

## PIRATARIA E CORSO: O CERCO DE PERNAMBUCO EM 1630

Valéria Silva Melo de Souza  
Mestre, UFAM  
vsms2050@gmail.com

### RESUMO

O paradigma do mar fechado imposto pelos países ibéricos, fora severamente combatido pelos que se achavam prejudicados, diante do Tratado firmado entre os luso-espanhóis. Sem Alvará para arribarem nas baías, vão os da República dos Países Baixos se achegando e apoderando-se, diante da frágil guarnição do litoral e do baixo poder de contra-ataque, uma vez que, logisticamente três meses era o tempo para enviarem socorro ao Brasil. O trabalho tem por objetivo relatar o cerco de Pernambuco de 1630, a partir do patrocínio da Companhia Holandesa das Índias Ocidentais – WIC. Oportunamente visa descrever alguns atos de pirataria e corso no litoral do Brasil, uma vez que a costa era escassamente guarnecida e almejada pela Companhia desde 1621, após o término do Tratado de Paz com a Espanha. Quanto à metodologia, a pesquisa bibliográfica e documental foram suas fontes, utilizando-se da literatura especializada no tema e, ao acesso ao acervo da plataforma do Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Os resultados apontam que inúmeras foram as batalhas conflagradas entre os que aqui desembarcaram, e os que daqui eram, além dos episódios piráticos e corsários no litoral nas primeiras três décadas do Dezesete.

**PALAVRAS-CHAVE:** Pirataria e Corso; Holandeses; Pernambuco; Companhia das Índias Ocidentais.

### I. INTRODUÇÃO

No início das comunicações com o Brasil, expedições costeiras foram organizadas pela Coroa no âmbito de salvaguardar o desmedido litoral. Essa atitude foi por perceber a diversidade de embarcações de bandeiras estrangeiras que por aqui trafegavam, sejam pirateando, fazendo corso ou mesmo, comerciando. Inicialmente, se tem notícias das francesas, inglesas e mais tardiamente das holandesas.

De início, surge a questão da legitimidade da posse da terra, que estende-se por longo prazo, uma vez que era reclamado a direito dominial pelas diversas outras nações, pondo em “litígio” o contrato ibérico.

Na conjuntura dos acontecimentos, os Países Baixos, capitaneado pela Holanda, criam o Conselho dos Dezenove, em 1621, instituição mantenedora da Companhia das Índias Ocidentais com o fito de invadir e apropriar-se do Brasil, reinaugurando,

portanto, sua participação na parte ocidental do globo, por meio da ramificação dos seus negócios do oriente rumo ao atlântico, que na percepção de Nietsche *apud* Silva (1925, p.5), rotulava-se como companhia de comércio, mas que no seu intuito particular era “d' une sicieté d' armateurs qui s' unissaient pour combattre les espagnols”<sup>1</sup>. É a pirataria moderna, em sua forma contemporânea estabelecendo o aspecto de fazer as coisas de acordo com as convenções das leis do momento. Por outro lado, encontraria resistência no Brasil, na pessoa do governador-geral Matias de Albuquerque Coelho e seus terços, além de três décadas de batalhas e guerrilhas que durará até meados do Dezesete.

Esse é um episódio histórico que faz parte da biografia brasileira, que por vezes, não é historiado em suas minúcias, por se tratar de um recorte temporal e espacialmente regionalizado, assim sendo, cremos ser oportuno visibilizá-lo. Todavia, não se pretende fazer uma cronologia retilínea dos fatos, mas sim, historiar alguns atos para melhor exemplificar as ações da Companhia Holandesa no cerco de Pernambuco em 1630.

Quanto aos objetivos específicos, descrever a chegada da frota holandesa ao comando do general Henrique Lonck, para a tomada da vila de Olinda em Pernambuco em 1630, e como para toda ação há uma reação, objetiva-se narrar a tomada de posição contra os terços holandeses.

Além da introdução e dos procedimentos metodológicos, o trabalho faz uma revisão bibliografia sobre as caracteres do pirata e do corsário, passando pela pirataria e o curso no Brasil, o direito de navegação na perspectiva de Hugo de Grotius, além do significados das cartas de marcas como direito de represália e a expedição da Companhia Holandesa das Índias Ocidentais ao Brasil, e as Batalhas e guerrilhas em Pernambuco. Quanto aos resultados, procurou responder os objetivos propostos do trabalho.

## 2. METODOLOGIA

Como apoio dissertativo para a realização deste trabalho, a apreciação bibliográfica e documental foram as fontes, a exemplificar as fontes bibliográficas de

---

<sup>1</sup> Uma sociedade de armadores que se unem para combater o reino espanhol. Tradução livre.

Mollat Du Jourdin: A Europa e o Mar (1995), Luis R. Guerreiro: O grande livro da pirataria e do corso (1997), Ana Maria Ferreira: O essencial sobre o corso e a pirataria (1985), Ronaldo Vainfas: Dicionário do Brasil colonial (2000), Hugo de Grotius: O direito da Guerra e da Paz (2005), Hernâni Donato: Dicionário das batalhas brasileiras (1987), Fernando Palha: A Carta de Marca de João Ango (1882), Evaldo Mello: Olinda Restaurada (1975), França e Hue: Piratas no Brasil (2014), Sylvino Gurgel Amaral: Ensaio sobre a vida e obras de Hugo de Groot (1903), Duarte de Albuquerque Coelho: As Memórias Diárias da Guerra do Brasil de Coelho (1981).

