

FACULDADE DE LETRAS DA UNIVERSIDADE DE COIMBRA
INSTITUTO DE ESTUDOS HISTÓRICOS DR. ANTÓNIO DE VASCONCELOS

Revista Portuguesa de História

TOMO V

HOMENAGEM A GAMA BARROS

Volume II



COIMBRA / 1951

A marinha mercante holandesa no comércio do Brasil

Dada a extraordinária importância da indústria do açúcar no progresso do Brasil e também na história económica da Europa, as notícias que dela temos são singularmente incompletas. Há, naturalmente, bons relatos das condições em que a indústria se desenvolvia no Brasil : historiadores como Capristano de Abreu, Lúcio de Azevedo, Rodolfo Garcia, Roberto Simonsen e outros coligiram referências sobre o número de engenhos existentes em diferentes períodos, e fizeram cálculos sobre a quantidade de açúcar exportado. Os testemunhos assim reunidos são, porém, insuficientes, dando-nos apenas um vago conhecimento de quando e como a produção de açúcar alcançou o seu pleno desenvolvimento na colónia, e das condições em que era expedido para a Europa.

A seguinte notícia, «súmula de uma carta escrita de Lisboa a 6 de Dezembro de 1594», encontra-se numa das colecções de miscelâneas do Museu Britânico (4), e parece lançar alguma luz sobre o problema do embarque do açúcar brasileiro.

«The Kings matte uppon complainte made by the contractors of the Yndies trade and negotiation for Brasill) wherein without a better course against the pirates and their enemies they are not able to contynue) did grant lycence that hulkes and other hollanders shippes maie goe into brasill with the conditions followinge whereuppon commissioners are appointed by his mat^e as Sr. Anthony Barbosa, Sr. Henrique Roderigues Barcelles and others which have already contracted thereupon with certaine governors of townes in Holland and are to be concerted by them viz.

«That everie yeare they will send in two severall fleets or esquadrons of hulkes, being everie squadron 20 shippes of 200 tonnes a peece or above,

(!) Galba D. X. fol. i3o.

well provided with all furniture and dutch maryners so that convenientlie they maie bringe foure thousand tonnes lading, and able to resist the enenye, which shippes must be at Lixborne at a tyme lymited soe that the one squadron shall dept- with the carricks for the Indyes to conduct them in the beginning of the yeare, and the other about the end of September, and they must take in everie one a pilott being a portugesese and afterwards come with their lading directe to Lixborne for securitie whereof the parties are bound, besides the maisters of the shipp.

«Their freight is iv ducatts uppon evetie tonne and foure ducatts ave-
redge, with 200 ducatts for a cloak to the admirall of them, wherein they
have about 50.000 ducatts more than other shipps had before with promise
also that all such sugar and other comodities as shalbe sent on into holland
and Zealand they shalbe preferred in the lading thereof. The ships must also
be victualled for tenn monethes.

«These particulars concerning the freights of hulkes are taken out of
another he written in September last and now divers of these ships are att
Lixborne for that purpose.

«The kings mati, understanding that the hollanders of late have disco-
vered a shorter course to the East Indies then his ordinarie voyages and that
they meane to goe thither with such a navy of shippes as they are now pro-
posinge, resteth verie discontent yet not knowinge how to prevent it. Some
doe geve councill to enter in a further league of negotiation with the hollan-
ders : others saie it were better to arrest all such shipps as of theires myght
come into Spayne or anie of his domynions but neither the one nor the other
is liked of for diverse reasons, althoughe they seeme to encline most to the
first soe that in the Indyes a course were taken by the viceroy concerninge
the convoying of the spices and ingrossing by their merchants with the
paying of customes alfandega and other duties unto the king as hereafter
more particularlie you may understand» (2).

(2) «Sua Magestade o rei em resposta às queixas feitas pelos contrata-
dores do comércio das índias e dos negócios com o Brasil (em que, sem uma
mais eficaz perseguição contra os piratas e contra os seus inimigos não podiam
continuar) concedeu licença para que urcas e outros navios holandeses fossem
ao Brasil com as seguintes condições, para o que são indicados comissários
por sua magestade, como o Sr. António Barbosa, o Sr. Henrique Rodrigues
Barcelos e outros que já tinham concluído negociações com certos governa-
dores de cidades da Holanda, e devem ser ajustados por eles, a saber :

«Que todos os anos enviarão duas frotas diversas ou esquadras de urcas,
sendo cada esquadra de 20 navios, de 200 toneladas ou mais cada um, bem
providos de todos os aprestos e equipagem holandesa, para que possam trazer
convenientemente quatro mil toneladas de carga, e sejam capazes de resistir
ao inimigo ; os quais navios devem estar em Lisboa um tempo limitado, de
modo que uma esquadra parta com as carracas para as índias no principio
do ano, e a outra nos fins de Setembro, devendo levar em cada uma um

