

# Problemas do Poder Naval português na guerra contra os holandeses

**Wolfgang Lenk**

*Economista, Mestre e Doutor em História Econômica pela Universidade Estadual de Campinas, é atualmente professor do Instituto de Economia da Universidade Federal de Uberlândia.*

## RESUMO

Este artigo procura verificar a condição do Poder Naval português ao longo da guerra contra a *W.I.C.*, os recursos necessários ao desenvolvimento e operação da Marinha, os custos e disponibilidade de receitas da coroa portuguesa para sua conservação em um momento crítico de sua história: a Restauração de 1640.

**PALAVRAS-CHAVE:** Portugal, Poder Naval, Restauração

## ABSTRACT

This paper seeks to verify the condition of the Portuguese naval power throughout the war against the WIC, the resources necessary for development and operation of the Navy, the cost and availability of revenue of the Portuguese Crown to preserve them in a critical moment in its history: Restoration of 1640.

**KEYWORDS:** Portugal, Naval Power, Restoration

Desde quando se faziam os primeiros trabalhos de história da experiência colonial holandesa na América do Sul, que se viria a chamar posteriormente de Brasil holandês, a vitória portuguesa sobre a maior potência marítima do início do século XVII sempre causou perplexidade. Mediante o emprego da *fluyt* (embarcação mais eficiente na relação carga/tripulação), o controle do comércio báltico (fornecedor de grãos e material bélico) e a extensão da pesca no mar do Norte, a Marinha Mercante das Províncias Unidas exercia supremacia comercial sobre a economia-mundo europeia, lançando Amsterdam como centro financeiro. Por sua vez, o controle português do comércio oriental estava em decadência desde meados de 1550, devido à reação de turcos, malaios e malabares e, posteriormente, ao domínio da rota do Cabo por ingleses e holandeses. Ao fim do século XVI, os pioneiros das grandes navegações rumavam à obsolescência técnica e estratégica que submeteria os Impérios de Portugal e Espanha à penetração dos rivais, abrindo no século XVII uma corrida

pela ocupação das áreas ibéricas definidas em Tordesilhas<sup>1</sup>. A formação da Companhia das Índias Ocidentais holandesa (*a West-Indische Compagnie, ou W.I.C.*) em 1621, após o fim da Trégua dos Doze Anos, e o desembarque flamengo na Bahia de Todos os Santos em maio de 1624, incluíram o cenário sul-americano neste quadro.

Como se sabe, a primeira reação ibérica à ofensiva holandesa esteve bem à altura do problema. A notícia da ocupação de Salvador pela *W.I.C.* chegou em Lisboa em 25 de julho de 1624. Enviada a Madri em correio extraordinário, uma semana depois assinavam-se as ordens para a expedição combinada das armadas das duas coroas<sup>2</sup>. Com excepcional eficiência, aprestaram-se nos portos ibéricos 56 embarcações que comporiam a “Jornada dos Vassalos”. Ao todo, carregavam 1.185 peças de artilharia e 12.463 homens (entre portugueses, espanhóis e napolitanos), prontos para a travessia já em novembro. A Armada de Portugal deixou Lisboa dia 22, pouco depois da partida dos galeões de Cádiz. Toda a pressa era pouca, pois era sabido que das Províncias Unidas partira também outra Armada para reforçar a Bahia<sup>3</sup>. Enquanto isso, aprestaram-se caravelas de socorro para os portos do Brasil, com homens, armas e munições. Em agosto e setembro, partiram seis caravelas com grande quantidade de arcabuzes (mais de 1.500), pelouros, piques e pólvora<sup>4</sup>. Ao mesmo tempo, Filipe IV lograva socorrer com recursos as defesas da colônia e preparar, na metrópole, o

contragolpe ao invasor. Desta maneira, foi possível apoiar a resistência baiana, que isolava e enfraquecia as forças da *W.I.C.* em Salvador, até o assédio vitorioso da Armada e expulsão dos holandeses, em maio de 1625, antes que chegasse a armada de reforço holandesa.

Tal demonstração de força e eficiência do Poder Naval ibérico, contudo, seria uma exceção. Nos anos seguintes, faltariam recursos a Madri para que fosse combatida a presença flamenga na costa sul-americana. Em 1627, a flotilha de Piet Heyn navegou incontestemente, desbaratando as rotas do açúcar e a navegação portuguesa com a África e o Rio da Prata. Mesmo a costa portuguesa era defendida apenas por uma pequena flotilha de galeões, comandados por Dom Antônio de Ataíde<sup>5</sup>. Negociantes do açúcar, em Lisboa e no Brasil, solicitaram a formação de uma força de escolta para a navegação do açúcar, mas o projeto não teve apoio suficiente para ser executado<sup>6</sup>. Após a ocupação de Olinda e Recife, em 1630, as coroas ibéricas ver-se-iam no dilema de enviar, em caravelas isoladas, socorros de material e gente de guerra para a defesa do Brasil, ou reunir tais recursos em uma Armada forte o suficiente para desalojar os holandeses de Pernambuco. Para piorar a penúria financeira, a rivalidade política entre partidários do Conde-Duque de Olivares e ministros da coroa de Portugal atrapalhava o apresto das embarcações, de modo que uma força numerosa e preparada como a “Jornada dos Vassalos” esteve além das possibilidades<sup>7</sup>.

<sup>1</sup> Veja-se, por exemplo, como a Marinha ibérica, aferrada à ideologia cavaleiresca, optou pelo desenvolvimento de navios de alto bordo, favoráveis à abordagem e ao combate *tête-à-tête*, enquanto ingleses e flamengos desenvolveram embarcações menores e manobráveis para o combate de canhoneio à distância (MONTEIRO, S., *Espadas contra canhões: balanço da guerra no mar contra os ingleses e holandeses*, 1583-1663. Lisboa: Academia da Marinha, 1995).

<sup>2</sup> JOYCE JR., J. N., *Spanish influence on Portuguese administration*. University of Southern California, 1974, p. 333-335.

<sup>3</sup> SCHWARTZ, S., “The voyage of the vassals: royal power, noble obligations and merchant capital before the portuguese restoration of independence, 1624-1640”, In: *American Historical Review*, v. 96, n. 3 (1991).

<sup>4</sup> Biblioteca da Ajuda (Ajuda), 52-VIII-38, fl. 59 e segs; SALVADOR, F. V. D., *História do Brasil*, 1500-1627 (1627). 4ª ed. São Paulo: Melhoramentos, 1954, cap. 32.

<sup>5</sup> BOXER, C. R., The naval and colonial papers of D. Antonio de Ataíde, In: *Harvard Library Bulletin*, v. 5, n. 1 (1951); Manoel de Meneses, *Relacion de la perdida de la Armada de Portugal del ano 1626*. Lisboa: Pedro Craesbeeck, 1627.

<sup>6</sup> Os grandes homens do comércio e da finança lisboeta não aderiram ao plano: seus negócios, então, espalhavam-se por um vasto circuito que conectava partes diferentes dos Impérios de Portugal e Espanha. A defesa da comunicação com o Brasil não era a eles tão importante quanto aos pequenos comerciantes. Ademais, a escolta para todo o trajeto pressupunha navegação em frota, que implicava no fecho das datas para deixar o Brasil, e o passar do tempo empedrava o açúcar. (COSTA, L. F., *O transporte no Atlântico e a Companhia Geral de Comércio do Brasil (1580-1663)*. 2 vols. Lisboa: CNCDP, 2002, p. 221-5)

<sup>7</sup> Wolfgang Lenk, *Guerra e pacto colonial: exército, fiscalidade e administração colonial da Bahia*. 1624-1654. (Tese de doutorado). Campinas: Unicamp, 2009.

Foram ao Brasil duas flotilhas de caravelas, a primeira com Mathias de Albuquerque, entre agosto de 1629 e abril de 1630, enquanto circulava ordem de Filipe IV para o apresto de uma Armada portuguesa de 20 galeões e quatro patachos<sup>8</sup>. Com todo o sacrifício, conseguiu-se reunir no Tejo uma Armada “respeitável” de 27 embarcações, das quais 17 eram galeões, cinco deles de Portugal.<sup>9</sup> Ao todo, em torno de cinco mil homens e 440 canhões, confiado a Dom Antonio de Oquendo. O apresto, porém, demorou muito. A Armada deixou Lisboa com ordem para navegar em direitura à Bahia, que se pensava sitiada pelo holandês. Em Salvador, chegaram avisos da armada em abril; A Armada, mesmo, só em agosto, dia 13. Porém, a par da movimentação dos espanhóis, a *W.I.C.* já havia reforçado o Brasil holandês com um socorro de 16 embarcações<sup>10</sup>.

Ao longo de 1631, buscou-se remeter novos reforços a Oquendo com os recursos que houvessem disponíveis<sup>11</sup>. Em novembro chegou ao Porto uma caravela das de Dom Antonio de Oquendo, trazendo notícia do embate nos Abrolhos e do desembarque de tropas em Pernambuco e na Paraíba. Batearam-se com a Esquadra de Adrien Pater no mês de setembro. O comandante holandês havia morrido, mas a luta fora restrita aos galeões, sem causar danos maiores ao grosso da frota da *W.I.C.* As esperanças de que o célebre almirante de Biscaia desalojasse o invasor do Recife fizeram água. Quando se soube que a frota holandesa fora avistada pela Armada duas vezes mais depois do combate, concluiu-se que no envio de socorros havia sempre o risco de encontro com os navios do inimigo, bem como o desembarque de gente em terra não era tarefa simples. Daí a ênfase crescente no uso de caravelas para fazer o transporte do socorro.