Quanto as fontes primárias utilizaram-se da plataforma do Arquivo Nacional da Torre do Tombo, por meio do pedido de reprodução de documentação. Sejam os Manuscritos - PT/TT/CC/1/88/72 - Cota atual: Corpo Cronológico, Parte I, mç. 88, n.º 72 (1552); - PT/TT/CC/1/74/99 - Cota atual: Corpo Cronológico, Parte I, mç. 74, n.º 99 (1552) e PT/TT/MMCG/7D/000049 16??. Cota atual: Miscelâneas Manuscritas do Convento da Graça – tomo 7D, p-311.

### **3. REVISÃO BIBLIOGRÁFICA**

#### **3.1 Pirata e corsário, pirataria e corso**

Os atos do pirata e do corsário foram fenômenos de longa duração, surgidos na historiografia antiga e transcendendo à história Moderna. Houve dificuldades de início de diferenciá-los, uma vez que seus quadros sociais ainda não tinham sido bem caracterizados. Após várias centúrias ao final da Idade Média, com o suporte do Estado no âmbito do direito marítimo, e por meio de legislação específica de controle aos agentes, é que se tornou possível a punição de suas contravenções.

Argumenta Ferreira (1985) que o ato do corso tem o beneplácito do poder, exercendo-se por meio de represálias contra os vassalos de nações inimigas, que em tempo de paz, tornaram-se culpados por tais atos outrora ilegais cometidos, portanto, exigindo reparação. Quanto a pirataria praticada pelo pirata, se reduz a atos de banditismo, e por assim ser, não teria qualquer respaldo por parte dos governos pois agiam por conta próprias, e por assim ser, seus delitos são qualificados um dos mais antigos sobre o direito internacional das águas.

Muito tempo foi preciso para distingui-los e enquadrá-los. Todavia, chega-se o tempo de entender a permissiva de suas classificações, piratas atuam por conta próprias sem as legalidades atribuídas pela lei, impondo à violência as equipes de bordo e aos passageiros, pilham e arruinam embarcações, fazem aprisionamentos e estendem seus crimes às beiras dos cais. Na opinião de Hernâni (1987) os corsários agiam acobertados por carta de corso ou de marca, fornecidas por um estado, rei ou príncipe. Enquanto os piratas eram uns fora da lei, atacavam por conta própria onde houvesse riqueza.

Foi no período Moderno da historiografia que se cria a alcunha de corso. Guiaram-se, portanto, os articuladores das leis naturalmente a buscar soluções para certos impasses políticos, devido as mutações da navegação mercantil, marcadas pelo início das grandes descobertas. As rotas foram enriquecidas com instrumentos e cartas náuticas, logo avolumando-se o tráfego transoceânico, ocasião em que as leis nessa matéria já se encontravam mais ou menos estabelecidas, por via do direito do mar.

No entendimento de Guerreiro (1997) os piratas eram salteadores que atuavam no mar e em terra, motivados por necessidades materiais advindas de seus submundos, sem perguntar religião ou condição socioeconômica da vítima. Por outro lado, o corsário tinha o beneplácito dos príncipes, armavam-se e iam à procura de presas inimigas ao mar, deixando para os tribunais do almirantado, julgar em favor deste ou daquela vítima a posse da presa. Em época de paz essa atuação seria considerada ilegal, mas não proibido, caso houvesse o direito de reparação.

Pelo âmbito da Convenção das Nações Unidas – UNCLOS, Sobre o Direito do Mar (1982) para que se configure um ato pirático em versão moderna, quatro são os requisitos para comprovação da ação, primeiro, a comprovação de ato de violência, segundo, precisa ser cometido em alto mar, terceiro, precisa ser em uma embarcação privada, exceto em navios estatais, e por último, a ação tem que ser para fins de apropriação particular, caso seja por razões políticas, se configurará terrorismo. Nesse caso, para rendê-los é fundamental a presença de autoridades representadas pelo Estado.

O corso tornou-se um fator político, vindo mesmo “a representar o início da responsabilidade internacional” e em paralelo, o aproveitamento da marginalidade para fins de interesse público” (FERREIRA, 1995, p.5). Nessa perspectiva, nem sempre era possível conciliar a aplicação da lei.

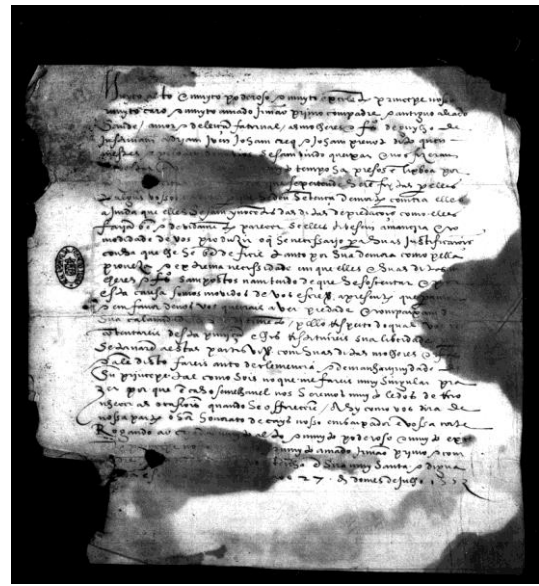
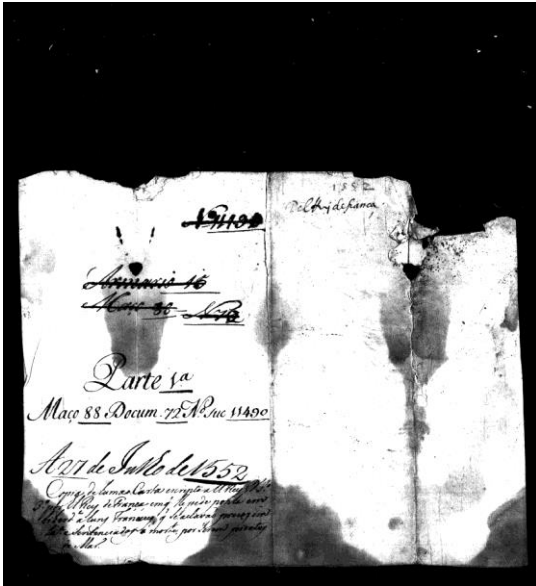