Se a informação é exacta, o rei de Portugal autoriza duas frotas holandesas, cada uma de 20 urcas, a navegar de Lisboa com pilotos portugueses, uma no princípio do ano, e a outra em Setembro. As frotas terão uma capacidade de 4.000 toneladas e o seu principal objectivo será trazer à consignação açúcar brasileiro com protecção devidamente armada. As razões para este ajuste parecem ter sido, por um lado, o propósito de desviar os holandeses do comércio no oriente português pela oferta de um comércio lucrativo no Brasil, e, por outro, a necessidade, imperiosa para a marinha mercante, de trazer à consignação as quantidades cada vez maiores de açúcar que estavam a vir de Pernambuco.

O parágrafo final da carta—«que os holandeses descobriram ultimamente uma rota mais curta para as Índias Orientais» — parece referir-se à expedição empreendida em 1694 por Moucheron para encontrar uma passagem norte-ocidental. Moucheron foi acompanhado, como comissário das Províncias Unidas, por J. H. van Linschoten, cujo conhecimento pessoal do Oriente levava os

piloto português, e vir depois directamente para Lisboa com a carga, para cuja segurança os interessados e os arrais do navio se associavam.

«O frete é de quatro ducados por tonelada, e quatro ducados de tributo, com 200 ducados para um capote para o almirante, o que perfaz cerca de 50.000 ducados mais do que tinham antes os outros navios, com promessa também de que todo o açúcar e outros géneros a enviar para a Holanda e Zelândia serão os proferidos no carregamento. Os navios devem também ser abastecidos por dez meses.

«Estes pormenores respeitantes ao frete das urcas são extraídos de uma outra carta escrita em Setembro passado, estando agora diversos navios em Lisboa com esse objectivo.

«Sua magestade o rei percebendo que os holandeses descobriram ultimamente uma rota mais curta para as Índias Orientais do que a das suas viagens ordinárias, e que tencionam ir lá com uma armada de navios que estão agora preparando, está muito descontente, não sabendo, porém, como evitar isso. Alguns dão por conselho entrar uma vez mais em negociações com os holandeses ; outros dizem que seria melhor fazer o arresto de todos os navios que viessem para Espanha ou para qualquer dos seus domínios, mas nem de um nem o outro conselho acertaram por diversas razões, embora pareçam inclinar-se mais para o primeiro, de maneira que nas Índias fosse obtida pelo vice-rei uma escolta das especiarias e do seu embarque e desembarque realizado pelos mercadores, com pagamento de direitos (de) alfândega e outros impostos para o rei como daqui em diante mais particularmente poderá compreender».

portugueses a seguir com inquietação todas as suas acções. Naturalmente, a sua grande obra não estava ainda publicada, mas tinham tido razão de suspeitar da sua importância, porque serviu de guia a Cornelis Houtman na preparação da expedição que, de facto, navegou no ano seguinte para as águas orientais pelo Cabo da Boa Esperança, quebrando assim o monopólio português. A partida de Houtman foi precipitada pela decisão dos portugueses em abandonar negociações ulteriores com os holandeses e, como diz o documento, de afazer o arresto de todos os navios que viessem para a Espanha ou para qualquer dos seus domínios».

A exactidão da notícia, no que toca à política portuguesa relativa à intrusão dos holandeses no Oriente, deixa perceber que, no que diz respeito ao Brasil, pode também ser bem fundamentada. Na verdade não é nada de estranhar a criação de uma frota holandesa para o Brasil.

Como é bem sabido, os portugueses tinham confiado principalmente na caravela para o comércio transatlântico. Este tipo de embarcação, leve e veloz, tinha sido de importância decisiva na exploração de África e na abertura do caminho marítimo para a Índia, continuando a ser predominantemente usada na carreira para o Brasil com tempo favorável. As suas desvantagens eram a carga relativamente pequena que podia transportar, e o facto de ter de confiar quase exclusivamente na velocidade em casos de defesa. A tonelagem média da caravela parece ter sido entre 50 e 120. É certo que, no comércio do Brasil, foram também usadas naus de 120 e mais toneladas mas parecem ter sido relativamente poucas em número (3).

(3) Os documentos de Miguel Dias de Santiago, comerciante de açúcar na Baía e Olinda c. 1596-1600, e em Portugal c. 1609-1617, que descobri no «Public Record Office», e espero publicar em breve de colaboração com o Professor Engel Sluiter da Universidade da Califórnia, mostram claramente que o predomínio da caravela continuou no século xvii. No período de 1596 para 1601, 40 dos 53 navios portugueses mencionados são caravelas.