Ainda naquele mês partiu uma delas para o Rio de Janeiro. Mas o Conselho da Fazenda e os governadores representariam a Filipe IV a importância de “juntar as forças e tratar com todos o cuidado e maior pressa possível da Recuperação de Pernambuco... antes que o inimigo, tendo-se por seguro ali, com as fortificações que tem feito, trate de tomar mais portos naquele Estado, como parece que intenta”. A decisão do monarca era que os “socorros em caravelas à Bahia” continuariam até que uma Armada de restauração estivesse pronta<sup>12</sup>.

Filipe IV e Olivares concluíram que o tempo de enviar nova Armada para o Brasil passara, e os navios disponíveis eram poucos e pequenos para fazer frente ao holandês no Brasil. Estavam a par do que ocorrera nos Abrolhos e tomavam pé da fragilidade dos galeões diante das fragatas holandesas – manobravam melhor, escolhiam o combate. Contra Dom Antônio, fora delas a iniciativa. Era melhor não arriscar os galeões em socorros esparsos ao Brasil<sup>13</sup>. Na Península, guardar-se-iam os galeões, que seriam reforçados com mais navios e gente

*de maneira que possa emprender desalojar de uma vez o inimigo que está em Pernambuco... e enquanto se não faz [a armada de galeões] se deve enviar o socorro nas caravelas com a gente e providimentos que tenho resoluto como se fez antes que partisse a armada de D. Antonio de Oquendo, e depois de partido este socorro como hei mandado se executará o meio que apontais de ir enviando cada mês duas caravelas para se continuarem os socorros daquele Estado<sup>14</sup>.*

O socorro de que Filipe IV se diz resolvido é uma Esquadra de 15 caravelas, ordenada

<sup>8</sup> JOYCE JR., Spanish influence. Op.cit, p. 350; Ajuda 51-X-1, fl. 202v.

<sup>9</sup> Dos 16 navios da Armada de Castela, apenas a capitânea, o enorme Galeão *Santiago de Oliste*, era da coroa. Os demais foram fretados ou alugados. Já na Armada de Portugal, todos os galeões, menos um, eram da coroa, e fretados os seis navios menores (BOXER, C. R., *The action between Pater and Oquendo, 12 September 1631*. London: [s.n.], 1959).

<sup>10</sup> Ajuda 49-X-10, fl. 13 e 150.

<sup>11</sup> Ajuda 51-X-1, fl. 24, 47, 65, 73, 208v.

<sup>12</sup> Ajuda 51-X-1, fl. 248-254, 288v.

<sup>13</sup> Ajuda 51-X-2, fl. 4v, 47v.

<sup>14</sup> Ajuda 51-X-2, fl. 47v (grifo no original).

em janeiro de 1632, com a qual planejava transportar 1.400 homens já arregimentados ao Brasil. Ordenava ainda que se distribuíssem pela costa americana a 600 ou 700 para Pernambuco, 200 para a Paraíba, 200 para o Rio de Janeiro, cem para o Espírito Santo e São Vicente (*sic*). Uma das caravelas levaria João Pereira Corte Real (muito próximo de Dom Antônio de Ataíde), um dos principais homens de mar portugueses, para sondar a costa e averiguar a força do inimigo. Neste comenos, esperava-se 20 galeões de Portugal prontos até junho para compor uma Armada. Não obstante, faltavam mesmo caravelas em Lisboa – e o governo despachou para que se reunissem ali as que houvessem em Setúbal, Alcácer, Peniche, Atouguia, Porto e demais lugares da costa<sup>15</sup>. Em 14 de fevereiro estavam prontas para partir três caravelas, a *Anjo da Guarda*, a *Nossa Senhora de Nazaré* e a *Nossa Senhora da Ajuda*<sup>16</sup>.

Devido à falta de recursos, os prazos propostos pelo monarca para o apresto de embarcações seriam subseqüentemente perdidos ao longo de 1633 e 1634. Em agosto de 1633, por chegarem avisos de novos reforços da Holanda para Pernambuco, o Conde de Basto, governador de Portugal, mandava que o que houvesse de socorro ao Brasil pronto para partir o fizesse sem dilação de tempo. Aliás, ordenava que o Conselho da Fazenda não tratasse de nada além do socorro. Preparava-se 12 galeões para compor uma Armada com Castela, mas isso ainda tomaria dois anos para acontecer. Tampouco deixava-se de enviar pequenos contingentes à África e ao Oriente em breve, as três frentes disputariam pela escassa provisão de trigo do Reino<sup>17</sup>. Em janeiro de 1634, o plano era o envio de cinco navios ao Brasil, incluídos quatro dos galeões de Gaspar de Carança, que haviam retornado de Dunquerque. Aprestava-se então outra caravela para a Bahia, carregada com alguma munição, sal e sardinha, “para o provimento daquele

presídio”. Acabou que a caravela partiu de Setúbal, pouco antes do dia 10, desacompanhada. Quanto aos galeões, ainda era necessário recompor a artilharia. Quatro caravelas finalmente partiram nos idos do mês de março. Levaram o Bispo Dom Pedro da Silva. Governo e Conselho então consultariam Sua Majestade se deviam continuar os socorros em caravelas, remetendo-lhe uma estimativa de seus custos<sup>18</sup>.

A essa altura, Filipe IV ordenava o apresto de quatro Esquadras que conduzissem socorros ao Brasil e açúcares a Portugal – um plano defensivo, mais próximo de uma armada de escolta do que de restauração. Segundo o cálculo do Conselho da Fazenda, a primeira Esquadra tomaria 200 mil cruzados; as demais, 300 mil (a Armada de Antonio de Oquendo havia custado 800 mil cruzados). Tal esforço resultaria na Armada que deixou Lisboa em 7 de setembro de 1635, com 30 velas e 2.500 homens de três nacionalidades, sob o comando de Dom Lope de Hoces e Dom Rodrigo Lobo. Foi formada com grande medida de improviso e desorganização. A Armada de Castela chegou ao Tejo vazia de suprimentos para a travessia, incrementando a lista de afazeres dos armazéns lusitanos. Houve uma série de entrevos entre Dom Rodrigo Lobo e os oficiais da Fazenda, quanto às suas provisões e seu regimento. Em julho, descobriu-se que os mantimentos da almiranta estavam quase todos corruptos. Os relatórios sobre o provisionamento contradiziam-se, e quando finalmente a Armada partiu, estava gravemente desabastecida<sup>19</sup>. Os oficiais da coroa buscaram remediar a perda dos mantimentos da Armada com o apresto, já em novembro de 1635, de três caravelas com alimento para dois mil homens durante dois meses, mas isso não foi suficiente para melhorar a situação dos homens de Dom Luís de Rojas<sup>20</sup>.

Com a queda do forte que defendia o porto no Cabo de Santo Agostinho, em julho

<sup>15</sup> Ajuda 51-X-2, fl. 6, 19v, 180.

<sup>16</sup> Ajuda 51-X-2, fl. 209v, 51v.

<sup>17</sup> Biblioteca Nacional de Lisboa (BNL), Coleção Pombalina, códice 442, fl. 9-46v, 56.

<sup>18</sup> BNL, Col. Pomb. 442, fl. 52v, 60, 68, 83, 114v, 119; Arquivo Histórico Ultramarino (AHU) – Projeto Resgate, Bahia, Luísa da Fonseca, ns. 511, 521.

<sup>19</sup> AHU-Resgate, Bahia, Luísa da Fonseca, n. 583, 584, 607, 616, 650, 654, 655, 671; *Relacion verdadera de las causas por que los holandeses ganaron a esta prassa de Pernambuco*. BNL Mss. 201 n. 1.;

<sup>20</sup> AHU-Resgate, Bahia, Luísa da Fonseca, n. 672.

de 1635, provavelmente cessou o envio de reforços para Pernambuco. Dali em diante, caravelas com socorro teriam se direcionado à Bahia. Com a retirada do Exército de Pernambuco, consolidava-se o domínio flamengo sobre as capitanias do Norte. Em 1638, as forças da *W.I.C.* comandadas pelo Conde de Nassau lançariam novo ataque a Salvador, sem sucesso. Filipe IV então apostava o que tinha em uma última Armada de força, grande o suficiente para tentar a restauração de Recife. Partiu em setembro de 1638 (um ano atrasada), com 41 vasos de guerra, muitos de origem na Liga Hanseática ou na Dinamarca. As recusas de João Pereira Corte Real e Dom Miguel de Noronha, o Conde de Linhares, em aceitar a expedição deixou o comando da frota com Dom Fernando Mascarenhas, o Conde da Torre; um nobre de qualificação duvidosa, sem qualquer experiência de combate. Os atrasos na escala em Cabo Verde causaram uma epidemia de cólera na tripulação, reduzindo drasticamente seus efetivos. Quando se aproximou de Recife, em 10 de janeiro de 1639, a Armada não tinha condições de desembarcar seus homens ou oferecer combate aos navios da *W.I.C.* Teve de rumar para a Bahia, onde seria reforçada e reabastecida ao longo daquele ano. Em janeiro de 1640, a frota da *W.I.C.* conseguiu defender o Recife e desbaratar a Armada luso-espanhola, muito prejudicada pela inépcia no comando e pela ação dos ventos<sup>21</sup>. Com as derrotas do Conde da Torre e de Antonio de Oquendo (no mesmo ano, no Canal da Mancha), seguidas pelo naufrágio de galeões da prata devido a uma tempestade, a coroa espanhola entrou em grave crise militar e financeira. Vieram então as insurreições de Portugal e da Catalunha, e a capacidade de Lisboa, sozinha, continuar o confronto com os holandeses no Brasil seria muito reduzida.

