



Revista
Portuguesa de
História
Militar

Ano II - n.º 3
Dezembro 2022



Revista Portuguesa de História Militar

Dossier:

O Brasil na História Militar de Portugal (1500-1822)

O BRASIL NA HISTÓRIA MILITAR DE PORTUGAL
(1500-1822)



Revista Portuguesa de História Militar
Ano II - n.º3

Editor:
Comissão Portuguesa de História Militar

Diretores:
Abílio Pires Lousada e Humberto Nuno de Oliveira

Conselho de Redação:
Carlos Borges da Fonseca – Secretário-geral da CPHM
Jorge Silva Rocha – Gabinete de Apoio da CPHM

Conselho Editorial:
João Vieira Borges – Presidente da CPHM
Abílio Pires Lousada – Diretor da Revista
Humberto Nuno de Oliveira – Diretor da Revista
Membros do Conselho Científico da CPHM

Capa: Jorge Silva Rocha
Imagem de capa: “Batalha de Guararapes”, Victor Meirelles, 1879, Museu Nacional de Belas Artes, Rio de Janeiro (alterada digitalmente)

IMPRESSÃO

...

Dezembro de 2022

Depósito legal: 494794/22

ISSN: 2795-4323

Todos os direitos reservados

A MARINHA PORTUGUESA NO ATLÂNTICO SUL SÉCULOS XVI-XVII

Augusto Salgado

Resumo

Embora a presença dos inimigos da Coroa dos Habsburgos em mares brasileiros apenas tenha tido maior expressão nos anos seguintes a 1624, o percurso entre Lisboa e os diversos portos do Brasil esteve desde muito cedo sob ameaça de navios piratas e corsários. Para tentar minimizar esses ataques a Coroa lusitana tentou, por diversas vezes, criar uma força naval de protecção, mas sem o conseguir. Tentamos neste breve estudo fazer um levantamento dessas diversas tentativas e, sempre que possível, indicar a razão da não implementação dessas medidas que, se tivessem ocorrido, teriam evitado as depredações ocorridas, cujo número e os valores se desconhecem.

Palavras-Chave: Brasil; Atlântico; Defesa Naval; Frotas.

Abstract

Although the presence of enemies of the Crown of Habsburgs in Brazilian seas only had greater expression in 1624 and the following years, the route between Lisbon and Brazil was from very early on under threat from pirate ships and corsairs. To minimise these attacks, the Portuguese Crown tried several times to create a protective naval force, but without success. In this brief study, we have tried to survey these different attempts and, whenever possible, indicate the reason for the non-implementation of these measures, which, if they had occurred, would have prevented the depredations that happened, the number and amounts of which are unknown.

Keywords: Brazil; Atlantic; Naval Defence; Fleets

O Atlântico em Guerra

Apesar das acções realizadas pelos franceses logo na primeira metade do século XVI no Brasil, habitualmente a historiografia portuguesa apenas se preocupa com a defesa naval

desse território nos inícios do século XVII, a partir do momento em que os holandeses atacam e capturam São Salvador da Baía em 1624. No entanto, o envio de meios navais, ou seja, galeões, para o Atlântico Sul ocorre muito antes.

Contudo, antes de analisarmos as ocorrências e os eventos ocorridos na rota atlântica de e para o Brasil, importa perceber quais as estratégias utilizadas por Portugal, antes e durante os 60 anos de domínio castelhano. Seguindo as definições do historiador sueco Ian Glete, até 1580, a principal preocupação dos navios da Coroa de Portugal foi a de garantir a segurança dos navios de comércio nacionais que sulcavam as rotas atlânticas, provenientes do Oriente, de África ou do Brasil. Pois estes navios, quando chegavam à zona dos Açores com os porões carregados, eram alvo de piratas e corsários oriundos do Norte da Europa ou do Norte de África. Para tentar garantir esse objetivo, Portugal até à incorporação nos domínios dos Habsburgos, manteve uma estratégia que Ian Glete definiu como “Defensiva”. Ou seja, tentava garantir a segurança das suas linhas de comunicação marítimas, através do envio de navios ou esquadras, que patrulhavam principalmente a zona dos Açores de modo a limitar as ações dos seus adversários¹.