Após a captura dos franceses, o rei da França na Figura de Francisco I, manda uma carta ao rei a D. João III, pedindo que desse liberdade a uns franceses que se achavam presos naquela corte e sentenciados a morte, como piratas do mar. Esses franceses tinham sido capturados a 28 de julho de 1552, portanto, já se faziam uns dois anos que estavam encarcerados em Coimbra. Daí o pedido de apressamento de conclusão da sentença pelo Governador D. Henrique ao Rei, conforme figura 2 na próxima página.

Entre ataques e direitos de represália, inúmeros foram os tratados bilaterais celebrados entre as nações que vivenciaram a prática da pirataria e do corso e suas desventuras. Neste caso os conflitos entre França e Portugal eram numerosos.

Afirma Palha (1882) que Francisco I, tinha outorgado Carta de Marca ao mercador João Ango a 27 de julho de 1530. Tal carta de represália tinha sido emitida por motivos de apresamentos, anteriormente envolvendo o lado português. Entre os anos de 1529 ao início de 1530, um dos navios pertencentes à frota de Ango, sugere-se que por motivo de monção, pareou em entrada da orla de Lisboa, e apresado foi por esquadras guarda costas. Em represália, naquele ano de 1630, João Ango tenta reaver as mercadorias, e para isso, aparelha embarcações no fito do ataque aos súditos portugueses e aos seus navios. O total da represália eram em 220:000 ducados. A 11 de julho daquele ano, cogita-se João Ango, receber a importância de 10.000 francos como propina, e posteriormente, mais 50.000, dessa maneira, não faria a pilhagem.

O aperto pelo qual passava o soberano português nas empreitadas de João Ango, por meios de suas cartas emitidas por Francisco I, foram inúmeros, conforme atesta Fernando Palha, ao ponto de ser criada uma junta para tratar do assunto, e para isso, enviar a França diversos embaixadores para resolver a questão, e em última situação, caso não encontrasse saída pacificadora na embaixada na França, se sugeria a compra da carta de Marca, para minimizar os custos com uma possível guerra. Segue carta do rei de França pedindo ao rei de Portugal que desse liberdade a uns franceses que se achavam presos na corte e sentenciados a morte, como piratas do mar, conforme figura 2 - Correspondência de Francisco I, a D. João III.



Fonte: PT/TT/CC/1/88/72  
Cota atual: Corpo Cronológico, Parte I, mc. 88, n.º 72 (1552).  
Figura 2- Correspondência de Francisco I, a D. João III.

Por fim, os tempos passaram, os termos foram definidos, tratados bilaterais foram firmados, conselhos eram dados aos capitães, uma série de novas normas eram impostas, mas na saída da barra, o pessoal da marinharia esquecia-se de tudo. Voltando aos impulsos dos crimes.

### 3.2 Carta de Marca

A Carta de Marca era um documento que outorgava direito de represália, adquirido junto ao soberano. Uma vez havendo discordância sobre a quem pertenceriam as presas, tribunais específicos do almirantado caberiam julgar, e para isso, necessitava da intermediação de um outro Estado como árbitro.

Em posse da tal carta, inclusive os próprios corsários tinham as prerrogativas de caçarem os piratas, ou seja, seus antigos e ex-companheiros de expedições.

De acordo com a UNCLOS (1982) uma carta de marca era em sua forma antiga e original, uma delegação por parte de um soberano a fazer pilhagem em combate, era uma forma de o representá-lo. Ao possuidor de uma carta de marca, dava-se ao privilégio de fazer o curso pelo período de 5 anos de acordo com Ferreira (1985) esgotado esse tempo, a carta perderia o efeito.

Vinculamos essa similitude, a uma correspondência do século XVII, no período de D. João III, quando institui uma carta de marca aos capitães e almirantado para que aderissem ao corso. Nas condições que ele arquitetara, poderiam armarem-se de gentes, artilharia, munições e mantimentos, seja fora ou dentro do reino. Porém, se armados nos portos do reino, estariam sujeitos a pagarem a parte que caberia a coroa. De outra forma, quando retido fosse as presas dentro da jurisdição do reino, não poderiam os capitães se desfazerem delas, devendo dar conta na primeira oportunidade ao porto principal do reino. Caso não fosse possível trazer a presa junto, uma certidão deveria ser apresentada pelos oficiais aos agentes em terra, para darem entrada nos armazéns.

O Décimo do apresamento era a parte que caberia à coroa, conforme se constata que “a parte pertencente a Coroa e que isto se entende da que estiver da cuberta para baixo<sup>2</sup>”, contabilizado para este fim, seriam todos os bens que estivessem nos porões e no tombadilho.

