

A navegação do mar del sur e a conquista da Paraíba: a política militar espanhola durante a Monarquia Hispânica*

Navegación por mar del sur y conquista de Paraíba: política militar española durante la Monarquía hispánica

Sylvia Brandão Ramalho de Brito

Doutora em História pela Universidade de Salamanca (Espanha). Afiliação Institucional: Universidade de Salamanca.

RESUMO

Este artigo tem por objetivo inserir a conquista da Paraíba em um contexto histórico mais abrangente, conectado à consolidação da Monarquia Hispânica na América portuguesa. A ocupação do território respondia a duas demandas principais: a necessidade de proteger a região contra os ataques dos franceses e, ao mesmo tempo, ser um anteparo da última fronteira em direção ao Peru. A ocupação daquele território foi uma das iniciativas prioritárias da dinâmica dos Habsburgo para o Atlântico, projeto que pode ser deduzido a partir da análise da documentação oficial e também de fontes, referentes ao período filipino, que ainda não haviam sido exploradas.

PALAVRAS-CHAVE: Atlântico; Monarquia Hispânica; História Marítima; Capitania da Paraíba

RESUMEN

Este artículo tiene como objetivo insertar la conquista de Paraíba en un contexto histórico más amplio, vinculado a la consolidación de la Monarquía hispánica en la América portuguesa. La ocupación del territorio respondió a dos demandas principales: la necesidad de proteger la región contra los ataques franceses y, al mismo tiempo, ser un escudo de la última frontera hacia Perú. La ocupación de ese territorio fue una de las iniciativas prioritarias de la dinámica de los Habsburgo para el Atlántico, proyecto que se puede deducir del análisis de la documentación oficial y también de fuentes, referentes al período filipino, que aún no habían sido exploradas.

PALABRAS CLAVE: Atlántico; Monarquía Hispánica; Historia Marítima; Capitania de Paraíba

O ESTREITO E A NAVEGAÇÃO

Nos primeiros anos da década de 1570, as relações entre a Espanha e a Inglaterra encontravam-se relativamente amistosas, ao ponto de as duas Coroas firmarem, em 1574, o Tratado de Bristol, em que ambas se comprometiam a não apoiar insurreições ou proteger piratas e corsários. Mas, pouco tempo depois, as circunstâncias que envolviam

*Artigo recebido em 22 de fevereiro de 2021 e aprovado para publicação em 12 de abril de 2021.
Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 17, nº 33, p. 11-28 – 2021.

a situação da Espanha nos Países Baixos, com repercussão na Inglaterra, levaram o governo inglês a se acautelar com relação às intenções de Filipe II e a ser furtivamente receptivo a ações que acometessem pontos vulneráveis dos espanhóis, tais como suas embarcações nos mares e as desprotegidas regiões costeiras de suas possessões (ZAMBRANO PEREZ, 2007, p. 43).

Por essa época, um grupo de investidores ingleses decidiu constituir uma pequena frota de cinco navios que teria como destino declarado o Mediterrâneo Oriental, mais precisamente Alexandria. Mas, esta não era a real rota a ser seguida na viagem. A preparação da expedição foi cercada de todo o sigilo possível, no sentido de esconder o seu verdadeiro destino, tanto dos espanhóis como até mesmo de alguns influentes membros do governo, em particular William Cecil, Lord Burghley, um dos principais conselheiros da Rainha Isabel I, que se preocupava em evitar transgressões que viessem provocar conflitos com a Espanha. Dentre os apoiadores do empreendimento encontravam-se várias proeminentes figuras ligadas à Coroa britânica o que levou John Horace Parry a afirmar que uma iniciativa de tal porte, com o tipo de investidores que dela participavam, demandaria, pelo menos, o velado assentimento de Isabel I, que, provavelmente, também teria feito subliminar aplicação de capitais na iniciativa (PARRY, 1984, p. 3).

Para comandar a empresa, da qual era também um dos investidores, foi escolhido o já na época afamado Capitão Francis Drake. Iniciado nas artes náuticas ainda adolescente, Drake, aos 20 anos, era mestre de navio e encontrava-se, em 1568, no porto mexicano de San Juan de Ulúa, em uma flotilha que desafiava a proibição espanhola de comércio de estrangeiros com suas colônias, e que foi impiedosamente

massacrada por forças sob o comando do Vice-Rei do México. Sobrevivendo a esse episódio, Drake teria iniciado, em represália, nos anos que se seguiram, sucessivos ataques e saques a portos e embarcações da Espanha na região do Caribe, culminando, em 1573, no istmo do Panamá, com a apreensão de um grande carregamento de prata, o que lhe permitiu um confortável e temporário afastamento da vida nos mares, até o tempo em que lhe foi dado o comando da frota que teria Alexandria como destino (ORTIGUEIRA AMOR et al, 2014). Os barcos liderados por Drake deixaram Plymouth, na Inglaterra, em dezembro de 1577. Quando estavam em mar largo, Drake comunicou aos navegantes que, na realidade, o destino da viagem seria o sul da América. Ao chegar ao Cabo Verde, nas proximidades da costa da África, de onde seria feita a travessia para o litoral brasileiro, Drake encontrou uma embarcação portuguesa, cujo piloto tinha conhecimento e perícia relacionados aos mares do sul, o que seria de grande valia na expedição (NUTTALL, 1914, p. 296). A nau acabou sendo tomada por Drake sendo também capturado o seu piloto, o portuense Nuno da Silva, que foi incorporado à viagem, da qual deixou importante relato¹.

O único registro documental existente sobre o percurso planejado para a viagem de Drake é um manuscrito de 1577, parcialmente danificado, em que se propõe que a expedição faça uma prospecção da costa meridional da América do Sul, alcance o Pacífico através do Estreito de Magalhães, navegue pela costa até 30º de latitude sul (na altura de Coquimbo no Chile atual), explorando as possibilidades de comércio e povoamento, em seguida retornando pelo mesmo percurso. Essa rota marítima, no extremo sul do continente americano, ligando os oceanos Atlântico e Pacífico, havia sido explorada

pela primeira vez, em 1520, pelo português Fernão de Magalhães, navegando no sentido leste-oeste, no comando de uma pequena frota espanhola (GRUZINSKI, 2015, p. 36). Desde então, a navegação por essa passagem interoceânica havia sido intentada pouquíssimas vezes, antes da expedição de Drake. As condições da região austral, com mares bravios, fortes ventos, baixas temperaturas e a própria distância desaconselhavam a utilização dessa passagem, que tomou o nome do seu explorador primeiro, como rota das embarcações espanholas com destino às suas colônias nas costas do Pacífico, que continuaram a ser atendidas pelo Caribe e istmo do Panamá. Drake fez a travessia do Estreito em dezesseis dias, chegando ao Pacífico com sua flotilha reduzida apenas à embarcação que ele próprio capitaneava. As demais naus, por motivos vários, foram abandonadas (PARRY, *Idem*, p. 4; 6).