No entanto, apesar de para o início do período aqui em estudo não haver muita informação, sabemos que em 1581, logo após a conquista de Lisboa e, em simultâneo com o envio de navios para os Açores nessa missão defensiva, largaram de Lisboa vários navios com destino aos outros domínios lusos “tradicionais”. Assim, foi enviado um galeão para a Índia, outro para Malaca, um para a Mina, mas, também, um outro para o Brasil². E, apesar da necessidade urgente que Filipe II, primeiro de Portugal³, tinha em retirar as ilhas dos Açores dos partidários de D. António, em especial a Terceira, no ano de 1582, e para além da força naval que se estava a preparar para atacar a Terceira, são novamente enviados navios para outros destinos da Coroa de Portugal. Nomeadamente, quatro naus da Guipúzcoa, com 600 soldados para reforçar a ilha de S. Miguel, seis navios para operar na Armada das Ilhas e dois outros galeões, um com destino a Malaca e outro para o Brasil⁴. Ou seja, estes navios seriam enviados para garantir a defesa desses espaços.

No entanto, após Filipe II de Castela ocupar o trono lusitano, para além das necessidades portuguesas, o novo monarca trouxe consigo novos interesses atlânticos e europeus. Efectivamente, os interesses desse monarca no Norte da Europa eram muito diferentes dos interesses lusitanos, em particular nos Países-Baixos, uma das mais difíceis heranças deixadas pelo seu pai, o Imperador Carlos V. Esta nova realidade política e militar, aliada às tréguas que reinavam no Mediterrâneo entre Filipe II e os Turcos, vai levar a que durante o reinado deste monarca, os meios navais do reino de Portugal, participem numa estratégia “Ofensiva”, de acordo com as definições do mesmo historiador. A *Gran Armada* de 1588 ou, como é habitualmente conhecida, a “*Invencível*” *Armada*, foi a primeira de uma séria de forças navais que o monarca espanhol enviou para o Mar do Norte, e que vai terminar com o desembarque em Kinsale, em 1601, já no reinado do seu filho. A partir daqui, e face aos fracassos das várias armadas enviadas para

1 GLETE, Jan – *Navies and Nations*. pp. 18-21.

2 AGS GA, Leg. 111, fol. 180.

3 O autor vai utilizar as designações castelhanas e não portuguesas relativamente aos monarcas castelhanos.

4 ARQUIVO DOS AÇORES, Vol. II, pp. 399-400.

Norte, Filipe III vai reverter esta política de seu pai e vai voltar a praticar uma estratégia defensiva, como Portugal efectuava antes de 1580⁵.

Esta mudança de estratégia, apenas irá reflectir-se indirectamente nas águas brasileiras em termos da disponibilização de meios navais para executar as missões atribuídas. No entanto, ciente dessa lacuna, Madrid irá tentar garantir uma resposta eficaz da parte da Coroa Lusitana às novas necessidades navais conjuntas. Para tal, os monarcas castelhanos vão criar ao longo dos 60 anos de Coroa dual um sistema de conselhos, de modo a poder “controlar” o importantíssimo sistema logístico naval português. Contudo, as capacidades logísticas de Lisboa e dos outros estaleiros navais nacionais, deixaram de ser suficientes para garantir o fornecimento de meios navais – galeões para fins militares e naus para fins comerciais – para as novas necessidades da Coroa. Conforme iremos verificar, para suprir estas lacunas, a Coroa lusitana irá ver-se obrigada a recorrer ao empréstimo ou compra de navios de guerra, ou seja, galeões, em Castela⁶.