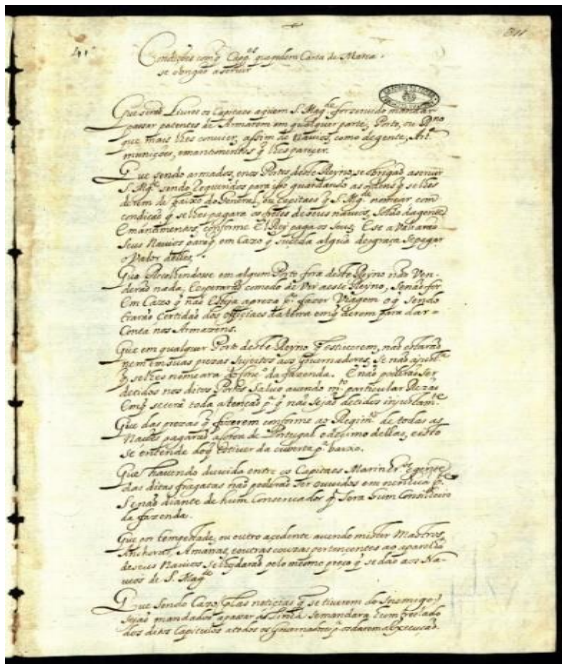
As regras eram bem claras quando de posse da carta de marca. Deveria ser por bem pagar a parte da coroa, um tanto por nome de décima. Não poderiam os capitães e generais serem detidos e nem retidas as suas presas dentro de seus territórios, seja em qualquer parte do reino que fosse, inclusive por governadores que se achasse no direito de se apropriar dos bens. Nota-se na figura 3, na próxima página.

Estariam sujeitados a reparação por meio da justiça, quando às perdas acometidas pelos corsários portugueses, fossem julgadas injustas, e, portanto, as penalidades de reparação, sendo neste caso nomeado um Concelho da Fazenda para julgar. Esse julgamento só se daria em casos estritamente particulares. Além disso, caso houvesse confusões das ideias entre os agentes da marinharia, não poderiam serem ouvidos isoladamente ou em partes, a não ser por um juiz conservador conselheiro da fazenda. Episódios que viessem dar prejuízos ao aparelhamento da embarcação, como tempestades, perda de mastros, âncoras, amarras etc., ser-lhes-iam dado o ressarcimento “se lhes darão pelo mesmo preço que se dão aos navios de S.M”<sup>3</sup>. Observado na Figura 3 - Condições com que os capitães que pedem carta de marca se obrigam a servir.

---

<sup>2</sup> Arquivo Nacional da Torre do Tombo - PT/TT/MMCG/7D/000049 - 16??

<sup>3</sup> Arquivo Nacional da Torre do Tombo - PT/TT/MMCG/7D/000049 - 16??



Fonte: Arquivo Torre do Tombo – PT/TT/MMCG/7D/000049 - 16??

Cota atual: Miscelâneas Manuscritas do Convento da Graça – Tomo 7D, P- 311.D

Figura 3- Condições com que os capitães que pedem carta de marca se obrigam a servir.

A busca da presa estava liberada, e neste caso, inimigo seria até mesmo aqueles agentes que por algum motivo não quisesse manter comércio com os demais, ou seja, os neutrais. Nem precisavam encontrar-se em guerra, pois eram as convenções da época redigidas assim. Os capitães estariam livres para exercerem esta função. Porém, se armados nos portos do reino, se obrigariam a servir V. M., e deveriam aguardar as ordens:

“que se lhes derem de baixo do General, ou Capitães que S. M., nomear com condição que se lhes pagara os fretes de seus navios, soldo da gente e mantimento conforme El Rey paga os seus e se avaliarão Seus navios para que em cazo que suceda alguma desgraça Se pagar o valor deles”<sup>4</sup>.

Além do mais, caso houvesse confusões das ideias entre os agentes da marinharia das ditas fragatas, não poderiam serem ouvidos isoladamente ou em partes, a não ser por um juiz conservador conselheiro da fazenda. Logo observada à autorização de se armarem e iram à busca de presas, estava deliberada. Se nota, a instabilidade

<sup>4</sup> Arquivo Nacional da Torre do Tombo - PT/TT/MMCG/7D/000049 - 16??

vivenciada pelas gentes daquela época, onde as leis como hoje a conhecemos sobre a propriedade privada, ainda não vigorava.

Vão como embaixadores à França procurar audiência com Francisco I, D. Antonio de Athayde e o dr. Gaspar Vaz. Lá propuseram a Francisco I, suas argumentações, caso o soberano colocasse dificuldades nas primeiras, um plano b, seria posto em prática. Negociam com o capitão Ango, general da armada francesa, para não ir mais fazer presa no Brasil e nem em Malagueta. Apesar de vários acordos terem sido celebrados pelos dois lados, não hesitou Francisco I, em outros momentos, a expedir carta de corso a João Ango.

Nessa assertiva contratual, trata que todas as cartas de marca dali para frente, fossem revogadas. Mas, não concordou em tudo o rei francês, para se valer de ajustes futuros nas arbitragens. Mas, pelo menos e por enquanto, o Brasil fica fora da mira corsária francesa.