Ao percorrer as costas das possessões espanholas, o corsário inglês encontrou-as totalmente desguarnecidas e iniciou uma série de saques e ataques aos portos do Chile e Peru. Navegando para o norte, assaltou o navio castelhano *Nuestra Señora de La Concepcion*, que apesar de apelidado *Cacafuego* estava praticamente desarmado, com valiosíssima carga, “twenty-six tons of silver, thirteen chests of rials of plate, eighty pounds of gold, besides diamonds and inferior gems”, talvez o maior saque realizado por corsários e piratas naqueles tempos (JOHNSTONE, 1837, p. 68-69). Diante dessa situação o Vice-Rei do Peru encetou providências para a perseguição a Drake, na presunção de que ele retornaria, navegando pela mesma rota através do Estreito, no sentido oeste-leste. Para chefiar a expedição de perseguição a Drake foi escolhido Pedro Sarmiento de Gamboa. De origem familiar *gallega*, Sarmiento encontrava-se, desde 1555, na América espanhola, sendo provável que

estivesse, há vinte anos, no Peru. Com capacidades multifacetadas, como militar, cosmógrafo e geógrafo, Pedro Sarmiento era também cronista, tendo deixado várias *relaciones*, diversos *memoriales*, poesias e a famosa “Historia de los Incas”, escrita em 1572 (MIGUEL BARROS, 2006, p. 26).

A expedição de combate a Drake, composta de duas embarcações, com 92 marujos e soldados, e plenamente aprovisionada de armas e munições, navegou para os mares do sul, à espera do retorno do corsário inglês para o Estreito com o fruto dos seus saques. Estando na costa norte do Pacífico, se apresentavam para Drake três alternativas de rotas. A primeira seria o retorno cumprindo o mesmo trajeto anterior, com a perspectiva de encontrar os espanhóis para interceptá-lo. Outra opção, encontrar o hipotético e lendário Estreito de Anian, o que seria o caminho mais curto para se chegar à Inglaterra. Francis Drake decidiu, então, cruzar o Pacífico, alcançar as Molucas, e, utilizando o caminho português para as Índias, contornar o Cabo da Boa Esperança retornando a Plymouth, três anos após a sua partida, concluindo a segunda circum-navegação da Terra. O corsário saqueador das terras e naus espanholas foi recebido na Inglaterra com honras de herói e condecorado com o título de *Sir* pela Rainha (WALLIS, 1984, p. 122).

Malograda teria sido a viagem de Pedro Sarmiento para o Estreito, se outras razões tão mais importantes que o combate a Drake não a tivessem motivado. A Instruccion por ele recebida do Vice-Rei do Peru, dentre outras recomendações, as explicitava:

VI. Al tiempo que os halláredes en la altura de la Entrada del Estrecho iréis con mucho mayor cuidado de ver todas las particularidades de Mar e Tierra que halláredes atendiendo á las comodidades de Poblaciones

que por alli puede haber [...] y procurad con vigilancia saber todas las Bocas que tiene el dicho Estrecho á la entrada por esta Mar, y medirlas poniéndoles nombres á quantas fueren, midiéndolas así por lo ancho como por lo fondo, y mirando en qual dellas hai mayores comodidades para fortalecerlas².

Sarmiento de Gamboa percorreu o Estreito de Magalhães, no sentido leste-oeste, em trinta e dois dias, elaborando um levantamento detalhado das condições e características do local, em cumprimento às Instruções que havia recebido. Ao se deparar com o Atlântico, Sarmiento navegou rumo à Espanha para fazer a entrega do seu relatório ao Rei. Depois de três meses em mar alto, chegou com sua embarcação ao porto de Santiago no Cabo Verde. De acordo com seu relato, “fueron barcos del Pueblo á saber qué Nao era, y la gente que era, y de onde venía: e como se les dixo que éramos del Pirú, y veníamos de allá por el Estrecho de Magallanes, enmudecían no creyéndolo, y teniéndolo por imposible [...]” (SARMIENTO DE GAMBOA, 1768, p. 342). Durante a sua permanência na Ilha de Santiago, onde aportavam naus que singravam o Atlântico, Sarmiento procurou, já que os ventos o tinham levado a navegar para longe da costa brasileira, obter notícias diversas sobre incursões de corsários e piratas e a presença de forasteiros nas terras americanas.

A ARMADA DO ESTREITO

Quando Pedro Sarmiento de Gamboa chegou à Espanha, em agosto de 1580, trazendo o relatório da sua investigação no Estreito de Magalhães para apresentar a Filipe II, o Rei se encontrava, há meses, na cidade espanhola de Badajoz, fronteira com Portugal, onde concentrara seu exército de 47 mil homens para adentrar o país vizinho, reclamando seu direito à

Coroa Lusitana (KAMEN, 2003, p. 257). Àquela altura, Filipe II já sabedor, há cerca de um ano, das pilhagens de Drake, tinha recebido parecer do Vice-Rei do Peru sugerindo que a melhor solução, a curto prazo, seria a construção de embarcações para patrulhamento da entrada do Estreito. Essa providência, após aprovação do Consejo de Indias, havia se iniciado, mas, foi interrompida pela carência de fundos da Coroa (PHILLIPS, 2016, p. 8-9). Preocupações várias do Rei com acontecimentos em que os espanhóis estavam envolvidos diretamente vinham postergando a execução da emergente medida proposta.

Pedro Sarmiento de Gamboa deslocou-se para Badajoz para apresentar ao Rei o relato da sua viagem e expor as suas considerações sobre a defesa do Estreito. Filipe II submeteu a proposta de Sarmiento de Gamboa ao Consejo de Indias, e pediu a avaliação de conhecedores da matéria. Apesar da contestação por parte de alguns conselheiros reais, sob alegação do elevado custo da empreitada em relação à construção de embarcações, o monarca decidiu aprovar o plano de Pedro Sarmiento. Como se veria posteriormente, as agressivas condições do local não permitiam um aumento significativo da navegação marítima para o Pacífico através do Estreito de Magalhães. As informações, não muito corretas, sobre o lugar, trazidas por Sarmiento, provavelmente influenciaram na decisão real de construção dos dois fortes no Estreito, que serviriam como defesas que desestimulassem a repetição, por outros corsários, da empreitada de Drake, criando uma rota de navegação para o Pacífico pela região, com reflexos na segurança das possessões castelhanas do Chile e Peru.

Em fevereiro de 1581, foram iniciados os preparativos para a realização da empresa e constituída uma comissão para tratar dos diversos aspectos do empre-

endimento. O Duque de Alba, o Marquês de Santa Cruz, juntamente com outras figuras notáveis do Reino, discutiam a logística militar da expedição, o número e tipos de embarcações, o quantitativo de soldados e marinheiros e a artilharia a ser usada nos fortes. Um grupo de engenheiros de origem italiana que então serviam à Monarquia Hispânica analisava os detalhes construtivos do projeto dos fortes. Nessas discussões, Sarmiento de Gamboa se fazia presente com os dados e informações que coletara sobre a região na sua viagem ao Estreito (ZULETA CAR-RANDI, 2013, p. 159).

O porte da empresa requeria um comandante qualificado, o que fez Filipe II colocar a empreitada sob as ordens do Capitão-General Diego Flores de Valdés, um dos mais destacados e experientes navegadores da armada da Espanha, com mais de trinta anos a serviços da Coroa. Asturiano, de origem nobre, Valdés principiara jovem no trato da vida do mar, em navios da armada real que cruzavam o Canal da Mancha com destino às províncias de Flandres. Depois de navegar durante anos, como capitão de naus, pelas Antilhas e Tierra Firme, Valdés participara, como almirante, da expedição, sob o comando de Pedro Menéndes de Avilés, com o objetivo de expulsar franceses que ocupavam a Flórida. Por sua participação na Flórida, Filipe II concedeu a Valdés a mercê de *caballero* da Ordem de Santiago, a mais importante das ordens militares da Espanha, estabelecida desde as lutas de reconquista do território espanhol aos mulçumanos. Promovido a General, Valdés comandou, posteriormente, as frotas da Tierra Firme e, por duas vezes, a Armada de la Guardia, uma esquadra de escolta aos comboios da Carrera de Indias. A escolha pelo Rei de Diego Flores de Valdés como Capitão-General da esquadra que ia ao Estreito de Magalhães desagradou a Pedro Sarmiento de Gam-

boa que imaginava, por ter persuadido Filipe II à adoção do seu plano de construção de fortes e colonização do Estreito, deveria caber a ele o comando da empresa (PHILLIPS, 2016, p. 10).