## MEIOS E FINS

Em 1640, o domínio da *W.I.C.* sobre a "Nova Holanda" parecia consolidado. Contudo, 14 anos depois, a cidade de Recife, si-

tiada e faminta, render-se-ia às forças portuguesas após um breve bloqueio naval. Para avaliar o papel da Marinha portuguesa na restauração de Pernambuco, deve-se analisar a maneira pela qual a coroa de Portugal, sob Dom João IV, superou as limitações de seu tesouro e produziu os navios e as tripulações necessárias à empresa.

O apresto de uma Armada exigia opulência. Além do custoso levantamento de homens para o serviço no Brasil (que geralmente produzia soldados "bisonhos", sem experiência ou habilidade), era necessário arregar a escassa gente de mar do Reino, abastecê-la com provisões igualmente rarefeitas e supri-la de armas, munições e vestimenta. Parte considerável do soldo das tripulações era pago adiantado ao serviço na Armada e atingia valores elevados. No socorro de mantimentos que se pretendeu enviar a Dom Luís de Rojas, em fins de 1635, o valor esperado para se pagar de soldos da gente de mar era maior que o estimado para o frete das caravelas. No total, os soldos compunham um décimo do preço daquela Esquadra. Em outra ocasião, o apresto de sete galeões demandava 525 homens de mar para cada tripulação, a 3.200 réis mensais para cada um. Os pilotos, provável referência a conhecedores do litoral brasileiro, eram constantemente procurados em todas as praças do Reino, particularmente para servir em galeões que vinham de Cádiz, e eram provavelmente muito bem pagos. Se é possível confiar no que afirma uma carta do Marquês de Montalvão, o ordenado de um marinheiro poderia chegar a valer o mesmo que o aluguel de duas peças de artilharia<sup>22</sup>.

Ademais, havia-se de recrutar e aparelhar embarcações para o combate naval, o que (além do pagamento de fretes e aluguéis, quando não se podia simplesmente embargar os vasos disponíveis) exigia uma miríade de recursos materiais, por vezes indisponíveis. Efetivamente, o rol do necessário para o apresto dos galeões vai do breu e do alcatrão à enxárcia, à lona e o *lienso* para o velame, passando por reservas de madeira, carvão e chumbo em diferentes formas;

<sup>21</sup> MELLO, E. C., *Nassau: governador do Brasil holandês*. São Paulo, Companhia das Letras, 2006, p.108.

<sup>22</sup> AHU-Resgate, Bahia, Luísa da Fonseca, n. 672, 985; BNL, Col. Pomb. 442, fl. 17.

funis, aros, barris, bombas, baldes, prumos, escovas, achas, martelos, bandeiras, lâmpadas, medidas, garrafas, cofres, grillhões, dos instrumentos de carena e calafetagem aos de sobrevivência e disciplina. Aliás, toda a artilharia das embarcações exigia outra leva de cuidados especiais e detalhes importantes, como o acerto no calibre da munição, a boa estocagem da pólvora, etc<sup>23</sup>.

Do armamento, falava-se principalmente em mosquetes e arcabuzes, em geral de Biscaia. De espadas, piques, lanças e albardas (*chuzos*) tratava-se menos. Ao que parece, o seu abastecimento foi suficiente – em 1634, o Conselho da Fazenda tinha notícia que os arcabuzes não eram tão necessários no Brasil “pelo que tem ido muitos”. Havia mesmo alguma sobra “que os soldados os metem pela terra adentro”. Em 1637, os arcabuzes e mosquetes de Biscaia custavam 1.600 e 2.800 réis à coroa de Portugal, cada um, respectivamente<sup>24</sup>. Municiaava-se o Exército com balas (ou “pelouros”) de chumbo ou com o chumbo em pão, para se fazer em munição com formas de ferro. A pólvora comprava-se, de preferência, em Valência ou Pamplona, com toda atenção para sua limpeza e qualidade – a pólvora com pouco salitre via-se nas muitas faíscas ou *por no y levantar pecado quando se le pone fuego (sic)*. O maior carregamento parece ter sido o de Dom Lope de Hoces, quando intentava-se levar 1.000 quintais ao Brasil. Mas esse volume no transporte de pólvora não devia ser comum, pois arriscava pegar umidade durante a travessia. O transporte de mórão também exigia cuidados especiais. Houve ocasião em que a encomenda de mórão andou atrasada por falta de sol, e era difícil a sua confecção durante o inverno, pois não se podia “secar as cordas depois de cozidas”<sup>25</sup>.

A munição de boca era outra. Na base, os derivados de trigo: pão e, principalmente, biscoito; branco ou comum. Eram feitos em Lisboa, do cereal que ali chegava – embora também se enviasse a farinha (branca

ou escura, a *harina ardida*), possivelmente quando não havia tempo para assar. Nos documentos ligados ao Brasil, encontramos referência ao trigo que vinha do Norte, mas também há trigo de Alcácer e de “Porto del Rei”, ou certo *trigo de la isla* – referências ao trigo do Mediterrâneo, possivelmente. O biscoito embarcava em latas, “folheado em folhas de flandres”<sup>26</sup>. Permanecia comestível por um bom tempo, mas as vistorias do paiol eram feitas regularmente, mesmo durante a viagem – em 1638, por exemplo, Thomas de Ybio Calderón comunicava ao Conde da Torre que o biscoito embarcado nos galeões tinha menos de seis meses, era de muito bom trigo, mas *no esta de tan buena calidad como quando se embarco, pero de tal que seguramente se puede comer sin ningun dano de la salud de la gente*<sup>27</sup>. De carnes, embarcava-se bacalhau e carne de vaca salgada. Em menor escala, sardinha e toucinho (ou “carne de porco” apenas). Sal, arroz, azeite, vinagre, legumes e queijos (flamengos e do Alentejo) também. E o vinho, onipresente, das Canárias e da Madeira. Em geral, cada embarcação trazia dois a três meses (com sorte, até oito meses) de provisões para a tripulação<sup>28</sup>.

Já a indumentária do socorro era bastante variada: sapatos de couro de boi ou cordovão, badanas para palmilhas ou servilhas de pano; meias de lã, de pano colorido da França, de seda de Toledo ou da Itália; ceroulas de linho; atacas comuns e “de bispo”, cintos largos e meios-cintos; vestidos aparelhados e sorteados, ou de raxa; talins para a espada; gibões de bombazina; camisas de linho; balonas, comuns e de cassa, cobertores de papo, fustos pardos e fustões (de algodão); carapuças e chapéus, comuns, de cor ou mesmo “chapéus-balões, com seus véus”. Embarcava-se ainda uma miscelânea de panos, “da terra” ou da Comarca, branco ou de cor; cetim, bocaxim e tafetá, também de cor; bombazina da Inglaterra e da Alemanha; peças e meias-peças várias de panos de Por-

<sup>23</sup> MUNRO - idem.

<sup>24</sup> AHU-Resgate, Bahia, Luísa da Fonseca, n. 511, 729. Ajuda 51-X-7, fl. 357.

<sup>25</sup> AHU-Resgate, Bahia, Luísa da Fonseca, n. 497, 511, 513; BNL, Col. Pomb. 442, fl. 13.

<sup>26</sup> AHU-Resgate, Bahia, Luísa da Fonseca, n. 607, 650, 617; BNL, Col. Pomb. 442, fls. 22, 56.

<sup>27</sup> Ajuda 51-X-7, fl. 357.

<sup>28</sup> AHU-Resgate, Bahia, Luísa da Fonseca, n. 617, 672. BNL, Col. Pomb. 442, fls. 22v., 33, 34, 45; Ajuda 51-X-2, fl. 209v.

talegre (dozenos e dezoitenos), de Estremós, de Viana, do Porto, de cores de Flandres, de Coimbra; panos de Hamburgo, holandilhas, tafeciras da Índia, crise da Inglaterra, mocaxins da Alemanha e aniagem grega; estamena da terra ou de Castela, estamena “de freira” e estamenhão. Finalmente: linha branca, linha de cor ou apenas “fio”; “meialã” (ou *mezzalana*, metade cânhamo, metade lã); fitas de seda, de cadarço, de cores ordinárias ou melhores; retroses simples, de crise ou “meio prepono”; botões, talvez de seda; dedais e agulhas. Uma carta de Pernambuco, de abril de 1633, lamentava: *el socorro que venia en las caravelas era de algún provecho nunca lo fue y no ha servido a otra cosa sino a vestir estos pocos soldados que ay*<sup>29</sup>.

Os recursos adotados pela coroa para cobrir tais despesas variadas podem explicar a composição dos socorros. Foram igualmente variados, pois em serem grandes as necessidades, muitas também haviam de ser as providências. Como dizia Filipe IV, em carta para Portugal: “não é justo que o Brasil se perca, ou deixe de ser socorrido como convém, por falta de dinheiro, pois seria o maior dano que se poderia fazer a esse Reino deixar-se perder aquele Estado”<sup>30</sup>.