### 3.3 O direito de Navegação na perspectiva de Hugo Grotius

Hugo de Grotius foi um jurista holandês que defendeu o direito de navegação aos neerlandeses, pois procuravam uma abertura para a contestação dos direitos adquiridos anteriormente, pelo tratado celebrado entre o pontificado e as nações ibéricas, o de Tordesilhas. Viam aí uma forma de abrirem o mercado da expansão comercial sem culpas atribuídas por uma disputa injusta.

Grotius refutava o direito exclusivista da navegação aos portugueses e espanhóis, por que segundo suas concepções “não eram justas as tendências privativas dos portugueses que [...] se assenhoravam pela ousadia épica dos seus navegadores, que nos quaes pretendiam ter fruição exclusiva, como possuidores únicos de um elemento tão imenso” (AMARAL,1903, p.24)

Entendia Grotius, ser o mar aberto e não de exclusividade ibérica, pois persistiam segundo ele, os portugueses no erro do mar fechado, não vendo que a natureza humana exigia comerciar com outros povos do mundo, particularmente os holandeses. Advertia Grotius que Deus deu leis comuns e outras particularizadas por

meio do trabalho e do empreendimento dos seres humanos, seus ofícios para que nenhum fosse prejudicado pelo uso comum dos bens naturais.

Não aceitavam que um mar tão imenso pertencesse a um só reino, além do mais por ser tão pequeno, poderiam bem dividi-lo sem precisar da montagem armística. De fato, que a eloquência girara em torno de se compartilhar as comunicações comerciais mutuamente, sem as barreiras do individualismo de algumas rotas comerciais.

Contestava Grotius (2005) como poderia alguém se apropriar das coisas alheias. Porque uma injustiça poderia perpetuar-se por tão longo tempo. O direito reclamado era óbvio por ter sido proveniente da natureza. Pois concedido foi gratuitamente como um bem natural, não poderia ser-lhes refutado, nem mesmo por um soberano. Era um direito das gentes, pois no começo de tudo o próprio Deus, fez as coisas assim, uns lugares mais abastados dos recursos naturais e outros não. Além do mais, nem todas as regiões tinham em abundâncias certos artigos para que pudessem viver tranquilamente sem precisar dos produtos de outras regiões, pois a escassez de certos bens, era um fato para interagir as nações, e não separá-las.

Estavam ressentidos os holandeses porque interpretavam a exclusão do partilhamento do mar, das terras e do comércio, a desencadear em risco das amizades humanas. Alegavam ainda que, “os portugueses tinham se afastado do direito e da verdade quando dizem que aquelas terras são suas por efeito do descobrimento que fizeram” (AMARAL, 1903, p. 35).

Para os holandeses as terras do Brasil não poderiam pertencer por direito natural aos portugueses, pelo fato delas já terem seus naturais donos, os indígenas. E além do mais, para que os portugueses obtivessem o título de posse, não bastava confiscarem-na só com os olhos, era preciso ocupá-las e guardá-las. E nesta matéria, como assim ponderavam os holandeses, mostravam-se incapazes, uma vez que inicialmente não a ocuparam, e nem a guarneceram o suficiente para precavê-la. Nessa conjuntura, as descobertas só poderiam ser apropriadas, desde que a ninguém as pertencessem e uma causa justa fosse suficientemente comprovada para tal.

### 3.4 Pirataria e corso no Brasil

Logo nas primeiras décadas de 1500, nas águas do Brasil já se faziam movimentar um comércio caracterizado como ilegal, e, portanto, o contrabando da riqueza *in natura* dos produtos da terra. Eram por natureza os portos bons ancoradouros para os navios que iam e tornavam-viagem pelo Atlântico. Fundearam por aqui contrabandistas, comerciantes, piratas e corsários. No início, não foi possível distingui-los, só vindo mesmo perceber tais caracteres, depois de longo tempo, após os fatos materializados.

Oficialmente foi a Bahia em 1624, a primeira a ser vitimada. O historiador Donato (1987) exemplifica a tomada de navios na Bahia e ao longo do litoral de Pernambuco por corsários e piratas ingleses, ao comando de Robert Withrington a 10.01.1585. Outro episódio, o qual durou três meses, foi o comandado por Jean de Coquigny em 1576, ao vilarejo de Araruama no Rio de Janeiro, mas durante o tempo que lá passaram foram perseguidos pelos habitantes. No Pontal de Boa Viagem-Pernambuco em 1531, corsários, piratas e contrabandistas franceses são apresados pela força naval de Martim Afonso de Souza. Um ano antes, em dezembro de 1530, corsários franceses destroem a feitoria no Rio Igarapé, e em seu lugar levantam um fortim, vindo a ser destruído em 1532.

Há exatos 404 anos, a 23.01.1615, o pirata holandês Joris van Spilbergen desembarca na foz do Rio Casqueiro, junto a São Vicente – SP. Foram hostilizados pelos índios e desistem da empreitada, porém, voltam no dia 29, e dessa vez, abram o engenho de Schets, um comerciante compatriota seus que vivia na região. Acredita-se que devido a passagem para a Vila de Santos, via porto das Naus, esse pirata tenha se direcionado para lá. Na última década do dezesseis, o litoral paulista teve outras visitas de piratas holandeses.

No ano de 1511, 220 navios foram atacados ou destruídos, vindo Portugal a reclamá-los ao Estado Francês. Em 1711, continuam as disputas [...], René Duguay-Trouin recebeu elevado resgate para cessar o ataque e saque ao Rio de Janeiro, o que lhe assegurou por essa exigência, um total de 610.000 cruzados, 200 bois e 100 caixas de açúcares, (DONATO, 1987).