As relações de Flores de Valdés com Filipe II eram antigas. Com idade próxima à do Rei, o asturiano fez parte da esquadra que levou à Inglaterra o então Príncipe para o seu casamento com Maria Tudor (ALVAREZ DE LA RIVERA, 1924, p. 153). Esse conhecimento de muitos anos com o soberano dava a Flores de Valdés uma inusitada franqueza nos seus relatórios ao Rei, decorrente da relação de certa confiança existente entre os dois. Filipe II resolveu, então, numa decisão conciliatória, designar Sarmiento de Gamboa como governador das terras a serem ocupadas e colonizadas no Estreito. O aparente assentimento de Sarmiento com a decisão do Rei, na realidade latente e persistente irrisignação, teria desdobramentos no desfecho da expedição e na visão histórica que se formou dos acontecimentos da jornada.

Os preparativos para a expedição continuaram por toda a primeira metade de 1581. Em maio, foi emitido documento real com a Instrucción de Filipe II para Valdés, em que são explicitados e detalhados os verdadeiros objetivos da armada:

Habeis de advertir que por ahora conviene que no se entienda que esta Armada que se hace es para el Estrecho, así por lo que toca a los enemigos, y poderlos mejor castigar estando descuidados, como por que la gente vaya de mejor gana; y así publicareis, que es para la guarda de las Indias, que esto mismo se dice acá, y va referido en todos los despachos que hasta ahora se han hecho.³

Embora a construção dos fortes e a colonização das terras do Estreito constassem das recomendações reais⁴, o caráter

militar da jornada era predominante e a armada deveria priorizar a perseguição e punição aos corsários e a destruição de quaisquer lugares fortificados que eles tivessem estabelecido em toda costa atlântica. A travessia do Estreito somente seria feita caso houvesse a certeza de que embarcações invasoras o tivessem ultrapassado com destino à costa do Pacífico. O preâmbulo da Instrucción do Rei a Diego Flores de Valdés, que se compõe de 17 recomendações, demonstra o principal intento daquela que ficou conhecida como a armada do Estreito:

por quanto despues que se descubrió la comunicaci3n de los mares del Norte y Sur por el estrecho de Magallanes no se habia proseguido aquella navegacion por no parecer necessaria y estando por no haber usado casi nada Francisco Drac cosario ingles con algunos navios con [...] descubrimiento y pas3 por el mesmo estrecho ala mar del Sur en cuyos puertos ya se le hizo los Robos y daños que son notorios, y aun que de muchas partes salieron navios en su seguimiento no le pudieron hacer y asi livre del castigo que le queria sin [...] delito, se sali3 y fue causa de que era aquel Reyno y el de francia con el mismo intento se ayan armado por diferentes personas como se save que de proximo se ha hecho mucha cantidad de navios, y visto que no sola mente sera necessario defenderlos este proposito y fortificar el dicho Estrecho para vedarles la entrada pero tambien averia procurarlos castigar con Rigor para que con este exemplo se corrigiese el atrevimiento que otros podrian ter de hacer cosas semejantes, havemos acordado de mandar juntar en el Rio de Sevilla, y otros puertos del Andaluzia, una armada de navios y provido por cappitan

General della a Vos Diego Flores de Valdes, cavallero de la orden de santiago para que vais [...]y a visitar y correr aquellas mares, limpiarlas de los dichos cosarios y castigarlos⁵.

Conforme as instruções do Rei o verdadeiro escopo da expedição deveria ser mantido em sigilo, tanto para que a empresa não chegasse ao conhecimento das nações não ibéricas, como para não dificultar o recrutamento dos que embarcariam, considerando que já eram sabidas pelos marinheiros as condições adversas dos mares nas proximidades do Estreito, a se prever perigosa a viagem. Os maiores entraves aos trabalhos de preparação da expedição foram decorrentes da escassez de recursos da Coroa para viabilizar os equipamentos, artilharias e suprimentos diversos, necessários ao empreendimento, e o recrutamento de soldados e marinheiros. A arregimentação de cerca de dois mil e quinhentos homens de terra e mar para a armada do Estreito sofreu várias atribulações, considerando-se que muitos deles serviam nas tropas que a Espanha mantinha na Itália e Flandres e um expressivo contingente participava, na época, das frotas comerciais espanholas. A baixa remuneração e o segredo que cercava a empresa, com a possibilidade de uma perigosa jornada, desestimulavam o recrutamento. Documentos coetâneos aos fatos demonstram que componentes de frotas que retornavam à Espanha tiveram que ser transferidos, à força, das naus em que se encontravam para as embarcações da armada, e, um grupo de 280 recrutados teve que ficar aprisionado, para evitar que os soldados desertassem, até que houvesse a partida da expedição (PHILLIPS, 2016, p. 26).

Informações chegadas à Coroa advindas do embaixador na França, Juan Baptista de Trassis, davam conta que,

no norte da França, uma grande expedição composta de 12 navios se organizava com destino a terras brasileiras⁶. Concomitantemente, outros relatos indicavam rumores de movimentação de ingleses com o intuito de repetir as investidas de Francis Drake. Essa situação levava à premência na montagem da armada do Estreito, mas, dificuldades logísticas na preparação da frota ocasionavam a postergação da sua partida. Desde que Filipe II designou Diego Flores de Valdés como Capitão-General da chamada armada do Estreito, descontentamentos surgiram vindos daqueles que se julgaram considerados pela escolha. A partir daí, foram imputados, quase que exclusivamente, a Valdés todos os percalços e transtornos por que passou o empreendimento. Pedro Sarmiento de Gamboa, considerando-se o motivador da existência da empreitada, desde os passos iniciais da preparação da expedição, colocou-se em frontal antagonismo ao comando de Valdés, registrando sua insatisfação em cartas e em narrativas que escreveu sobre a jornada (FERNANDEZ DURO, 1897).

A JORNADA

No século XVI, não existiam armadas ou exércitos regulares. As tropas e esquadras eram formadas com fins transitórios e específicos e assim se deu com a armada do Estreito. A armada foi constituída por 23 naus, sendo que apenas quatro embarcações pertenciam à Coroa, a *galeaza capitana San Cristóbal*, o navio com que Pedro Sarmiento de Gamboa atravessara o Estreito e duas fragatas. As demais foram alugadas aos seus proprietários mediante pagamento mensal com base na capacidade em tonelagem das embarcações, totalizando 8.400 toneladas contratadas (MENA GARCÍA, 2003, p. 278).

Após vários atrasos e atendendo determinação do Rei para que a armada

iniciasse a viagem o mais breve possível, o Duque de Medina Sidonia, capitán general del mar de Andalucía, estabeleceu a data da partida da expedição para 25 de setembro de 1581, saindo do porto de Sanlúcar de Barrameda, base das operações da expedição. Até então, o destino da esquadra era desconhecido da maioria dos que iam viajar. A data aprazada desconsiderou advertências feitas pelos pilotos sobre a impropriedade daquela escolha, em razão de que os dias seguintes ao equinócio seriam passíveis de incidência de fortes tempestades.