A primeira fonte de arrecadação a se considerar é a tributação, cuja impopularidade em Portugal durante aquela década é conhecida. As alterações de Évora, por exemplo, tem raízes na implementação do aumento do cabeção das sisas, decretado em 1635. Outras comarcas também buscaram escapar da cobrança, valendo-se de privilégios antigos; mas o governo, ao que parece, conseguia fazer valer o aumento por decreto. No varejo de carne e vinho, foi imposto um real de cobre sobre cada arratel ou canada, pelo que ficou conhecido o “real d’água”. Neste mesmo abril de 1630, uma nova imposição

sobre o sal, de dois reais por arratel também foi criada<sup>31</sup>. A meia-anata era particularmente mal-afamada – tratava-se do recolhimento do valor em dinheiro de meio ano de ordenado daqueles que eram providos em cargos e ofícios da coroa, que não fossem os cargos eclesiásticos. O mesmo valia para quaisquer honras, mercês, graças, privilégios ou ajudas de custo, mas estavam isentos os soldados<sup>32</sup>. Há impostos sobre miunças, mas não é fácil redesenhar como se davam todas as coletas. Houve um direito sobre o cobre, aplicado para o socorro das Índias Orientais em 1629. Usou-se dinheiro que a coroa ganhava no exercício da Justiça, mas muito pouco. Já o “direito das armas” teve maior aparência: fez parte da tributação aplicada entre 1630 e 1631, a reboque dos primeiros esforços para a restauração de Pernambuco. Era cobrado entre as Câmaras das vilas e lugarejos, consignado ao depósito nas ferrarias onde se fabricavam “armas para as armadas e caravelas”. Ademais, em certos momentos recolhia-se os sobejos desta ou daquela arrecadação, ou de algum cofre de almoxarife<sup>33</sup>.

Dois tributos da maior importância eram derivados, em grande medida, do negócio do açúcar. O consulado, que há algum tempo financiava os galeões da coroa de Portugal, tinha base nesse comércio. Buscou-se também algum dinheiro com uma avaria sobre o açúcar transportado em companhia da Armada de Dom Antonio de Oquendo. Desde a década de 1620, o apresto de navios de escolta para a frota do açúcar era proposto com a contrapartida da distribuição dos custos entre os usuários da frota, os clientes do transporte, pela cobrança de uma avaria. Em 1631, quando a Armada arribou, Filipe IV pediu que o governo e a junta cobrassem dos navios uma nova avaria pelo açúcar que fora transportado, valendo-se

<sup>29</sup> Ajuda 49-X-28, fl. 356; As listas da indumentária podem-se encontrar no AHU-Resgate, Bahia, Luísa da Fonseca, n. 397, 514, 617, 672 BNL, Col. Pomb 442, fl. 33, Ajuda 51-X-1, fl. 98 e 51-X-2, fl. 209v; MELLO, E. C., *Olinda restaurada*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Topbooks, 1998, p. 190.

<sup>30</sup> AHU-Resgate, Bahia, Luísa da Fonseca, n. 525.

<sup>31</sup> *Coleção Chronologica da Legislação Portuguesa* (CCLP), 1634-40, p. 64, 73, 185; Joyce Jr., *Spanish influence*, op.cit., p. 356. Sobre o debate acerca das sisas, veja-se GODINHO, V. M., *Finanças Públicas e Estrutura do Estado*. In: *Ensaio*, v. 2, Lisboa: Sá da Costa, 1978; HESPANHA, A.M., *As vésperas do Leviathan: instituições e poder político, Portugal – século XVII*. Coimbra: Almedina, 1994.

<sup>32</sup> CCLP, 1627-34, p. 203-4, 216-9, 229, 308;

<sup>33</sup> CCLP, 1627-34, p. 154; SANTARÉM, V., *Memórias e alguns documentos para a história e teoria das côrtes geraes*. 2ª ed. Lisboa: Portugal-Brasil, 1924, p. 303; AHU-Resgate, Bahia, Luísa da Fonseca, n. 494, 605; Ajuda 51-X-1, fl. 238v.

do fato de que a Armada teria aliviado os mercadores de comprar seguros. Mestres, pilotos e donos de embarcações protestaram contra o “dobro da avaria”, com apoio do Conselho da Fazenda, ao que o monarca mandou saber que a sobretaxa duraria apenas enquanto houvesse guerra no Brasil. O Governo de Portugal mostrou-se favorável à medida, para que se desse transporte seguro ao açúcar, de cujo comércio muito no Reino dependia<sup>34</sup>.

A coroa também buscou sustento em donativos dos três estados. A Igreja resistia, mas acabava por oferecer valores respeitáveis<sup>35</sup>. Houve, aliás, a venda de indulgências conforme a bula da Santa Cruzada, cujo dinheiro era intermediado por comissários fiéis, porém de ofícios seculares<sup>36</sup>. Os nobres também eram chamados a contribuir, sem que isso, porém, resultasse em muita coisa. No apresto da Jornada dos Vassalos, é possível que suas fortunas tenham exercido algum papel – sobreviveu uma missiva régia para os Condes de Portalegre e Villahermosa na qual dizia estar ainda à espera de suas contribuições. Mas era difícil que a nobreza, já tão dependente da Fazenda Real, pudesse lhe oferecer de volta qualquer dinheiro de significância<sup>37</sup>. Era certamente mais rico o dinheiro recolhido no meio urbano. Um tributo importante era o recebimento anual pela coroa de um terço das rendas dos Conselhos das vilas e lugares do Reino, sujeito a privilégios e particularismos de cada cidade e sua capacidade de resistência ao fisco<sup>38</sup>.

De empréstimos, o monarca buscava todos que fossem possíveis. Comerciantes do Norte (Porto e Viana), onde “tanto haviam ganho quando iam ao Brasil, mais ainda quando ele estava sem inimigos”, eram especialmente convocados a contribuir<sup>39</sup>. De

tais pedidos de crédito junto à comunidade mercantil, o mais conhecido é o de 500 mil cruzados, recolhido em 1631 junto aos mercadores “bons de cabedal” para o apresto da Armada daquele ano<sup>40</sup>. Entretanto, quanto maior o cabedal particular, mais se podia exigir da coroa nos termos do empréstimo – é o problema da finança. Na extensa lista de emprestadores dos 500 mil cruzados, encontramos valores individuais entre 50 e 200 mil réis, mas poucos vão além disso. Dizia-se então que os homens de grande cabedal já haviam contribuído de outra forma, com 300 mil cruzados em compras de juros da coroa, mais outros 200 em um donativo para o socorro de Pernambuco<sup>41</sup>. O meio mais eficaz de conseguir esse financiamento era garantir os empréstimos com a consignação do rendimento de tributos, mas esse era um recurso que reduzia a arrecadação disponível no futuro e aumentava o risco de falência do Erário<sup>42</sup>. De fato, em 1639, Madri deixou de pagar a enorme soma de 1.500.000 ducados em dívidas, inclusive por conta do acidente na invernada dos galeões da frota da prata<sup>43</sup>.

Em meio a tais limitações materiais, a coroa valeu-se de espaços no comércio colonial para baratear o custeio da guerra. Por exemplo, buscava-se o frete de embarcações em troca de privilégios no comércio da pimenta, ou pagava-se o soldo da gente de mar com direitos sobre os fretes futuros do açúcar que viria do Brasil na Armada<sup>44</sup>. Foi comum a concessão de licenças ao comércio com o Brasil, em troca de transportes livres de frete. Também recebia-se licenças para carregar vinhos das Canárias ao Brasil, como pagamento de dívidas da coroa. O embargo de navios no porto para compor a frota também direcionava algum capital para a colônia, pois então o transporte de socor-

<sup>34</sup> Costa, *O transporte no Atlântico*, op.cit., p. 221, 372; AHU-Resgate, Bahia, Luísa da Fonseca, n. 605; Ajuda, 51-X-1, fl. 102 e v., 137v, 51-X-2, fl. 54, 236v, 266, 51-X-3, fl. 3v.

<sup>35</sup> AHU-Resgate, Bahia, Luísa da Fonseca, n. 508; CCLP, 1620-27, p. 054.

<sup>36</sup> AHU-Resgate, Bahia, Luísa da Fonseca, n. 511, 605.

<sup>37</sup> AHU-Resgate, Bahia, Luísa da Fonseca, n. 523, 553; CCLP, 1634-40, p. 040; BNL, Mss. 206, n. 267.

<sup>38</sup> Veja-se, por exemplo: CCLP, 1627-33, p. 199, 219, 227; 1634-40, p. 124.

<sup>39</sup> AHU-Resgate, Bahia, Luísa da Fonseca, n. 521, 541.

<sup>40</sup> CCLP, 1627-33, p. 202, 214, 254; BNL, Mss. 206, n. 168 e 234, n. 12.

<sup>41</sup> Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Corpo Chronológico, parte I, maço 118, doc. 105; BNL, Col. Pomb. 442, fl. 64, 185; AHU-Resgate, Bahia, Luísa da Fonseca, n. 704.

<sup>42</sup> AHU-Resgate, Bahia, Luísa da Fonseca, n. 408, 553

<sup>43</sup> AHU-Resgate, Bahia, Luísa da Fonseca, n. 431;

<sup>44</sup> AHU-Resgate, Bahia, Luísa da Fonseca, n. 337; Ajuda 51-VI-28, fl. 78.



ros ao Brasil tornava-se a única maneira de conseguir licenças para sair do porto, onde o cabedal se esvaía na corrosão dos cascos estacionados e nos ordenados da tripulação ociosa. Como Gaspar Pires, vizinho de Viana, que se propôs a carregar vinhos para o Brasil para livrar-se de ficar estacionado no Tejo<sup>45</sup>. Mesmo em guerra, a colônia era uma fonte de riqueza cada vez mais importante para os cofres da monarquia.