Em 1591, atacada também é por Cavendish a Vila de Santos, em um ataque surpresa pegou toda a população. Os que puderam fugir se embrenharam no interior dos

matos carregando consigo seus pertences. Os que não conseguiram, foram assaltados, presos e ainda tiveram que pagar resgates, saindo o pirata em embarcações pilhadas de açúcar e ouro. O cronista desse assalto foi viajante Anthony Knivet, um inglês que esteve no Brasil em mesma época. Outro corsário, foi François Duclerc, que invade o Rio de Janeiro em 1710. Antes, porém, testa seus canhões na fortaleza de Santa Cruz, desembarca em seguida cerca de 1000 homens (FRANÇA & HUE, 2014).

### 3.5 Expedição da Companhia das Índias Ocidentais ao Brasil

Na altura dos anos de 1630 a 1636, ao longo do litoral nordestino foram registrados a perda de 199 embarcações luso-brasileira capturados pela WIC, e não somente por ela, mas também por armadores corsários e piratas holandeses particulares (MELLO, 1981). Visavam a destruição de engenhos pela tomada de fogo, facilitação de saques aos pequenos portos mediante a autorização da empresa, utilizam-se de estratégias navais bem mais superiores do que as encontradas na Costa.

Logo havendo uma guerra motivada pelo curso holandês, se percebeu por meio do computo de comerciantes situados em Lisboa no ano de 1626, um agravamento das perdas de embarcações saídas do Brasil, e estas estariam em torno de 120, reportando-se de cálculos ao ano de 1624<sup>5</sup>. Já no início de 1626, somente 20 conseguiram fazer a travessia. Bahia e Pernambuco habituados a receber entre 80 a 100 embarcações no ano de 1627, somente contavam com três no máximo, e, as vezes não se encontrava nenhuma para carregar naquele ano.

Entre os anos de 1625 a 1626, 80 embarcações tinham sido apressadas, sendo 60 delas com carregamentos de açúcar. Calculado o prejuízo pelo Conselho de Estado no triênio de 1623 a 1626, aos 5.000.000 ducados, sendo deste total, 3.000.000 empreendidos no transporte de açúcar (MELLO, 1981).

Não tendo êxito na Bahia na sua primeira investida em 1624, a WIC, volta-se para Pernambuco em 1630. Para tal investida, por se encontrar deficitária da monta anterior de 1624, armam-se com os espólios da captura de uma nau proveniente da Nova Espanha. Era o carregamento anual de prata que vinham nos galeões espanhóis

sob o comando do capitão Don Juan de Benevidez y Bazan, em 1628. Um apresamento sem precedentes na história da pirataria (RORIZ, 2014). Era o carregamento cobiçado por inúmeros piratas e corsários, e Piet Pieterszoon Heyn, foi o holandês cujo assalto lhe rendeu notoriedade e fortuna. Desse feito, foi composto até um *lied* exaltando o fato. Uma curta peça musical cantada em língua germânica, a seguir<sup>6</sup>:

*Piet Gein, Pet Hein!*  
(Seus feitos são grandes).  
*Die heeft gewonnen de Zilvervloot!*  
(Ele apresou a frota de prata!)  
*Zijn daden bennen groot.*  
(Seus feitos são grandes).

Com doze milhões de florins a WIC pôs-se a financiar a nova campanha, colocando na mesa uma longa listagem de argumentos na tentativa de convencer seus patrocinadores ao novo empreendimento, além de um bom tempo para prepararem à armada antes de rumarem a Pernambuco.

### 3.6 Batalhas e guerrilhas em Pernambuco – Tabela 1.

A lista abaixo, reflete o quanto foi constante e intermitente as batalhas travadas entre ambas as partes. E, deve-se dizer que, foi baseada numa cronologia dos fatos até então citados na literatura especializada, porém, há hipótese de muitas outras que ainda não foram investigadas.

<b>Data</b>	<b>Local</b>
01.08.1624	Monsserrate
07.04.1625	Mamanguape
01.08.1625	Baía da Traição
?.12.1629	Fernando de Noronha
15.02.1630	Pau Amarelo
16.02.1630	Olinda - Nas proximidades da direita do Rio Doce
19.02.1630	Recife
20.02.1630	Recife Forte de São Jorge
24.02.1630	Recife
01.03.1630	Recife - Forte de São Jorge
02.03.1630	Recife – Forte de São Jorge
14.03.1630	Arraial do Bom Jesus
18.04.1630	Cacimbas-Ilha de Santo Antonio
14.05.1630	Olinda
24.05.1630	Forte de Santo Antonio - Recife