A nau portuguesa parece ter sido insuficientemente armada para resistir à agressão: entre 1582 e 1596 houve nove agressões inglesas a naus portuguesas da Índia, sendo tomados ou incendiados sete navios: de 1585 a 1597, diz-se que largaram para a Índia 66, dos quais se perderam 18 por naufrágio, regressando a Portugal apenas 34. (Cf. Dr. J. Cortesão, in Peres, *História de Portugal*, v, p. 351).

Nestas circunstâncias é óbvio o valor das grandes e fortes urcas holandesas. A sua tonelagem era superior a 200, e por vezes talvez mesmo a 500. O transporte nelas de artigo tão pesado e danificável como o açúcar deve ter sido muito mais económico do que na caravela. A data em que a urca entrou no comércio do Brasil é incerta, mas provavelmente só veio a desempenhar papel importante depois de 1675. É possível que, no comércio com colonos flamengos ou alemães estabelecidos em várias partes do Brasil, fossem anteriormente utilizadas urcas, mas as notícias sobre a marinha mercante brasileira nesses anos são muito escassas. Em 1541, Gabriel Soares de Sousa, autor de *Tratados do Brasil*, a quem foi dada a patente de «capitão-mor e governador» e o encargo de explorar as Minas Gerais, deixou Lisboa numa urca flamenga chamada «Grifo Dourado», com 360 homens a bordo; e pela mesma altura são registadas, nos papeis de Miguel Dias de Santiago, visitas de outras urcas norte-europeias nos anos de 1596 para 1600.

Como se viu, o número de urcas propostas nas negociações entre os governadores portugueses e holandeses podia comportar uma carga de 4.000 toneladas. E-se tentado a perguntar se este número constitue realmente uma indicação da quantidade de açúcar a ser expedida provavelmente nestes anos.

A comparação entre os números de engenhos de açúcar existentes e as quantidades de açúcar produzidas, segundo Pero Magalhães Gandavo (c. 1670) e Fernão Cardim (c. 1580-5), mostra que ambos dobraram, passando aqueles de 56 para 118, e estas de 180.000 arrobas para 350.000. Estes números podem não ser absolutamente exactos, mas com certeza não estão longe da verdade. Devemo-los, pois, aceitar, por ora, como razoavelmente seguros. Para o período seguinte há, porém, menos certezas. Varnhagen supõe que em 1600 havia 120 engenhos, embora Rocha Pombo eleve o número a 200 e calcule o volume da produção entre 1.200.000 arrobas e 2.800.000. Para o ano de 1610 Frei Vicente do Salvador dá 230 engenhos, embora o viajante francês Pyrard de Lerval diga que eram 400 com uma produção de quatro milhões de arrobas. Esta última estimativa parece ser muito exagerada, porque Lúcio de Azevedo sustenta que ainda em 1628 o número de engenhos era 235, número que tem alguma relação com os 166 engenhos de Rodolfo Garcia, nas quatro capitâncias mais importantes.

Nenhuma destas afirmações pode ser tida como estatística, no sentido rigoroso da palavra; mas considerando Pyrdard excessivo, os cálculos podem-se conciliar razoavelmente bem. De facto, comparando Gandavo com Cardim, temos o dobro tanto dos engenhos como da produção entre c. 1570 e 1580-5. E é de supor que, nos anos seguintes, os engenhos mais recentes atingissem abundante produção, e que, nos mais antigos, aumentasse também, obtendo-se, assim, um acréscimo considerável em relação ao número de engenhos em actividade. Ora, as quatro mil toneladas fornecidas pelas frotas holandesas correspondem a cerca de 250.000 arrobas. Admitindo-se que cada metade da frota tinha uma capacidade de 4.000 toneladas, teremos assim um total de cerca de 500.000 arrobas. Realmente, parece improvável que — incluindo mesmo a diminuta frota portuguesa de caravelas — houvesse uma marinha mercante capaz de transportar tão grande volume de açúcar como 2.800.000 arrobas, devendo, por isso, preferir-se os números de Varnhagen.

Segundo Cardim, o número de navios que frequentavam o porto de Pernambuco em 1580 era de cerca de 30 a 40 por ano, enquanto à Baía iam então apenas ou aproximadamente uns dez.

Se soubéssemos quantas caravelas eram utilizadas no comércio do Brasil dez ou quinze anos mais tarde, poderíamos, pelo menos, formar uma idéia do seu volume total. Infelizmente, não é possível saber com segurança se as tentativas para contratar uma marinha mercante holandesa adicional foram devidas a uma perda de tonelagem portuguesa ou a uma recente subida da produção, que tornaria necessários mais navios para a satisfazer.

HAROLD LIVERMORE