A própria Fazenda Real organizava o conteúdo do socorro enviado ao Brasil de modo a usufruir das vantagens do comércio colonial. Em 1631, pode-se ver ordem do Governo de Portugal pra enviar à colônia “a maior quantidade de roupas possível” – o que se fazia porque o comerciante Luiz Vaz de Rezende oferecera 50 mil cruzados em roupas para ficar com o contrato do pau-brasil, que já tinha outro administrador<sup>46</sup>. A Fazenda Real aproveitava-se disso para pagar o soldo dos militares no Brasil em vestidos<sup>47</sup>. O vinho (principalmente, das Ilhas Canárias) também era uma mercadoria que se prestava a esse propósito, devido ao volume de sua venda no Brasil. O transporte de pipas como parte do socorro gerava mesmo grande interesse entre os comandantes, que chegavam ao ponto de disputar entre si, como fizeram o Conde da Torre e seu segundo, Dom Juan da Vega Bazán<sup>48</sup>. De tantos testemunhos desse circuito, vale citar o apelo de Pedro Cadena de Vilhasanti, quando provedor-mór da Fazenda no Brasil: ganhava Sua Majestade se conduzisse o socorro do Brasil em fazendas, que no Brasil valiam muito dinheiro. Segundo ele, uma remessa de 330 pipas de vinho, compradas na Madeira por 11 mil cruzados, “muito mal administradas, e com grandes quebras e custos”, era vendida no Brasil pelo tresdobro do preço<sup>49</sup>.

Sobretudo, usava-se do comércio colonial para atrair recursos estrangeiros para suprir as debilidades da Marinha ibérica. Desde

meados de 1620 encontramos o emprego de artilheiros e oficiais de artilharia (condestáveis) estrangeiros nas embarcações para o Brasil. O Governador Diogo Luís de Oliveira, por exemplo, valeu-se deles nas três naus que levou consigo à Bahia. Muitos são ingleses, país de onde se difundia o uso da colubrina de ferro, uma peça de artilharia menor e menos confiável, mas muito mais barata que a de bronze<sup>50</sup>. Outros vêm de Dunquerque. Entretanto, não lhes era permitido ficar no Brasil. Os ministros da coroa de Portugal tentavam zelar pela proibição à presença de estrangeiros na colônia, apesar de todas as necessidades – como quando Dom Antônio de Ataíde mostrava-se contrário à autorização de navios de Sevilha para o Brasil<sup>51</sup>.

A partir de 1633 aparecem mais pedidos de envio ou fretamento de embarcações estrangeiras, prontamente artilhadas. A maioria se declara de Lübeck e Dunquerque. Pedia-se que embarcações e tripulantes viessem de países amigos e vassalos de Sua Majestade. Invariavelmente, as licenças eram concedidas com ressalva de que os navios fossem em direitura ao Brasil e dele retornassem a Portugal. Valiam para uma só viagem, mas permitia-se que fossem novamente solicitadas. Por vezes, expressava-se que não podiam levar mais da metade da tripulação em gente estrangeira. Com o tempo, são também estrangeiros os mercadores que pedem as licenças. Já em 1632, Filipe IV buscava evitar que a fiscalização das alfândegas causasse moléstias e vexações ao capital forâneo nos portos do Reino, para o prejuízo do “comércio universal, senão sua total destruição”. De fato, a necessidade de socorros constantes ao teatro meridional da guerra abria espaço para essa penetração. O Conselho da Fazenda, em outubro de 1633, escrevia para Dom Diogo que nos navios estrangeiros estava o único meio de prover o socorro de Pernambuco<sup>52</sup>.

<sup>45</sup> AHU-Resgate, Bahia, Luísa da Fonseca, n. 621, 636; Ajuda, 51-VI-21, fl. 223, 257.

<sup>46</sup> Ajuda 51-X-1, fl. 101, 125, 133v; 51-X-2, fl. 01, 09v; AHU-Resgate, Bahia, Luísa da Fonseca, n. 631;

<sup>47</sup> AHU-Resgate, Bahia, Luísa da Fonseca, n. 439.

<sup>48</sup> SALVADO, J. P. e S. M. MIRANDA, eds., *Cartas do primeiro Conde da Torre*, 4 vols., [s.l.]: Comissão nacional para as comemorações dos descobrimentos portugueses, 2001, vol 4.

<sup>49</sup> VILHASANTI, P. D. C., *Relação diária do cerco da Baía de 1638*. Lisboa: [s.n.], 1941.

<sup>50</sup> CIPOLLA, C. *Guns and sails in the early phase of european expansion, 1400-1700*. Londres: William Collins, 1965.

<sup>51</sup> Ajuda 51-X-3, fl. 11-13; AHU-Resgate, Bahia, Luísa da Fonseca, n. 448, 457, 466-8, 614.

<sup>52</sup> AHU-Resgate, Bahia, Luísa da Fonseca, n. 484, 535, 537, 569; BNL, Col. Pomb. 442, fl. 45v; Ajuda, 51-X-2, fl. 26v;

Em geral, o estrangeiro se oferecia para transportar o socorro livre de frete. Em janeiro de 1634, por exemplo, um flamengo de nome Voltremes, estabelecido em Dunquerque, dispunha de quatro a seis navios bem armados para levar mantimentos e munições, mais o que a coroa lhe entregasse, se pudesse voltar do Brasil com açúcar. Segundo os alvarás que regiam a fiscalização do contrabando, cabia ao provedor dos armazéns averiguar a origem de navios e tripulações. Em Lisboa, o Conselho da Fazenda tinha informação de “genoveses ricos” dispostos a carregar socorros a frete livre. Ofereciam “seis ou sete naus possantes”. Havia também ingleses e franceses interessados. Ainda naquele ano, na mesma missão que liberava o comércio das Canárias e da Madeira em direitura ao Brasil, Filipe IV buscava informar-se de como andava este trato “sobre cujo negócio declara querer tratar com o El-Rei de Inglaterra”<sup>53</sup>. Em 1635, a Marinha ibérica dependeu dos estrangeiros para compor a Armada que velejou com Dom Lope de Hoces e Dom Luís de Rojas. Se não fossem tais concessões do comércio colonial, não teria saído do papel.

## O PODER NAVAL NA RESTAURAÇÃO

A Restauração de 1640 agravou drasticamente a capacidade de mobilização e comprometimento militar dos portugueses contra a *W.I.C.* Não apenas abria-se um flanco doméstico de conflito, mas também era alçado ao poder um monarca em condições políticas desfavoráveis à centralização de recursos necessária para a guerra. Dom João IV havia sido proclamado para combater a tirania do Governo dos Áustrias em nome da “liberdade dos fidalgos” e do respeito a seus privilégios. A menor sombra de centralização administrativa seria denunciada como traição dos princípios fundadores do movimento restaurador<sup>54</sup>. Assim, o rompimento

com diferentes setores do clero e da nobreza seria inevitável. Já em 1645, o descontentamento da nobreza é público, bem como a contínua oposição do Santo Ofício. Por duas ocasiões, em 1647 e 1649, tramou-se o assassinato de Dom João. O monarca reinava sobre o fio da navalha, e “mal se via duas ou três pessoas a conversar, logo o duque (*sic*) as tinha por suspeitos”<sup>55</sup>.

O mesmo acontecia no que toca a fiscalidade. Dom João IV chegara ao poder apoiado na revolta contra a exorbitante tributação imposta por Dom Filipe. No arremedo da Restauração, havia revogado a cobrança dos tributos instituídos pela monarquia filipina, para o júbilo geral da Lusitânia. Nas Cortes celebradas ao início de 1641, o rei tímido fez poucas solicitações aos estados, além de vagas petições de princípio. O rápido empobrecimento do Erário, frente à gama de despesas necessárias, forcejava contra as demandas de alívio fiscal, e gradualmente a coroa reinstaurou a tributação usada pelo antecessor. Ainda naquele ano, voltava-se a arrecadar o real-d’água; dois anos depois, a meia-anata. Criou-se um tributo de 10% sobre todos os rendimentos do Reino, inspirado nos dízimos da Igreja, pelo que foi chamado “décima secular” (ou “décima militar”, pois o dinheiro arrecadado foi consignado à guerra contra Madri). Criou-se, ademais, o imposto da moagem de cereais, o novo direito da chancelaria, o tributo sobre caixas de açúcar<sup>56</sup>.

Entretanto, a reedição e a ampliação do quadro tributário do Governo filipino escondem as enormes dificuldades em sua arrecadação. As décimas seculares, o clero negou-se a pagar. As obrigações da nobreza, mesmo instituídas em Cortes, também foram de pouco remédio<sup>57</sup>. No decorrer dos anos, a coleta do fisco (em particular, das décimas) andava desmoralizada, e a coroa buscava se valer de tributos indiretos, de mais fácil arrecadação. Foi possível conso-

<sup>53</sup> AHU-Resgate, Bahia, Luísa da Fonseca, n. 492, 526, 541, 568, 569; BNL, Códice 7627, fl. 115 e segs.; CCLP, carta régia de 6/9/1635, vol. 1634-40, p. 66, cartas régias de 20/9/1620 e 23/2/1624.

<sup>54</sup> VALLADARES, R., *A independência de Portugal: guerra e restauração, 1640-1680*. Trad. Pedro Cardim. Lisboa: Esfera dos Livros, 2006, p. 277.

<sup>55</sup> Valladares, *A independência de Portugal*, op.cit., p. 280.

<sup>56</sup> Id., *ibid.*, pp. 293 e segs; MAGALHÃES, J.R., *Dinheiro para a guerra: as décimas da Restauração*. In: *Hispania*, v. 64, n. 216 (2004); GUIMARÃES, V., *As finanças na guerra de Restauração (1640-1668)*. Lisboa: LCGG, 1941.