Com ventos calmos, cinco naus saíram ao mar no dia 25 de setembro, seis no dia seguinte, e, no dia 27, a *galeaza capitana* e as demais embarcações da esquadra deixaram o porto de Sanlúcar de Barrameda. Após seis dias de navegação com brisas favoráveis, quando a esquadra se encontrava nas proximidades de Cádiz, a cerca de 105 milhas de Sanlúcar, irrompeu fortíssima tempestade com danosas consequências para a expedição. É Pedro de Rada, escribano mayor da armada, quem descreve o quadro daqueles dias tormentosos:

Y otro dia sabado 7 nos hallamos tan decaidos que nos alejamos de la baya de cadiz diez leguas y los pilotos no sabian donde estaban. [...] la nao nombrada Nuestra Senora de Guia de que era capitán Martin de Quiros se fue al fondo y se ahogaron todos los que en ella yban que fue la mayor lastima que se pasó sin poder socorrer a un solo hombre aunque era las quatro de la tarde; yban en esta nao 150 hombres y unas mujeres y niños pobladores⁷.

Resultado da funesta tormenta: naufrágio de quatro embarcações e várias naus danificadas. Perderam-se provisões, armamentos e munições, e morreram aproximadamente 800 pessoas na tragédia. Em Cádiz, os trabalhos de recuperação

das naus e de recomposição do abastecimento da frota e das munições e armamentos perdidos durante a tempestade se estenderam até meados de novembro. No dia 23 de novembro, Filipe II determinou a partida da expedição com destino ao Rio de Janeiro, onde deveria permanecer até outubro do ano seguinte, aguardando condições favoráveis de navegação para o Estreito. No dia 2 de dezembro, a frota estava pronta para deixar a Baía de Cádiz. Quando todos já estavam embarcados, surgiu uma forte ventania vinda do leste, que durou quatro dias, atingindo as naus com tal intensidade que a Fragata *Guadalupe* foi a pique. Com a melhoria do tempo, a expedição, enfim, partiu de Cádiz na manhã do dia 9 de dezembro. A armada do Estreito de Magalhães estava, então, resumida a 16 embarcações com 2.408 pessoas a bordo (PHILLIPS, 2016, p. 37).

Após um mês de navegação, a armada aportou na Ilha de Santiago, no Cabo Verde, ponto de parada das naus que cruzavam o Atlântico. Considerando que a expedição ia demorar alguns dias em Santiago e estava no local uma caravela de partida para o Brasil, Valdés, atentando para a principal finalidade da expedição, enviou cartas para os governadores da Bahia e Pernambuco. Conforme narra Pedro de Rada, o teor das missivas se referia, especificamente, a pedidos de informações sobre o estado das costas brasileiras com relação a incursões corsárias e pacificação das terras. Os governantes deveriam enviar as notícias para o Rio de Janeiro para onde, em seguida, a armada se deslocaria⁸. É patente, mesmo antes de chegar ao Brasil, a preocupação de Valdés com o estado da costa brasileira, alvo de já sabidas constantes investidas de franceses em resgates da chamada madeira de tinta.

Com o reforço de provisões, e com mais de 50 deserções, a armada deixou o Cabo Verde no dia 2 de fevereiro de 1582.

Depois de 53 dias de navegação, com muitos enfermos e mais de 150 mortos no percurso, por doenças relacionadas à precária alimentação e condições de salubridade das naus, a esquadra chegou ao Rio de Janeiro. Sarmiento, que escreve na terceira pessoa, com imensurável autolouvação e sempre aproveitando para fustigar Flores de Valdés, afirma que muitos mais teriam morrido se não fosse a ajuda de pessoas benevolentes e dele próprio, que atuou organizando o envio de mantimentos para os enfermos e convalescentes (SARMIENTO DE GAMBOA, 1895, p. 240).

Quando da chegada da expedição, o Rio de Janeiro era uma pequena povoação sem muitos recursos para receber um contingente tão elevado de pessoas. Com muitos doentes na armada, os colonos que viviam na povoação se ofereceram para tratar dos enfermos. Diego Flores de Valdés, considerando a precariedade do lugar para suprir as necessidades da armada durante o período em que ficariam aguardando a partida para o sul do Atlântico, enviou uma missão para a então mais abastada e antiga cidade de São Vicente para obter as provisões requeridas (VILARDAGA, 2010, p. 67). A armada permaneceu no Rio de Janeiro por mais de sete meses. Aguardava, além do tempo propício para continuar a viagem para o Estreito, o reforço de suprimentos prometido por Filipe II, quando da partida da Espanha. Durante a internada no Rio, fato a merecer registro foi o recebimento por Valdés de correspondência vinda do Reino dando-lhe ciência da concessão a ele por Filipe II da Encomienda de Oreja na Ordem de Santiago. O que demonstra que apesar das renitentes manifestações afrontosas de Pedro Sarmiento contra o seu comando na armada, Flores de Valdés continuava em alta conta no conceito do monarca. Outra carta recebida da Espanha dava notícia de partida de franceses

com destino ao Brasil, a ressaltar e rememorar a principal finalidade da expedição, aquela de perseguição aos corsários⁹.

RUMO À PARAÍBA

Ao tempo em que Filipe II reivindicava seus direitos ao trono português, encontravam-se os franceses, há quase uma década, em um proveitoso convívio com os indígenas Potiguara nas terras da Paraíba, estimulando agressões aos portugueses estabelecidos nas proximidades. Foram fracassadas todas as tentativas de expulsar os franceses da região e pacificar os indígenas, iniciadas ainda no tempo do Rei português D. Sebastião. Filipe II, quando se encontrava em Badajoz, à espera de ser reconhecido nas Cortes de Tomar, em setembro de 1580, recebeu uma solicitação que fosse enviada às terras do Brasil pessoa diligente que desse a notícia de sua vitória em Portugal. Em fevereiro de 1581, quando Filipe II se achava em Elvas e não havia ainda sido formalizada em Tomar a União Dinástica, sugeriu-se o envio às partes do Brasil do Capitão Frutuoso Barbosa, e foi o próprio monarca, em carta de fevereiro de 1581, a D. Duarte de Castelo Branco, quem ordenou a imediata partida. Frutuoso Barbosa deveria socorrer a região da Paraíba e seguir para a Bahia, ao encontro de Lourenço da Veiga, para o governador mandar proceder à aclamação do novo Rei nas várias capitânias. No mês seguinte, foram autorizados, através de cartas régias, o fornecimento dos armamentos e mantimentos necessários para que Barbosa pudesse proceder a preparação de sua segunda expedição¹⁰.

Na Paraíba, continuava-se a mancomunação dos franceses e dos Potiguara no resgate do pau-brasil, com a extração de relevantes carregamentos da madeira sem incidência de qualquer tributação, os quintos reais, o que acarretava expressivos prejuízos para os ibéricos. Acres-

ça-se a isso, em caráter preponderante, a inserção de Portugal e suas colônias na nova conformação geopolítica advinda da União Ibérica. Todo esse ambiente conjuntural foi, sem dúvida, considerado quando da montagem e preparação da chamada armada do Estreito, que apesar ter sido cunhada nos registros históricos com essa titulação não tinha o estabelecimento no Estreito de Magalhães como sua tarefa primordial, mas sim varrer das costas atlânticas da América corsários e contrabandistas, e, sendo a Paraíba, à época, um dos alvos da cobiça desses traficantes, essa orientação perpassa todo o curso da expedição, desde as primícias. Essa diretriz se observa nas instruções do Rei para Diego Flores de Valdés e na escolha do Rio de Janeiro como porto brasileiro para a armada invernar, muito mais próximo da Paraíba do que do Estreito, a atender recomendações de Conselho Real que considerava o local adequado “[...] por que de el se puede acudir a la necesidad que se ofrezca en la banda del norte”¹¹. De acordo com o relato de Pedro de Rada, os generais Diego Flores de Valdés e Diego Alcega deixaram o Rio de Janeiro, em 2 de junho de 1583, “para saler de este puerto e yr corriendo toda la costa de brasil con destino de limpiarla y hechar de ella los corsarios [...] e yr a la paraiba donde estan los franceses fortificados”¹². A frota chegou à cidade de São Salvador da Bahia de Todos os Santos no dia 13 de julho, sem maiores incidentes.

