfavorável impediu que a frota espanhola cercasse os navios de Lonck, com exceção de três

navios, que logo iniciaram o fogo contra os neerlandeses. Após um breve combate, no qual morreram dois holandeses, os navios de Lonck conseguiram romper o contato e fugir, ocultos pelo manto da noite.

Aos poucos, os navios holandeses foram chegando ao ancoradouro de São Vicente, nas Ilhas de Cabo Verde. As tropas desembarcaram e montaram acampamento, enquanto as embarcações avariadas pela longa viagem eram consertadas. Depois de reunir toda a sua esquadra e abastecer seus navios, Lonck zarpou com destino a Pernambuco no dia 26 de dezembro de 1629. Todo o poderio da prestigiosa Companhia das Índias Ocidentais era lançado contra as capitânicas do norte do Brasil, iniciando um período de vinte e quatro anos de ocupação.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, João Capistrano. *Caminhos antigos e povoamento do Brasil*. Rio de Janeiro: Sociedade Capistrano de Abreu, 1930.

BAERS, João. *Olinda conquistada*. Recife: Companhia Editora de Pernambuco, 2004.

BOXER, Charles Ralph. *Os holandeses no Brasil*. Recife: Companhia Editora de Pernambuco, 2004.

CALADO, Frei Manuel. *O valeroso lucideno e triunfo da liberdade*. São Paulo: Edições Cultura, 1945.

COSTA, Francisco Augusto Pereira. A ilha de Fernando de Noronha: notícia histórica, geográfica e econômica. Recife: 1887. In: LINS E SILVA, Marieta Borges. *Fernando de Noronha: cinco séculos de história*. Recife: CELPE, 2007.

DARÓZ, Carlos. *A Guerra do açúcar: as invasões holandesas no Brasil*. Recife: EDUFPE, 2014.

EDMUNDSON, George. The Dutch on the Amazon and negro in the seventieth century. *English History Review*, v.XI, Oxford, 1896.

\_\_\_\_\_. The dutch power in Brazil. *English Historical Review*, v. XIV, n. 56, Oxford, out. 1899.

GEHRING, Charles (ed.). *Annals of New Netherland: the essays of A. J. F. van Laer*. New York: Consulate General of Netherlands, 1999.

GUEDES, Max Justo. *História naval brasileira*, v.2, tomo IA. Rio de Janeiro: SDM, 1990.

HART, Simon. *Prehistory of the New Netherland Company*. Amsterdam: City of Amsterdam Press, 1959.

LAET, Johannes. História ou annaes dos feitos da Companhia Privilegiada das Indias Occidentaes, desde o seu começo até o fim do anno de 1636. *Annaes da Bibliotheca Nacional do Rio de Janeiro*, n.33, Rio de Janeiro, 1911.

LINS E SILVA, Marieta Borges. *Fernando de Noronha: cinco séculos de história*. Recife: CELPE, 2007.

MAGALHÃES, Pablo Iglesias. *Equus Rusus: A Igreja católica e as guerras neerlandesas na Bahia (1624-1625)*. Tese (Doutorado em História Social) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2010.

MARLEY, David. *Wars of the Americas: a chronology of armed conflict in the Western Hemisphere*. Santa Barbara: ABC Clio, 2008.

MARX, Robert. *The capture of the Treasure Fleet: the story of Piet Heyn*. Dysart: McKay, 1977.

ORBEGOZO, Ignacio. *El Almirante D. Antonio de Oquendo*. San Sebastián: Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones, 1981.

ROOS, Doeke. *Zeeuwen en de WestIndische Compagnie (1621–1674)*. Hulst: Van Geyt productions, 1992.

SALVADOR, Vicente do. *História do Brasil por frei Vicente do Salvador, natural da Bahia*. São Paulo: 1931.

SCHWARTZ, Stuart B. *Segredos internos*. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.

SILVA, Luiz Geraldo. *Guerra dos mascates*. São Paulo: Ática, 1995.

SOUZA, Marcos da Cunha. A conduta militar holandesa no Brasil. *Revista do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil*, Rio de Janeiro, n.81, p.89-100, 1995.