<sup>57</sup> Apud: Valladares, *A independência de Portugal*, op.cit., p. 296

lidar um arranjo fiscal legítimo em acordos com as Cortes (convocadas nos anos de 1641, 1643, 1645 e 1653), para o que a presença de um inimigo próximo e popular (ainda que Castela não se ocupasse muito da fronteira portuguesa) foi certamente determinante. Não obstante, a coroa ainda teve de se valer de desvalorizações, e o real português perdeu cerca de 42% de seu valor frente à prata entre 1641 e 1643. Ainda que, ao fim da década, há quem afirme que a carga tributária teria aumentado em Portugal, todo esse aumento (se de fato ocorreu) foi insuficiente para fechar as contas da guerra da Restauração, e a coroa incorria em défices subsequentes. O dinheiro disponível para o socorro do Brasil não apenas havia reduzido, como chegava-se mesmo a cogitar, em meados de 1650, a extensão da cobrança das décimas seculares à colônia, para que esta auxiliasse o financiamento da Fazenda Real no Reino<sup>58</sup>.

Em 1641, a fragilidade de Dom João IV limitava sua política para o Brasil, ainda que a negligência da coroa no teatro colonial tivesse sido um dos argumentos em prol do movimento restaurador. Deste modo, Lisboa buscou a trégua com os holandeses, de modo a abrir caminho para uma cooperação anticastelhana. Foi assinada em junho de 1641, e Pernambuco permaneceu em posse dos flamengos. Os Estados Gerais e a *W.I.C.* souberam aproveitar da debilidade portuguesa, atrasando as assinaturas da trégua para dar tempo à ocupação de Luanda<sup>59</sup>. Do outro lado da Mancha, com a aliança hispano-britânica em crise, Carlos I aproveitou a presença dos enviados de Dom João para retomar as demandas inglesas de abertura dos mercados coloniais portugueses<sup>60</sup>.

Enquanto isso, Lisboa era incapaz de oferecer apoio a suas praças americanas. Há

pouca notícia de embarque de homens ou petrechos à colônia a partir de então. Com a pequena Esquadra que transportou Antônio Teles da Silva à Bahia, foram também uma centena de homens para a infantaria e um carregamento de sal do estanco régio. Até um ano depois, uma nau isolada e uma Esquadilha de três caravelas haviam fretado socorros. As embarcações voltavam carregadas de pedidos: "são muitas as cartas que se tem escrito a Vossa Majestade e todas pedem socorro, porque o que até agora foi pouco agora é menos", escreveu o provedor. "Do Reino de Portugal não vinha nada", reclamava a Câmara. O governador estranhava: nem cartas ou avisos recebia da coroa. Em março de 1644, duas caravelas chegaram em Salvador, mas nada de socorro, de sal ou de correspondência da coroa<sup>61</sup>. A dificuldade em prover humana e materialmente o Exército no Brasil tornar-se-ia maior graças ao início da movimentação militar na fronteira luso-castelhana, a partir de 1643<sup>62</sup>. Antes da guerra contra a *W.I.C.*, a prioridade seria a defesa da monarquia bragantina.

Não obstante, a coroa também estudava uma reação no conflito sul-atlântico. Note-se, aliás, que a criação do Conselho Ultramarino, em funcionamento a partir de 1643, é um marco: com todas as suas limitações, e não sem resistência, Dom João IV conseguiria centralizar a administração colonial em um órgão mais próximo do monarca, algo em que Filipe III havia falhado em 1604<sup>63</sup>. Entrementes, André Vidal de Negreiros já estava no Brasil, para retomar o contato com os portugueses em Pernambuco. Por sua vez, Salvador Correia de Sá também já havia expressado ao rei suas opiniões acerca da guerra no ultramar, sugerindo novas ofensivas. Assim, tanto o levante dos moradores de Pernambuco quanto o desembar-

<sup>58</sup> Id., *ibid.*, p. 294; MAURO, F., *Portugal, Brasil e o Atlântico, 1570-1670*. Trad. Manuela Barreto. Lisboa: Estampa, 1979, v. 2, p. 167.

<sup>59</sup> Mello, *O negócio do Brasil*, op.cit., p. 30-33. Diga-se, aliás, que os atrasos na ratificação do acordo em Portugal favoreceram a manobra holandesa.

<sup>60</sup> No entanto, apesar da importância do acordo para Portugal, logrou-se que os termos não fossem muito diferentes daqueles que o interesse britânico conseguira na aliança com Madri: em particular, o aluguel de embarcações para a navegação das rotas lusitanas. Valladares, *A independência de Portugal*, op.cit., p. 75-82.

<sup>61</sup> AHU-Resgate, Bahia, Luísa da Fonseca, n. 965, 993, 993, 1001, 1016, 1026, 1054, 1055.

<sup>62</sup> COSTA, F. D., *A guerra da restauração, 1641-1668*. Lisboa: Horizonte, 2004, pp. 46-62.

<sup>63</sup> CARDIM, P., "Administração" e "governo": uma reflexão sobre o vocabulário do Antigo Regime". In: BICALHO, M.F. e FERLINI, V.L.A., *Modos de governar: ideias e práticas políticas no Império português, séculos XVI-XIX*. São Paulo: Alameda, 2005.

que de tropas em Angola e Buenos Aires eram projetos nos quais Dom João, embora ciente de sua fraqueza, certamente não deixou de se interessar.

No Conselho Ultramarino, buscava-se os meios para a reconstrução do Poder Naval português, que muitos consideravam fundamental para a autonomia do país. Denunciava-se o dano à Marinha portuguesa da navegação em caravelas, as “escolas de fugir”: a opção por velocidade e evasão do inimigo na navegação do açúcar havia desacostumado a gente de mar, o comércio e a construção naval das tarefas de uma potência marítima. Convinha aumentar o porte e o armamento dos vasos, para o que a segurança da navegação em comboios também era fundamental<sup>64</sup>. Contudo, entre os mercadores do açúcar as frotas estavam longe de ser uma unanimidade. Embarcações maiores, artilharia, matalotagem: tudo isso significava o deslocamento do pequeno mercador e armador de caravelas, que era predominante no ramo. Ao mesmo tempo, configurava-se a intervenção da coroa no mercado dos fretes, com fixação de preços. O regime de frota implicaria concentração do tráfego em um dos portos do Reino, em detrimento dos demais. No Brasil, a longa espera do açúcar nos trapiches pela data de partida do comboio fá-lo-ia empedrar. A proposta, portanto, contava com a oposição de um grande número de comerciantes nos vários portos do Reino, e de ambos os lados do Atlântico.

Em 1644, o regime de frota foi implementado de forma limitada. Haveria comboio apenas no retorno do Brasil a Portugal, sob escolta de dois galeões da Armada Real. Previa-se a proibição de embarcações com deslocamento inferior a 200 toneladas e armamento inferior a dez peças, mas a sua utilização continuou permitida temporariamente. Houve fixação das taxas de frete e o financiamento da armação dos galeões e do armamento das naus foi atrelado à cobran-

ça de avarias, uma taxa a incidir sobre a carga fretada nas caravelas com menos de 200 toneladas. Nestes termos, aprestou-se uma Esquadra de escolta que, sob Salvador Correia de Sá e Diogo Martins Madeira, partiu de Belém no dia de Natal, com sete velas (entre elas, dois galeões da Armada Real) e 600 tripulantes. Duas das embarcações (uma nau e um “barco latino” pequeno) eram destinadas a socorrer os portugueses em Angola<sup>65</sup>.

Quando a Esquadra de Salvador Correia de Sá chegou à Bahia, em fevereiro de 1645, a conspiração contra a *W.I.C.* já se havia desencadeado. Apesar da trégua e da política do embaixador português em Amsterdam, depois dos embates no Monte das Tabocas e na Baía de Tamandaré, em agosto e setembro, com participação de companhias de infantaria e embarcações de Salvador, a coroa de Portugal estava *de facto* em estado de guerra contra a *W.I.C.*

Todavia, a colônia continuava mal-guarneada. A Bahia estava “toda desmantelada e falta de infantaria, munições e artilharia e armas”, principalmente depois de enviar um dos terços em apoio dos pernambucanos, mais os homens e munições entregues à frota de Salvador Correia de Sá e a duas Esquadilhas de socorro aos angolanos. Tanto Salvador quanto o Rio de Janeiro solicitavam reforços, diante da possibilidade de retaliação dos holandeses em qualquer uma das praças. O Conselho Ultramarino hesitava entre qual das praças mais precisava de apoio<sup>66</sup>. Em outubro, enviou-se 200 açoreanos para a Bahia. Em junho de 1646, há registro de uma flotilha de caravelas com socorros ao Brasil. Havia já um grupo de capitães com patente para levantar gente de guerra nas ilhas, mas faltava o dinheiro necessário para a empresa. Em setembro, ainda eram separados mosquetes e munições para o embarque, com o que se formariam quatro companhias de ilhéus. A meta era o envio de mil homens, ao menos, para

<sup>64</sup> “Navios de grande calado, concentração do tráfego, condenação das caravelas: o tríptico inspirador da política naval de D. João IV” (Costa, *O transporte no Atlântico*, op.cit., p. 504). Veja-se também, Boxer, *Salvador de Sá*, op.cit., p. 184.

<sup>65</sup> GUEDES, M. J., *História naval brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1975, v.2, t.1B, p. 10-12; Costa, *O transporte no Atlântico*, op.cit., p. 500-501. AHU-Resgate, Bahia, Luísa da Fonseca, n. 1100.

<sup>66</sup> AHU-Resgate, Bahia, Luísa da Fonseca, n. 1143, 1147, 1148, 1170, 1191, 1192, 1203, 1211, 1214.

a colônia. Porém, a frota do açúcar daquele ano velejou sem escolta<sup>67</sup>. Os recursos de Portugal, após a restauração, continuavam muito aquém da tarefa.