Esse ambiente conflituoso levava a América portuguesa e as terras da Paraíba a caírem nas malhas da rede de enfrentamentos que envolviam a Monarquia Hispânica com os países do norte europeu. Tendo o General Diego de Alcega retornado à Espanha, Valdés justificara a Filipe II, em correspondência encaminhada por ele ao Rei, a sua permanência na Bahia, conforme seu próprio relato:

[...] combenia mucho que mi persona quedase en la ciudad con los navios de armada que traje assi para la seguridad della como para yr de aqui a pernambuco y a la paraiba echar de alli los franceses que estan fortificados [...] y assi escribi a Su Mag. que la principal causa de mi quedada fue para yr a la paraiba y hechar de alli los françeses y dejar aquel puerto con defensa y seguridad.¹³

Diego Flores de Valdés ficou na Bahia durante quase oito meses, aguardando o desfecho do confronto que se deu nos Açores entre os espanhóis e o consórcio de partidários de D. Antonio e franceses comandados por Filipi Strozzi¹⁴. Com as precárias comunicações existentes à época, somente em 12 de janeiro de 1584, quando aportou em Salvador navio procedente de Viana do Castelo, é que se tomou conhecimento da vitória das forças de Filipe II na Ilha Terceira, cinco meses antes, quando a armada espanhola derrotou as forças francesas, sepultando, terminantemente, as últimas esperanças do Prior do Crato de conquistar o trono de Portugal (SUMÁRIO, 2006, p. 37). E então, com todas as providências tomadas, Diego Flores de Valdés partiu, em primeiro de março, com destino à Capitania de Pernambuco, onde seria preparada a expedição para a Paraíba. Embarcaram na frota do general espanhol o ouvidor-geral Martim Leitão, o provedor-mor Martim Carvalho e o bispo D. Antônio Barreiros. A frota era composta de quatro naus remanescentes da armada do Estreito, um navio deixado pelo General Alcega, uma caravela e duas naus portuguesas e mais dois pequenos navios carregados de açúcar que viajavam sob proteção da armada, ao todo dez embarcações¹⁵.

A historiografia clássica e mesmo contemporânea certificou, sem refutações, o capítulo dos acontecimentos quinhentistas

referentes à ida do espanhol Diego Flores Valdés para combater os franceses que, durante anos, traficavam na emboadura do Rio Paraíba, na época também chamado de Rio São Domingos. A visão pética que os historiadores formaram sobre o episódio, sedimentada por anos de recorrentes repetições, justificavam a presença do general asturiano no território da Paraíba por uma perspectiva ditada pela casualidade e improvisação. Estaria Valdés na Bahia, retornando para a Espanha, quando se deu mais uma tentativa frustrada dos portugueses em expelir os franceses da Paraíba. Instado pelo governador-geral, a rogo dos moradores das capitanias de Pernambuco e Itamaracá, Valdés teria se deslocado para combater os franceses como uma forma compensatória do seu fracasso na empresa do Estreito de Magalhães.

A historiografia hispânica sobre o episódio, em regra, caminha na mesma vereda dos autores brasileiros. Os relatos e as versões dos espanhóis sobre a ida de Diego Flores de Valdés à Paraíba foram construídos sobre os alicerces dos vários depoimentos e narrativas de Pedro Sarmiento de Gamboa que, frontal e acintosamente, desconsideravam a participação do general asturiano em todas as fases da denominada armada do Estreito, desde que, preterido por Filipe II, não assumiu o comando da empresa. Antonio de Herrera, na sua coeva *Historia General del Mundo, de XV años del tiempo del señor Rey don Felipe II*, publicada em Valladolid, em 1606, escreve que Valdés, estando na Bahia, teria ido à Paraíba persuadido por Frutuoso Barbosa, Capitã de aquella tierra, para expulsar os franceses que “alli avia mucho tiempo que avia poblado, y ella uan fortificados por el comercio del palo del Brasil que es lo mejor, y mas fino de aquella Costa” (HERRERA, 1606, p. 563). Quase três séculos depois, a contida

narrativa de Herrera foi substituída pelas diatribes contra Valdés dos apologistas de Sarmiento, dos quais o mais destacado foi o já mencionado Cesáreo Fernández Duro. Esse engrandecimento de Pedro Sarmiento nos eventos da armada do Estreito em detrimento de Diego Flores de Valdés foi questionado por Antonio Rumeu de Armas para quem os historiadores têm sido muito intransigentes em criticar a atuação de Valdés e generosos em ajuizar as virtudes de Sarmiento de Gamboa “[...] con una interpretación maniqueísta de la historia, Flores es siempre el malo y Sarmiento un dechado de bondade y abnegación.” (RUMEU DE ARMAS, 1985, p. 5-32).

Poucas vozes discordantes, quase solitárias, se apresentaram em contraposição ao que, até hoje, está sedimentado na historiografia luso-brasileira e espanhola, com relação aos reais objetivos da expedição de Valdés. Pesquisas recentes realizadas nos arquivos espanhóis demonstram que a incursão à Paraíba da armada comandada pelo Capitão-General Diego Flores de Valdés era prevista e pretérita à saída da frota do porto de Sanlúcar de Barrameda. O aparecimento do códice do *escribano mayor* da armada do Estreito, a *Relación* de Pedro de Rada, com a sua detalhada e fidedigna narrativa das ocorrências da expedição do Estreito, vem se contrapor, de forma nítida e convincente, ao atual estágio historiográfico que é aceito sobre os fatos motivadores da chamada “batalha da Paraíba”, o longo embate para expulsar os franceses da região (AUTOR, 2020).

O CENÁRIO DA GUERRA

No dia 19 de março de 1584, após dezenove dias de navegação desde a partida da Bahia, a frota chegava a Pernambuco. Na cidade de Olinda as naus ficaram ancoradas longe da costa, o que não permitia a aproximação de naus maiores que 200 toneladas. Após desembarcar, Valdés reu-

niu-se com a Câmara de Olinda, estando presentes também autoridades e pessoas gradas do lugar, expondo a importância da expulsão dos franceses da Paraíba para a tranquilidade e segurança da região, pacificando os “belicosos” Potiguara, e, para que os portugueses assumissem o domínio sobre o então chamado “puerto de san domingos de la parayva”, conforme está assentado na coeva *Relación* de Andrés Eguino¹⁶. Valdés pediu o envolvimento na empresa de todos os que habitavam aquela terra. Os moradores concordaram em constituir, às suas expensas, uma força, acrescida com indígenas aliados, que iria por terra à Paraíba, concomitantemente à armada. Filipe de Moura, lugar-tenente de Jorge de Albuquerque, terceiro donatário da Capitania de Pernambuco, foi escolhido como comandante das tropas terrestres¹⁷.