<sup>6</sup> Música atribuída a Piet Hein

**ANPUH-Brasil – 30º SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA – Recife, 2019**

24.05.1630	Forte Ernestus-Ilha de Santo Antonio -Recife
11.07.1630	Salinas-Santo Amaro
10.08.1630	Sítio Buraco de Santiago
14.08.1630	Forte de Santo Antônio
23.09.1630	Salinas – Margem direita do Rio Beberibe
14.10.1630	Salinas – Santo Amaro
16.10.1630	Rio Doce
21.10.1630	Forte de Muribeca
03.11.1630	Forte de São Jorge – Recife
20.11.1630	Olinda
16.01.1631	Olaria/prox. Olinda
28.01.1631	Santo Amaro (periferia de Olinda)
03.02.1631	Forte Waerdenburch – Forte das Três Pontas
03.03.1631	Forte Santo Antônio
25.06.1631	Reduto de Perrexil em Olinda - Forte do Buraco
10.07.1631	Afogados
25.11.1631	Olinda
13.02.1632	Cabo de Santo Agostinho
01.05.1632	Santa Cruz (canal de santa Cruz)
21.06.1632	Estância de Nossa Senhora da Vitória
19.10.1632	Tacaruna (nas proximidades do Recife)
07.02.1633	Rio Formoso
24.03.1633	Arraial do Bom Jesus
15.07.1633	Engenho da Várzea
25.07.1633	Arraial do Bom Jesus
08.08.1633	Capibaribe
06.09.1633	Igaraçu
08.09.1633	Jaguari
08.09.1633	Jangada
26.09.1633	Guararapes
06.10.1633	Guararapes
25.01.1634	Igaraçu
01.03.1634	Cabo de Santo Agostinho
05.03.1634	Pedras Negras
30.03.1634	Arraial do Bom Jesus
06.12.1634	Apipucos/Recife
26.12.1634	Campina do Brito
29.01.1635	Monte Miritibi
01.02.1635	Engenho Muçurepe
08.02.1635	Santa Ana (engenho?)
15.02.1635	Engenho Muribeca
17.02.1635	São Lourenço da Mata
04.04.1635	Arraial do Bom Jesus
11.04.1635	Engenho de Palma
18.04.1635	Arraial do Bom Jesus
15.05.1635	Arraial do Bom Jesus
18.05.1635	Outeiro do Barbosa – Prox. do Arraial do Bom Jesus
18.05.1635	Nazaré/Forte do Cabo
02.06.1635	Nazaré /Forte do Cabo
08.06.1635	Arraial do Bom Jesus
16.04.1636	Engenho Velho
23.04.1636	Una
23.04.1636	São Lourenço da Mata

**ANPUH-Brasil – 30º SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA – Recife, 2019**

11.08.1636	Goiana
22.08.1636	Terra Nova - na margem esquerda do rio Tracunhaém
24.10.1636	Rio Formoso
17.11.1636	Anatuba
01.01.1637	Sirinhaém
12.01.1637	Rio Formoso
04.03.1637	O Forte de Santo Agostinho
12.01.1640	Ponta das Pedras/ Itamaracá
13.01.1640	Ponta das Pedras/ Itamaracá
13.01.1640	Cabo Branco
14.01.1640	Ponta das Pedras/ Itamaracá
17.01.1640	Ponta das Pedras/ Itamaracá
17.01.1640	Baia Formosa
18.01.1640	Baía da Traição
28.02.1640	Goiana
17.06.1645	Ipojuca
24.06.1645	Tabatinga - Engenho de Tabatinga
03.08.1645	Monte das Tabocas
06.08.1645	Sirinhaém - Vila Formosa
17.08.1645	Casa Forte
09.09.1645	Tamandaré
11.09.1645	Inhobim
11.09.1645	Tibagi
14.09.1645	Itamaracá
20.09.1645	Catuama
21.09.1645	Conceição de Itamaracá
25.09.1645	Itamaracá
16.10.1645	Mazombos/entre Boa Vista e Olinda
9?10.11.1645	Mingau/no Jiquiá-Recife
12.01.1646	Afogados
22.01.1646	Afogados
22.01.1646	Barreta/Recife
24.04.1646	São Lourenço de Tejucopapo
15.06.1646	Porto dos Marcos
29.06.1646	Tigipió
20.07.1646	Marcos André
05.08.1646	Olinda
03.09.1646	Cabo de Santo Agostinho
07.11.1646	Asseca-Recife
06.11.1646	Recife - Capiberibe
05.01.1648	Guaraíras
04.02.1648	Itapecima (Itapecima /Porto do Marcos)
18.04.1648	Barreta/Recife
19.04.1648	Guararapes
22.04.1648	Olinda
21.05.1648	Estância
18.08.1648	Estância
07.04.1649	Madalena
19.02.1649	Guararapes
25.08.1650	Estância de Mendonça / Recife
07.10.1650	Estância do Aguiar
15.12.1650	Salinas
15.01.1651	Salinas ou Soutpanne

01.11.1651	Engenho Mingau/Forte Prinz Wilen
03.05.1652	Tigipió
12.11.1653	engenho Mingau/Estância de Aguiar
20.12.1653	Olinda
15.01.1654	Rego/Recife
19.01.1654	Forte Altenar
21.01.1654	Reduto Amélia
21.01.1654	Reduto Emília
23.01.1654	Recife
28.01.1654	Recife

Fonte: Dicionário de Batalhas Brasileiras<sup>7</sup> (1987), com adaptações.

#### 4. RESULTADOS

O curso holandês financiado pela WIC, e o curso batavo particular que atuou no litoral do Brasil, fez brotar vários combates entre as partes envolvidas, sejam com os luso-brasileiros, espanhóis, índios e negros lutando com seus terços a mercê do Brasil. As lutas se espalharam por todo o Nordeste. Os Países Baixos procuravam saída para o comércio, e viam no Brasil oportunidade de empreendê-lo, visto o beneplácito do Conselho dos Dezenove. Na Bahia estiveram entre 23.12.1599 a 18.06.1653. Em Paraíba de 01.08.1625 a 14.01.1640. Em Alagoas de 04.12.1632 a 07.08.1648. Houve também incursões em Sergipe, Rio Grande do Norte, Pará, Maranhão e Espírito Santo. Os levantes foram intermitentes, e em lugares variados.