Mais uma vez, na escassez de recursos, a coroa valia-se do comércio para socorrer as praças coloniais. "Os mercadores nos tem levado este socorro", concluía o Conselho Ultramarino em dezembro de 1645. Mesmo o fornecedor de mosquetes queria garantias de pagamento mediante consignação dos direitos sobre o comércio de sal<sup>68</sup>. Entre os inconvenientes da medida estava a indisposição dos mestres de navios mercantes em combater, tanto quanto um soldado não atira se o valor da bala lhe for cobrado. Foi o que se observou no transporte de Francisco Barreto de Menezes, enviado pela coroa com patente de mestre de campo general para centralizar o comando dos terços em Pernambuco. A Esquadra desafiou de Lisboa em março de 1647, com sete embarcações, cinco caravelas e dois patachos. A 30 léguas da Bahia, avistaram duas fragatas holandesas. Ao primeiro sinal de hostilidade, as cinco caravelas refugaram combate, deixando os dois patachos à mercê do inimigo. Duas delas levavam tropas precisamente para escoltar o general. Francisco Barreto capturado, em posse de vasta e comprometedora correspondência da coroa com os insurgentes<sup>69</sup>.

Enquanto o esforço de Lisboa em exercer algum Poder Naval na colônia permanecia à deriva, o holandês em Recife usava da superioridade de sua Marinha para retaliar as agressões sofridas no interior de Pernambuco. Em 1647, um destacamento da Armada da *W.I.C.* atacou a Baía de Todos os Santos, estabelecendo uma cabeça de ponte na Ilha de Itaparica, sob o comando de Sigmund Von Schkoppe. Seu objetivo era estorvar a navegação portuguesa na Bahia, ameaçar o

sítio de Salvador e forçar o recuo da infantaria que cercava o Recife.

A notícia da ocupação chegou em Lisboa em primeiro de maio de 1647. O Conselho Ultramarino despachou apressadamente o apresto de um socorro de tropas, armas e embarcações de guerra para a Bahia. Pedia-se, em especial, soldados com experiência para os postos de comando, embarcações a remo armadas com artilharia de ferro e roqueiras, militares com prática no combate naval, toda a pólvora, mórão e balas quanto fosse possível. Além disso, pipas de vinho, outras tantas de farinha e algum carregamento de sal<sup>70</sup>. Entretanto, diante dos meios disponíveis, não houve alternativa à coroa senão empregar os galeões da Armada real no socorro, com o que a costa do Reino ficaria desprotegida. Visto que oito dos 20 galeões da Armada faziam então a viagem da Índia, era preciso reforçar a Armada com quaisquer recursos à mão. Para tanto, foi providencial o acordo com Duarte da Silva, um dos maiores comerciantes de Lisboa, com grandes interesses no açúcar do Recôncavo baiano. Conseguiu-se assim um adiantamento de 300 mil cruzados, recebíveis sobre o advento de tributos sobre o açúcar exportado no Brasil. Ainda assim, foram necessários quatro meses para amear a tripulação necessária entre a escassa gente de mar do Reino, em especial pilotos e artilheiros, até que a Armada pudesse fazer vela em 18 de outubro. Ao todo, haviam-se reunidos 20 vasos bem armados (dos quais 11 galeões e cinco navios de porte médio), 2.350 infantes e mil marinheiros<sup>71</sup>.

Nos arredores da Ilha de Fernando de Noronha, os galeões da Armada Real foram avistados pela patrulha holandesa, que de pronto passou a notícia a Von Schkoppe, em Itaparica. O temor quanto ao tamanho da frota portuguesa e à possibilidade de ataque

<sup>67</sup> AHU-Resgate, Bahia, Luísa da Fonseca, n. 1143, 1147, 1148, 1170, 1191, 1192, 1203, 1211, 1214.

<sup>68</sup> AHU-Resgate, Bahia, Luísa da Fonseca, n. 1148, 1165.

<sup>69</sup> Os Capitães Manuel de Andrade Machado e Antônio Correia Teixeira foram presos em Salvador assim que Antônio Teles da Silva soube do ocorrido. Anos depois, alegariam que não tinham ordens da coroa para combater, assim como Salvador Correia de Sá, em 1645. Disseram que sua ordem era deitar em salvamento a carga das caravelas, "munhões e petrechos de guerra" endereçados à Bahia. Ambos os capitães morreriam presos por deserção (AHU-Resgate, Bahia, Luísa da Fonseca, n. 1279, 1280, 1299, 1312, 1361, 1435).

<sup>70</sup> AHU-Resgate, Bahia, Luísa da Fonseca, n. 1556.

<sup>71</sup> *Ibidem*, pp. 54-56; BOXER, C. R., *The dutch in Brazil*. Oxford: Clarendon, 1957, p. 180. Deve-se ter cautela na leitura de tais números para a infantaria levantada, como recomenda o Almirante Max Guedes.

ao Recife foi suficiente para que se ordenasse a retirada da Bahia, que ocorreu em 14 de dezembro. Dom Antônio Teles de Menezes e a Armada de Portugal chegaram dez dias depois. Quatro dos galeões em breve partiriam para o Rio de Janeiro, onde haveriam de se reunir com o socorro a Angola aprontado em Lisboa por Salvador Correia de Sá, em paralelo ao apresto da Armada Real (mas também financiada por Duarte da Silva e companhia)<sup>72</sup>.

Contudo, a situação da Bahia permanecia incerta, uma vez que a retirada de Von Schkoppe não implicou domínio português no mar do Brasil. Em verdade, a balança do Poder Naval voltou a pesar fortemente em favor dos holandeses nos meses seguintes. A queda de Dunquerque, em outubro de 1646, desempregou a comunidade de corsários da Zeelândia. Organizados em uma *Brazilische Directie Ende Compagnie*, com regulamento concedido pela *W.I.C.*, deslocaram-se para o Recife em busca de butim. Ademais, os Estados Gerais concederam à *W.I.C.* um enorme reforço de quase 40 embarcações e seis mil homens, sob comando do Vice-Almirante Witte de With. O socorro não partiu a tempo de se antecipar à Armada de Portugal, o que teria comprometido gravemente a defesa da Bahia e a restauração de Angola. Ainda assim, a Marinha holandesa pôs-se à caça da navegação do açúcar e da Armada de Dom Antônio Teles de Menezes. Derrotado em Guararapes, o comando das armas da *W.I.C.* considerou que sua melhor alternativa era vencer pelo bloqueio naval. O melhor que fez o Conde de Vila Pouca de Aguiar foi meter os galeões da Armada, bem escondidos, Recôncavo adentro, e o mar ficou infestado de corsários e patrulhas flamengas<sup>73</sup>.

Conforme passava o tempo, concretizavam-se as previsões de Antônio Vieira: por

mais abjeto que fosse o abandono de Pernambuco, a coroa simplesmente não era dotada dos recursos necessários para a vitória, e tinha mais a perder que a ganhar na reabertura do conflito<sup>74</sup>. A Fazenda Real já não tinha um vintém, e ainda consignava-se a arrecadação futura para o pagamento de empréstimos. Por outro lado, a via diplomática para o reconhecimento da Restauração esgotava-se com a assinatura dos tratados de Münster, sem que Portugal participasse das negociações de paz. Em 1649, era certo que Lisboa haveria de defender a Restauração em campo de batalha, contra a Espanha desvencilhada das guerras na Alemanha, na Itália e nos Países Baixos.

É verdade, entretanto, que a própria força da *W.I.C.* estava sem sustentação. As finanças estavam no buraco, após anos de despesa sem lucro e ações em queda. Com o levante pernambucano, a Companhia havia perdido o seu negócio principal. Em agosto de 1648, Salvador Correia de Sá reabriu o porto de Luanda para o fornecimento de escravos ao Brasil. A essa altura, os rendimentos do Governo holandês dependiam da riqueza apresada pelo corso, que por sua vez havia emagrecido o comércio português que lhe servia de presa. Com isso, era insuficiente para sustentar a força naval com base em Recife e na Paraíba, de tal maneira que as embarcações da Armada de Witte de With começaram a desertar. Em junho de 1649, o próprio vice-almirante holandês fartou-se da situação e fez vela para a Europa, a despeito das ordens que tinha<sup>75</sup>. O jugo da *W.I.C.* sobre o Recife pendurava-se no fio do abastecimento que lhe vinha dos Países Baixos, e Francisco Barreto solicitava enfaticamente a Dom João IV uma força naval que bloqueasse o Recife e lhe desse misericórdia<sup>76</sup>.

As atividades do corso holandês também acabaram por definir a política naval de

<sup>72</sup> Vide Guedes, *História naval brasileira*, op.cit., v. 2, t. 1B, p. 59-60.

<sup>73</sup> Guedes, *História naval brasileira*, op.cit., pp. 62 e segs; para os números do apresamento de embarcações portuguesas no Atlântico Sul, por fontes de Portugal e da Holanda, veja-se Mello, *Olinda restaurada*, op.cit., p. 450. Em Lisboa, relataram-se 242 perdas da navegação para o corso holandês, entre 1647 e 1648. Os holandeses, por sua vez, registraram 63 presas entre 1647 e 1648.

<sup>74</sup> Antônio Vieira, "Papel que fez o Padre Antônio Vieira a favor da entrega de Pernambuco aos Holandeses (Papel Forte)" (1648). In: PÉCORA, A., *Escritos Históricos e Políticos*: Pe. Antônio Vieira, São Paulo: Martins Fontes, 1995; MELLO, E. C. D., *O negócio do Brasil*. Rio de Janeiro: Topbooks, 1999, pp. 83 e segs.