A frota rumo ao Rio Paraíba foi, então, formada: cinco naus espanholas, quatro embarcações remanescentes da armada do Estreito e uma das naus que vieram da Espanha com o General Diego de Alcega; duas portuguesas que foram incorporadas na Bahia, sob o comando de Diogo Vaz da Veiga; duas que Valdés confiscara em Pernambuco e uma caravela de Tomé da Rocha que era, no relato de Pedro de Rada, um nobre pernambucano¹⁸. Os portugueses e indígenas aliados se concentraram na Vila de Igarassu e, no dia 5 de abril, após as providências tomadas pelo ouvidor-geral Martim Leitão, que não acompanhou a expedição, iniciaram o percurso para a Paraíba. A marcha seguiu pelo caminho de Simão Rodrigues Cardoso, vereda desbravada, poucos anos antes, por Rodrigues Cardoso quando então capitão e ouvidor de Pernambuco tentara, sem êxito, em consórcio com Frutuoso Barbosa, a conquista da Paraíba (SALVADOR, 1982, p. 222).

Providências foram tomadas para a partida da frota. Na *galeaza capitana San*

Cristóbal, de 700 toneladas, de propriedade real e maior embarcação da dita esquadra do Estreito, ia o estado-maior da armada, além do General Valdés, o contador e vedor Andrés de Eguino, o tesoureiro Pedro de Esquivel, o conselheiro capitão Juan Ramos, o sargento-chefe Pedro de Loáisa e o escrivão-chefe Pedro de Rada, dentre outros graduados. A eles se juntou, no decorrer da viagem, Frutuoso Barbosa, o que se pode depreender pela importância de Barbosa na expedição, provavelmente decorrente da carta régia para a conquista da Paraíba de que ele era ainda possuidor desde os tempos do Rei cardeal D. Henrique.

A já sabida pouca profundidade da foz do Rio Paraíba fez com que, em Salvador, duas naus portuguesas de tonelagem compatível às operações no local fossem agregadas à armada sob o comando de Valdés. Essas duas embarcações estavam sob as ordens de Diogo Vaz da Veiga, filho do antigo Governador-Geral Lourenço da Veiga, e do Capitão Pedro Correia de Lacerda. A armada partiu de Olinda na sexta-feira 6 de abril, “una hora antes que amanheçese”, conforme o relato de Pedro de Rada. Na altura da Ilha de Itamaracá “que esta cinco leguas mas alla de Pernambuco”, conforme havia sido anteriormente combinado, ainda seguindo a descrição de Rada, o Capitão de Itamaracá, Pero Lopes Lobo, veio juntar-se à esquadra com uma pequena galé e três barcos de nativos. Assim rematada e constituída a expedição, não há registro de maior frota que, até então, houvesse singrado as costas do Brasil, tanto pelo número das embarcações quanto pelo porte das naus que a compunham. No dia seguinte, a armada chegou à Paraíba. Às três da tarde, a *capitana* ancorou “en nuebe brazas un poco más adelante del Cavo Blanco” à espera de naus que haviam se atrasado. No início da manhã do domingo, a armada reunida retomou a navegação. Ao se

aproximar a frota da embocadura do Rio Paraíba, divisou ao longe uma embarcação francesa que deixava a foz do rio, mas que, sempre de acordo com a narrativa de Rada, não teria condições de ser alcançada e capturada¹⁹.

Esse relato de uma testemunha ocular do fato se contrapõe ao que escreveu Fernández Duro de que Valdés “dejando en la boca las naos mayores com tal descuido ó tibieza, que una de los franceses se les fué á la vista, haciéndose á la mar” (FERNANDEZ DURO, 1897, p. 166). De acordo com Pedro de Rada, às 10 da manhã, a armada ancorou na cercania do “puerto de la Parayva” de onde se podia avistar quatro naus francesas fundeadas em uma das margens do estuário do rio, três delas atracadas próximas e a outra mais distante. Preparou-se, então, a entrada das forças no braço de mar para abordagem dos franceses. O General Diego Flores de Valdés deixou a nau *capitana* e transferiu-se para a Fragata *Sancta Ysavel* com homens por ele escolhidos. Ao anoitecer, atracaram a cerca de meia légua do local onde os franceses haviam feito um baluarte com cinco peças de artilharia. No dia seguinte, ainda no relato de Pedro de Rada, ao tentarem penetrar mais no rio, as forças espanholas foram alvejadas pelos franceses. O general asturiano determinou que o fogo não fosse respondido e que uma bandeira branca fosse levantada para saber da disposição dos franceses para a paz. Como os franceses continuaram a atirar, Valdés ordenou que da fragata o Capitão de Artilharia Espinosa direcionasse fogo contra os inimigos, e também que a artilharia da nau de Diogo Vaz da Veiga também o fizesse²⁰.

A disparidade das forças era descomunal. As entrelopas embarcações francesas eram de contrabandistas de pau-brasil e a feitoria feita no local para resgate do pau de tinta tinha, de forma compreensível,

precário armamento. Andrés de Eguino na sua *Relación* sobre a jornada na Paraíba estimou a maior das naus francesas em 200 toneladas, certamente menos que isso em razão da pouca profundidade na boca do rio, e poderiam os navios gauleses “tener cada hu treynta y quarenta ombres²¹”, o que totalizariam, as cinco naus, aproximadamente 200 homens a bordo. Do lado espanhol, somente a capitana *San Cristóbal* tinha capacidade para mais de 300 pessoas. Além disso, a Nau *San Cristóbal* e a Fragata *Sancta Ysavel*, ambas pertencentes à Coroa espanhola, durante anos serviram à Armada de la Guardia, esquadra armada para escolta e proteção dos navios espanhóis, e eram apropriadas para combate. Se isso não bastasse, diferentemente de contrabandistas de pau-brasil, os espanhóis tinham entre eles os mais experimentados combatentes daquela que, na época, era uma empresa militar nos moldes da guerra, a exemplo do Capitão de Artilharia Andrés Espinosa que desferiu fogo no baluarte francês, celebrado no cordel do soldado Juan Peraza, “Y aqueste Andrés de Espinosa, por ser persona ingeniosa, era artillero mayor, y ninguno era mejor [...]” (PERAZA, 1881, p. 468).

Ao perceberem os estragos causados pela artilharia dos homens de Valdés à feitoria que haviam instalado na margem do rio para resgate do contrabando, constituída do fortim e das choças em que se abrigavam e guardavam aprestos, os franceses passaram a queimar as suas três embarcações que estavam juntas e também as suas próprias instalações. Isso é o que está registrado no relatório de Pedro de Rada. O cronista jesuíta, que não estava presente na ocasião do ocorrido e que, posteriormente, o relatou no seu *Sumário das Armadas*, o fez com redação não muito evidente, que foi praticamente copiada por frei Vicente do Salvador, fazendo suscitar dúvidas sobre o que havia realmen-

te acontecido. Do texto jesuítico se extrai que “(Valdés) que aí achou, surtas e varadas em terra, cinco naus de franceses, que já tinha queimadas, e uma lhe fugiu” (SUMÁRIO, 2006, p. 39). Frei Vicente do Salvador, por sua vez, escreveu: “[...] onde acharam a Diogo Flores, que já tinha queimadas três naus francesas que ali achou surtas e varadas em terra [...]” (SALVADOR, 1982, p. 222). Observa-se que mesmo na arreesada escrita do jesuíta não se indica que Valdés “queimou” as naus, mas que já as “tinha queimadas”. Mesmo assim a versão de que as naus francesas foram queimadas pela tropa de Valdés foi cancelada por Varnhagen, “(Valdés) [...] ao chegar à Paraíba, encontrou aí seis naus francesas, das quais mandou incendiar cinco [...]” (VARNHAGEN, 1981, p. 383) e Capistrano de Abreu “(Valdés) [...] queimou alguns navios franceses carregados de pau-brasil” (ABREU, 1988, p. 101). Capistrano, posteriormente citando Andrés de Eguino e Juan Peraza, admitiu implicitamente o seu erro na descrição do episódio, quando fez as suas valiosas anotações à *História do Brasil* de Varnhagen (VARNHAGEN, Idem, p. 391). Na impossibilidade de enfrentar a muito maior força que tinha a esquadra de Valdés ou de fugir pelo mar com as naus sem seus acessórios de navegação, restou como alternativa para os franceses queimar as embarcações e se internarem na mata com seus aliados Potiguara.