---

<sup>7</sup> Donato, HÊNANI

Armam-se e rumam de Texel ao Brasil, a 14 de setembro de 1629, uma frota composta por 67 navios e treze mil homens ao comando do General Henrique Lonck. A 14 de fevereiro de 1630, o comboio surge na Costa de Olinda por volta do meio dia. No dia 15, do navio capitânia *Hollandia*, Lonck sinaliza aos navios bombardeiros para adentrarem na barra e ocupam o Forte de São Jorge. No comando deste, estava Antonio de Lima, e o Forte da Barra, era a chefia de Manoel Pacheco de Aguiar. Os holandeses queimam embarcações e põem ao fundo outras. Desembarcam 2800 homens na praia do Pau Amarelo a marcharem em direção a Vila. O Governador e gen. Matias de Albuquerque Coêlho comanda seus 600 homens entre artilharia, companhias de emboscadas e trincheiras, dividindo-se entre os fortes e fortins com grande ajuda de André Themudo, do capitão Jorge Cabral da Câmara, índios chefiados por Felipe Camarão, terços de negros e colaboração dos presos liberados da cadeia, instalando-se em pontos estratégicos para defesa da cidade.

O inimigo entra e saqueia. Os luso-brasileiros perseveram no combate por meio de formação de companhias de emboscada, o que representou uma inovação para os holandeses. Refugiam-se moradores no Arraial do Bom Jesus. Voam balas de canhão de até um quilo e meio, e a cidade é destruída. Nesse intento, o gen. Governador Matias de Albuquerque e seus homens continuam a emboscar, porém, forças e resultados são desiguais. Vai também acudir o Recife, enviando alguns terços de combate, mas sem muito efeito positivo. Em outubro de 1631, no dia 24, Olinda é incendiada e vem a ruir em parte. Não conseguindo o intento ao qual lhe foi atribuído em Madrid, pelo Conde-Duque Olivares, Matias de Albuquerque é enviado à Lisboa e encarcerado é. Quanto ao general Lonck, é bem-sucedido na expedição, e logo depois, vai à novas conquistas. Permanecendo dos holandeses em Pernambuco até a sua capitulação em 1654.

## **REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

AMARAL, Sylvino Gurgel do. Ensaio sobre a vida e obra de Hugo de Groot. Editora H Garnier. Rio de Janeiro, 1903.

COÊLHO, Duarte de Albuquerque. As Memórias Diárias da Guerra do Brasil: 1630 – 1638. 2. ed. Recife: Fundação de Cultura Cidade do Recife, 1982.

DONATO, Hernâni. Dicionários das Batalhas Brasileiras. São Paulo: IBRASA, 1987.

FERREIRA, Ana Maria P. O Essencial sobre o Corso e a Pirataria. Editora: Imprensa – Casa da Moeda, Lisboa, 1985.

FRANÇA, Jean Marcel Carvalho; HUE, Sheila. Piratas no Brasil: As incríveis histórias dos ladrões dos mares. Editora Globo. São Paulo, 2014.

GIL, Antônio Carlos. Técnicas de pesquisa em economia. São Paulo: Editora Atlas, 1988.

GROTIUS, Hugo. O direito da guerra e da paz. 2. ed. Ijuí: Unijuí, v.2, 2005.

MELLO, José Antonio Gonçalves de. Fontes para a história do Brasil holandês: A economia Açucareira. 1981.

MELLO. Evaldo Cabral de. Olinda Restaurada: Guerra e açúcar no Nordeste (1630-1654). Forense-Universitária. Rio de Janeiro, 1975.

MOLLAT DU JOURDIN, Michel. A Europa e o Mar. Lisboa: editorial Presença, 1995.

PALHA, Fernando. A Carta de Marca de João Ango: Exposição Summaria dos Factos Extrahida de Documentos Originaes e Ineditos. Lisboa, Imprensa Nacional, 1882.

PIET HEIN - DE ZILVERVLOOT //Dutch and English Lyrics// "Spanish Treasure Fleet". Publicado em 23 de out de 2017. Disponível em <<https://www.youtube.com/watch?v=66diyikSJ38>>. Acessado em 19 de janeiro de 2019.

RORIZ, Aydano. Invasão a Pernambuco: Epopeia Holandesa no Brasil. São Paulo: Editora Europa, 2014.

SILVA, Alberto Alves da. Holandeses na Bahia – (1624-1625). Comemorando o tricentenário de sua expulsão. A Nova Graphica. Travessa da Garapa, 25, Bahia.

VAINFAS, Ronaldo (Org.). Dicionário do Brasil colonial (1500-1808). Rio de Janeiro: Objetiva, 2001.

UNCLOS - Convenção das Nações Unidas Sobre o Direito do Mar. Disponível em:< [http://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/convention\\_overview\\_convention.htm](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm)>. Acesso em 13 de janeiro 2019.

## **Documentos**

Arquivo Nacional Torre do Tombo  
- PT/TT/CC/1/88/72

**ANPUH-Brasil – 30º SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA – Recife, 2019**

Cota atual: Corpo Cronológico, Parte I, mç. 88, n.º 72 (1552).

- PT/TT/CC/1/74/99

Cota atual: Corpo Cronológico, Parte I, mç. 74, n.º 99 (1552).

- PT/TT/MMCG/7D/000049 16??.

Cota atual: Miscelâneas Manuscritas do Convento da Graça – tomo 7D, p-311.