<sup>75</sup> Mello, *Olinda restaurada*, op.cit., p. 123-128.

<sup>76</sup> BNL, Mss. 218, n. 134.

Dom João IV. Com o comércio de açúcar em suspenso, abriu-se o caminho para a instituição do regime de navegação em frota. Este foi organizado mediante a formação de uma companhia que centralizava o comércio colonial em uma elite dos mercadores de Lisboa. O conhecido alvará de 6 de fevereiro de 1649 (que dava isenção de confisco de bens pela Inquisição) forneceu-lhe a base de capital, e em março foram promulgados os estatutos da Companhia Geral de Comércio do Brasil<sup>77</sup>.

Chegava a termos o financiamento do socorro do Brasil pelo capital comercial. A Armada de Restauração que se idealizava no período filipino havia se transformado em uma Armada de Escolta para o comércio do açúcar. Os cabedais subscritores da Companhia Geral comprometiam-se com o apresto de 36 vasos de 21 peças, repartidos em duas Esquadras anuais. Em contrapartida, a Companhia recebeu o monopólio do mercado colonial de vinhos, azeites, bacalhau e farinha de trigo – condição *sine qua non* para a formação do seu capital, apresentada ao Conselho Ultramarino no início das negociações, em 1647. Os navios da escolta ofereciam um espaço, embora limitado, para a carga, mediante o pagamento de taxas fixas de frete. Além disso, seriam cobradas avarias sobre os produtos coloniais transportados (em navios escoltados pela frota ou fora dela), embora os preços dos fretes e os prêmios de risco não tenham reduzido paralelamente, por conta da desconfiança que permaneceria sobre as escoltas da Companhia. Outras prerrogativas incluíam a outorga de foro judicial próprio e a ausência de regras de auditoria pelos acionistas. A bem da verdade, a junta de deputados que administrava a Companhia teria todos os meios políticos e jurídicos de se isentar de responsabilidades perante a coroa<sup>78</sup>.

Outra das condições do sucesso na articulação da Companhia foi a abertura à participação de comerciantes estrangeiros.

Desde 1647, o recurso a navios de outros países integrava o conjunto de temas em discussão, no Conselho Ultramarino, em função da crise da navegação atlântica. Os decretos de restrição do tamanho de embarcações favoreciam os estrangeiros, devido à escassez de embarcações de médio e grande portes em Portugal. A oportunidade não passou despercebida entre mercadores franceses, hamburgueses, genoveses, florentinos e venezianos. Contudo, seriam os britânicos a colher os melhores frutos da fragilidade da Marinha portuguesa.

A primeira frota da Companhia partiu em novembro de 1649, com 70 velas ao todo, para reabrir a navegação e o comércio com o Brasil. Entrementes, entrava no Tejo a Esquadra do Príncipe Roberto, do Palatinado, fugitivo da guerra civil inglesa. Em sua perseguição, o Parlamento enviou uma força naval sob o comando do Almirante Robert Blake. Com a recusa de Dom João IV em entregar o fugitivo, Blake posicionou sua Armada de modo a bloquear a barra do rio, gerando o impasse. Em setembro, nove das embarcações da frota do Rio de Janeiro caíram em posse dos “pechelingues”, com o que Blake esqueceu do Príncipe do Palatinado e retornou a Londres satisfeito. Os galeões de Dom Antônio Teles de Menezes, que até então estavam escondidos nos rios da Bahia, voltaram ao Reino pouco tempo depois, em companhia do restante da frota do açúcar. Pior do que o prejuízo do comércio, contudo, foi a humilhação sofrida por Dom João IV. Depois do bloqueio, havia-se provado a grande vulnerabilidade da costa ibérica à Marinha britânica, e Cromwell não teve dificuldades em ditar ao representante de Dom João IV o tratado de 1654<sup>79</sup>. Erguia-se, então, os pilares do secular domínio britânico sobre Portugal.

Enquanto isso, a Companhia Geral descumpria sistematicamente com o calendário de frotas escoltadas para o Brasil. O segundo comboio só começou a ser preparado

<sup>77</sup> Não exatamente porque a isenção de confisco de bens pelo Santo Ofício defenderia aqueles que haviam fundado a companhia (vários eram cristãos-velhos, aliás), mas porque os demais cristãos-novos ficavam coagidos a se matricular, ou permanecer expostos à Inquisição. Costa, *O transporte no Atlântico*, op.cit., v. 1, p. 508-515.

<sup>78</sup> Costa, *O transporte no Atlântico*, op.cit., p. 535; veja-se também FREITAS, G., *A Companhia Geral do Comércio do Brasil*, 1649-1720. São Paulo: [s.n.], 1951.

<sup>79</sup> Valladares, *A independência de Portugal*, op.cit., pp. 148-157.

em junho de 1651, para arribar em Salvador, em julho do ano seguinte. Ao longo deste tempo, a Bahia permaneceu desabastecida, e Pernambuco à espera de apoio naval contra Recife. Quando o Conselho Ultramarino alertou o monarca, em maio de 1651, da "necessidade de se socorrer o Brasil, de toda sorte de socorros", a Junta escusou-se sem mais justificativas. A essa altura, acumulavam-se os opositores da Companhia Geral, desde a Câmara de Lisboa aos portos menores, dos tribunais da coroa às Cortes de 1653, passando naturalmente pelo Tribunal da Inquisição. Do ponto de vista do Conselho Ultramarino, a Companhia faltava no provimento das frotas contratadas, do que decorria-se a ausência de forças navais na costa brasileira e a redução do comércio, portanto o prejuízo das alfândegas e o desabastecimento da colônia. Dos mantimentos do estanco, na colônia "não há mais que para os ricos, e os que há são de pior qualidade, e se compram de segunda mão, a preços excessivos"<sup>80</sup>.

Da política de reconstrução do Poder Naval lusitano, o único resultado que o Conselho Ultramarino observava era a concentração do comércio: "se se disser a Vossa Majestade, que se tem satisfeito a esta parte com mais de vinte embarcações, que se andaram por várias vezes ao Brasil, se responde que esta quantidade é muito pouca, a respeito da necessidade e gasto do Brasil, e que as mais das embarcações são de pouca força, e com pouca artilharia e muita carga, com o que foram muito arriscadas; e que os mais dos que as armam e levam são pessoas que mais atendem ao seu negócio, e não ao bem comum do Reino, do comércio e Estado do Brasil, e tomam sobre elas, a título de seu fornecimento, tanto mais do que valem a responder, e as sobrecarregam de ida e volta, tirando-se sempre ganho certo, ou venham a salvamento ou se percam; mas é este ganho de um ou dois particulares, à custa da perda de muitos"<sup>81</sup>. Percebiam, entre os inúmeros protestos contra a ne-

gligência da Companhia, que a realização do capital comercial era incompatível com o atendimento das necessidades da guerra, pois o desabastecimento da colônia era fundamental para a arbitragem de preços.

Finalmente, a privatização da Marinha de escolta levava os navios a eximirem-se de combater, com o que os primeiros intentos de desenvolvimento da força naval ficavam emperrados. Sequer foram promovidas as adaptações na construção naval. Quando da viagem do quinto comboio da Companhia, a frota havia se transformado num desfile moroso e lastimável de caravelas, embarcações frágeis e "navios mancos"<sup>82</sup>. Não surpreende que a restauração de Recife tenha sido postergada, apesar de sua vulnerabilidade. Dom João IV não poderia se expor a uma retaliação dos Estados Gerais. Pernambuco podia esperar. Foram as sucessivas derrotas da Marinha flamenga para os ingleses, ao longo de 1653, que encorajaram o monarca<sup>83</sup>. A partir de junho, tratou-se do embarque de um pequeno contingente militar na frota da Companhia Geral que partiria ao fim do ano. Seria o suficiente para, em janeiro de 1654, concluir o assédio ao Recife e a presença holandesa no Brasil.

Podemos, então, verificar as limitações do Poder Naval português ao longo da guerra contra a *W.I.C.* Os recursos necessários ao desenvolvimento da Marinha estiveram sempre além do alcance da coroa, ao mesmo tempo em que esteve constantemente premida pelo fronte europeu (seja na Guerra de Flandres, durante o período filipino, seja na Guerra de Restauração, depois de 1640). Na escassez geral do Erário, o financiamento do Poder Naval dependeu de forma crescente da associação com o capital comercial. Todavia, ainda que Marinha Mercante e de Guerra sejam pares históricos na formação de potências marítimas, neste caso foi insuficiente para evitar a decadência da Marinha lusa. O comércio permaneceu com os armadores de caravelas, evitando o alto preço da reformulação da Marinha. Por outro lado, a associação

<sup>80</sup> AHU-Resgate, Bahia, Luísa da Fonseca, n. 1407.

<sup>81</sup> AHU-Resgate, Bahia, Luísa da Fonseca, n. 1403.

<sup>82</sup> Costa, *O transporte no Atlântico*, op.cit., p. 547.

<sup>83</sup> *Ibidem*, pp. 571 e segs.



com Marinhas estrangeiras garantiu a presença da coroa nos mares do Brasil em momentos importantes, mas acabou por abrir aos concorrentes a navegação com a colônia. Sem que o Estado tivesse recursos o suficiente para patrocinar a reformulação

da Marinha e a exclusão dos estrangeiros, a política naval reverteu-se em seu favor, particularmente entre os britânicos. Deste modo, a combalida Marinha portuguesa pôde exercer um papel apenas marginal e hesitante na restauração de Pernambuco.