A tropa que veio, por terra, de Pernambuco e Itamaracá chegou ao porto da Paraíba no dia 19 de abril. Segundo o relatório de Pedro de Rada, Valdés reuniu todos os seus homens para tratar da construção de um forte “para defensa del puerto y seguridad de la tierra”. O forte, “de terra e faxina”, foi situado na margem esquerda do rio, a uma légua da embocadura. No dia 22 de abril, a construção do forte teve início com a participação do próprio Ge-

neral Valdés que, segundo a *Relación* de Pedro de Rada, na presença de todos, pegou uma pá e começou o trabalho²². Como as naus maiores estavam afastadas do porto e submetidas a mar revolto, com a quebra de cabos e âncoras, situação que não poderia perdurar, decidiu o General Valdés providenciar as medidas a serem tomadas para o seu retorno para a Espanha. Como Capitão-General da armada Valdés tinha autoridade, concedida pelo Rei para deliberar, tanto no mar como na terra. O poder de um Capitão-General de uma frota espanhola chegava mesmo a superar o de um Vice-Rei, se ambos estivessem num mesmo lugar ao mesmo tempo (PHILLIPS, 2016, p. 19). E assim, o General Valdés designou o Capitão Francisco de Castrejón como alcaide do forte que estava sendo construído²³.

No dia 29 de abril, foi transmitido ao Capitão Francisco de Castrejón o forte ainda em construção, tendo sido feita a cerimônia de costume com o *voto y solemnidad* do alcaide da fortaleza. O termo *de voto y solemnidad* de Castrejón, documento inédito, faz parte dos manuscritos de Pedro de Rada²⁴. Na guarnição do forte, sob o comando de Castrejón, ficaram 110 soldados armados com mosquetes e arcabuzes, e foram deixadas provisões e munições para sete meses de duração. O navio tomado aos franceses foi deixado para, após o seu desmanche, ter sua madeira utilizada nas obras do forte. Também, três lanchas abandonadas pelos franceses foram deixadas para utilização por Castrejón²⁵. No início da construção da fortaleza decidiu-se chamá-la de San Phelipe y Sanctiago, conforme se lê no relatório de Pedro de Rada²⁶. Esse nome do forte já aparece em documentos oficiais anteriores à data da volta de Valdés para a Espanha, tais como em uma *Relación de bastimentos*²⁷ entregues, em 28 de abril, a Castrejón pelo provedor da armada Este-

ban de las Alas, e, no *voto e solemnidad*, do dia 29 de abril, quando da transmissão do forte em construção ao capitão Francisco de Castrejón²⁸. A fortificação na Paraíba foi, na época, uma das mais importantes da costa brasileira, com capacidade para “perto de 170 homens, e alguns de cavalo” na estimativa da crônica jesuítica (SUMÁRIO, 2006, p. 40).

Diego Flores de Valdés, segundo o relato de Rada, após entregar certificados aos homens de Pernambuco pelos serviços que estavam prestando, deixou, no último dia do mês de abril, a Paraíba retornando para a nau *capitana*, navegando para a Espanha na terça-feira, dia primeiro de maio de 1584, o que seria para Rada, incorretamente, o dia da celebração dos santos São Filipe e Santiago, que somente se daria dois dias depois. Como, ao que conseguimos averiguar, a data comemorativa dos dois apóstolos nunca mudou, também não foram muito atentos os religiosos que escreveram sobre o fato, o jesuíta redator do *Sumário das Armadas* e frei Vicente do Salvador, quando indicaram São Filipe e São Tiago como os santos do primeiro de maio, e daí vinculando a partida de Valdés naquele dia ao nome da forte em construção, versão que sancionada por Varnhagen persiste, até hoje, em quase toda a historiografia do período.

O objetivo deste artigo foi compreender a política colonial espanhola para a região do Atlântico sul, demonstrando de forma investigativa o percurso que conduz à compreensão da inserção da região da Paraíba no horizonte da Monarquia Hispânica. Os debates, na esfera da administração régia, sobre fortificações na região demonstram uma clara preocupação com a defesa da área, em uma época atormentada pela ameaça constante de invasões “estrangeiras”. A compreensão do processo de conquista da região da Paraíba é importante para entender a sistemática

imperial dos Filipes para a América portuguesa. Notadamente, o objetivo de conquistar a região já existia há muito tempo, não foi uma idealização espanhola. No entanto, a atuação das tropas de Diego Flores de Valdés, fundando no território uma fortificação real, derrubou muitas das lógicas do sistema português que vigoravam desde os anos 30 e 40 do século XVI. A frota de Valdés inseriu o território da Paraíba, e por consequência o Brasil, no disperso mosaico de empreendimentos encetados pelos Habsburgo.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFIAS

ABREU, Capistrano. *Capítulos de história colonial*. 7 ed. Belo Horizonte: Itatiaia, São Paulo: EDUSP, 1988.

ALVAREZ DE LA RIVERA, Senén. *Biblioteca historico-genealogica asturiana*. Vol. 1. Santiago de Chile: Imp. Cervantes, 1924.

FERNANDEZ DURO, Cesareo. *Historia de la Armada española desde la unión de los Reinos de Castilla y Aragón*. Tomo II. Madrid: Establecimiento tipográfico Suc. Rivadeneyra, 1897.

GRUZINSKI. *A águia e o dragão. Ambições europeias e mundialização no século XVI*. Tradução Joana Angélica d'Avila Melo. São Paulo: Companhia das Letras, 2015.

HERRERA, Antonio de. *Segunda parte de la Historia general del Mundo, de XV, años del tiempo del Señor Rey don Felipe II, el Prudente, desde el año de MDLXXI hasta el de MDLXXXV*. Valladolid: Juan Godinez de Millis, 1606.

JOHNSTONE, Christian Isobel. *Lives and Voyages of Drake, Cavendish and Dampier*. Edinburgh: Oliver & Boyd, Tweeddale Court, Third Edition, 1837.

KAMEN, Henry. *Filipe da Espanha*. Tradução de Vera Mello Joscelyne. Rio de Janeiro: Editora Record, 2003.

LANDIN CARRASCO, Amancio. *Vida y viajes de Pedro Sarmiento de Gamboa*. Madrid: Instituto Histórico de Marina, 1945.

MENA GARCÍA, Carmen. "La Casa de la Contratación de Sevilla y el abasto de las flotas de Indias". In ACOSTA RODRÍGUEZ, Antonio; GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, Adolfo y VILA VILAR, Enriqueta (Coords.). *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*. Sevilla: Universidad de Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas y Fundación El Monte, 2003, pp. 237-278.

MIGUEL BARROS, José. *Pedro Sarmiento de Gamboa. Avatares de un caballero de Galicia*. Santiago de Chile: Editorial Universitaria, 2006.

NUTTALL, Zelia. *New Light on Drake. A collection of documents relating to his voyage of circumnavigation 1570-1580*. London: Hakluyt Society, 1914.

ORTIGUEIRA AMOR, J. A; POGGIO CAPOTE, M; HERNÁNDEZ CORREA, V; HERNÁNDEZ MARTÍN, L. La expedición de Francis Drake a las Indias Occidentales (1585-1586) y el ataque

a Santa Cruz de La Palma: apuntes de estrategia naval y otras noticias histórico-culturales. *TEBETO*. Anuario del Archivo Histórico Insular de Fuerteventura, Nº. 7, pp. 107-186, 2014.

PARRY, John H. *Drake and the World Encompassed in Sir Francis Drake and the Famous Voyage, 1577-1580*. Essays commemorating the quadricentennial of Drake's circumnavigation of the Earth, edited by Norman J. W. Thrower. California: University of California Press, 1984.

PERAZA, Juan. "Relacion cierta y verdadera que trata de la victoria y toma de la Parayva, que el ilustre señor Diego Flores de Valdés tomó con la armada de su Majestad Real, de que iba por Capitan general en la jornada de Magallanes y guarda de las Indias..." [1.ª ed.] Sevilla: Fernando Maldonado, 1584. In FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo. *Arca de Noé: Libro Sexto de las Disquisiciones Náuticas*. Madrid: Imprenta, Estereotipia y Galvanoplastia de Aribau y C.ª, 1881.

PHILLIPS, Carla Rahn. *The struggle for the South Atlantic: the Armada of the Strait, 1581-1584*. Abingdon, Oxon; New York, NY: Routledge, for the Hakluyt Society, 2016.

RUMEU DE ARMAS, Antonio. Una carta inédita del apóstol del Brasil, beato José de Anchieta, al rey Felipe II, la expedición de Diego Flores de Valdés al Magallanes. *Revista Hispania del Consejo Superior de Investigaciones Científicas*, t. XL, núm. 159, pp. 5-32, 1985.

SALVADOR, Frei Vicente do. *História do Brasil (1627)*. 7ª edição. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1982.

SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro. *Viage al Estrecho de Magallanes por el Capitán Pedro Sarmiento de Gamboa en los años de 1579 y 1580 y noticia de la expedición que después hizo para poblarle*. Madrid: Imprenta Real de la Gazeta, 1768.

SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro. *Narratives of Voyages to the Straits of Magellan*. Translated and edited with notes and an introduction by Clemens R. Markham. C.B., F.R.S. London: Hakluyt Society, 1895.

SUMÁRIO das Armadas (1589). Brasília: Edições do Senado Federal, 2006, p. 37.

VILARDAGA, José Carlos. *São Paulo na órbita do império dos Felipes: conexões castelhanas de uma vila da América portuguesa durante a União Ibérica (1580-1640)*. Tese de doutorado apresentada à Universidade de São Paulo, 2010.

WALLIS, Helen. The Cartography of Drake's Voyage. In: THROWER, Norman J. W. (Ed.). *Sir Francis Drake and the famous voyage, 1577-1580*. Essays commemorating the quadricentennial of Drake's circumnavigation of the Earth. Los Angeles: University of California Press, 1984.

ZAMBRANO PEREZ, Milton. Piratas, piratería y comercio ilícito en el Caribe: la visión del otro (1550-1650). *Historia Caribe*. Universidad del Atlántico, Colombia. vol. IV, núm. 12, pp. 23-56, 2007.

ZULETA CARRANDI, Joaquin. La fortificación del estrecho de Magallanes: un proyecto al servicio de la imagen de la monarquía. *Revista Complutense de Historia de América*, vol. 39, pp. 153-176, 2013.



VARNHAGEN, Francisco Adolfo de. *História geral do Brasil – Antes da sua separação e independência de Portugal*. Revisão e notas de J. Capistrano de Abreu, Rodolfo Garcia. Vol. 1. Tomo I e II. 10ª edição integral. Belo Horizonte: Editora Itatiaia Limitada; São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1981.

NOTAS

¹ Archivo General de Indias (AGI), Patronato, 266, R. 17.

² AGI, Patronato 33, N. 2, R. 6, f. 3. “*Instrucción dada por el virrey don Francisco de Toledo, al capitán Pedro Sarmiento de Gamboa, sobre ir con una expedición al Estrecho de Magallanes. Lima, 9 de octubre de 1579*”.

³ AGI, Patronato 33, N. 3, R. 5. “*Instrucción que Felipe II dio al general Diego Flores de Valdés, sobre lo que debía hacer en la jornada que con su armada iba a emprender para el Estrecho de Magallanes. Tomar, 1 de mayo de 1581*”.

⁴ AGI. Real Cédula. Indiferente, 582, L. 1, f. 29v-31v.

⁵ AGI, Patronato 33, N. 3, R. 5, f. 3. “*Instrucción que Felipe II dio al general Diego Flores de Valdés, sobre lo que debía hacer en la jornada que con su armada iba a emprender para el Estrecho de Magallanes. Tomar, 1 de mayo de 1581*”.

⁶ Archivo General de Simancas (AGS), Secretaría de Estado, K1559, Doc 6.

⁷ O manuscrito de Pedro de Rada, escribano mayor da expedição, permaneceu em arquivos privados por mais de 400 anos. A Relação inclui, além do relatório detalhado de toda a empresa, cópias de vários documentos oficiais referentes aos sucessos da expedição, em especial aqueles acontecidos na costa do Brasil. Huntington Library (HL). Relación de Pedro de Rada. MS HM 59416, f. 3.

⁸ HL. Relación de Pedro de Rada, f. 7v.

⁹ HL. Relación de Pedro de Rada, f. 11r.

¹⁰ Biblioteca da Ajuda (BA), 49 - X - 1, f. 343-344.

¹¹ AGS, Guerra Antigua, Legajo 109, Doc. 451.

¹² HL. Relación de Pedro de Rada, f. 33r.

¹³ HL. Relación de Pedro de Rada, f. 75r. *Requerimiento que el general Diego Florez hizo a Manuel Telles Barreto governador de la baya del salvador de todos sanctos.*

¹⁴ HL. Relación de Pedro de Rada, 75v.

¹⁵ HL. Relación de Pedro de Rada, f. 39r.

¹⁶ AGI, Patronato, 33, N3, R. 41.

¹⁷ HL. Relación de Pedro de Rada, f. 41r.

¹⁸ HL. Relación de Pedro de Rada, f. 42r.

¹⁹ HL. Relación de Pedro de Rada, f. 42r-42v.

²⁰ HL. Relación de Pedro de Rada, f. 43r.

²¹ AGI, Patronato, 33, N. 3, R. 41.

²² HL. Relación de Pedro de Rada, f. 46r.

²³ AGS. Guerra Antiga, Legajo 165, Doc. 244.

²⁴ HL. Relación de Pedro de Rada, f. 79r-79v.

²⁵ HL. Relación de Pedro de Rada, f. 46v.

²⁶ HL. Relación de Pedro de Rada, f. 46r.

²⁷ AGI, Patronato, 33, N. 3, R. 47.

²⁸ HL. Relación de Pedro de Rada. *Voto e solemnidad que o capitão Francisco Castrejon fez como alcaide do forte chamado San Phelipe y Sanctiago, que era construído na Paraíba.*