Mesmo com o recurso a este expediente, de Lisboa continuar a enviar navios para a zona dos Açores com o objectivo de tentar proteger os navios que vinham das Américas e do Brasil, assim como os navios provenientes do Extremo Oriente⁷ e da implementação de estratégia uma estratégia ofensiva entre 1583 e 1601, a falta de meios não permitirá reduzir o número de ataques e capturas realizadas por navios corsários, nomeadamente ingleses, a navios portugueses⁸. Pois estes, por norma, navegavam isolados e completamente atulhados de carga do Brasil, em particular açúcar.

Possivelmente, por esta razão, em 1618, e face às dificuldades financeiras de Lisboa, o governador do Brasil, D. Luís de Sousa, por proposta do monarca, sugeriu aos comerciantes a criação de um novo imposto, de 4 vinténs por caixa de açúcar. Este imposto, tinha como objectivo custear uma força de quatro galeões, cuja missão seria a de proteger os navios mercantes ao largo da costa do Brasil e, também, a navegação entre Portugal e Brasil, nos dois sentidos⁹. Esta surge como a primeira tentativa de criar um sistema de protecção desta rota comercial.

Contudo, aparentemente e, como seria de esperar, esta proposta não foi aceite pelos comerciantes. Até porque, no ano seguinte, a segurança da navegação lusitana foi garantida pela Armada de Portugal sob o comando de D. António de Ataíde, que trouxe a salvamento até Lisboa as naus da Índia, mas, também, a frota do Brasil¹⁰.

5 SALGADO, Augusto – *Portugal e o Atlântico: organização militar e acções navais durante o período filipino (1580-1640)*.

6 SALGADO, Augusto – “Galeones de Felipe II al servicio de la Corona de Portugal”, pp. 81-90 e SALGADO, Augusto – “Seis galeões da Coroa de Portugal para Filipe II”, Lisboa, *Academia de Marinha*, 2001.

7 CONDE DE POLENTINOS – *Epistolário del General Zubiaur (1568-1605)*. p. 21.

8 MATHEW, K.R. – *Elizabethan Privateering*.

9 COSTA, Leonor Freire – O transporte do Atlântico e a Companhia Geral do comércio do Brasil: (1580-1663). p. 213.

10 SILVA, Francisco Ribeiro da – “Pirataria e corso sobre o Porto: Aspectos seiscentistas”. p.



Fig. 1 – Um galeão português dos inícios do século XVII (Museu dos Francesinhos, Lisboa)

Mas, logo no ano seguinte de 1620, e face à persistência do clima de insegurança a que estavam sujeitos os navios que navegavam de e para o Brasil, foi apresentado um novo projecto para a protecção desta rota. Desta vez o projecto contemplava o armamento de 12 navios de 250 toneladas cada, divididos em duas forças, uma para escoltar as armadas que saíam de Lisboa e outra do Brasil, respectivamente. Se no projecto de 1618 tinham sido os comerciantes a rejeitar a proposta, agora foi o próprio Conselho da Fazenda a considerar que, por as naus que agora integravam as frotas do Brasil serem agora de maior parte, normalmente as 250 e as 300 toneladas, a autoprotecção que estas providenciavam era suficiente¹¹.

Possivelmente face a esta recusa, em 1621, e talvez prevendo um incremento das acções por parte dos Países-Baixos, foi um senhor de engenho da Baía que sugeriu a implementação de um sistema de comboios para a navegação entre o Brasil e Portugal¹². Contudo, o Conselho da Fazenda de Portugal voltou a

304.

11 COSTA, Leonor Freire – *O transporte do Atlântico e a Companhia Geral do comércio do Brasil: (1580-1663)*. p. 214

12 Ou seja, pelo menos aparentemente, nesta altura ainda não havia a obrigação dos navios que

considerar que tal medida não era necessária¹³, possivelmente porque a Armada da Coroa de Portugal ainda se mantinha a operar de forma independente¹⁴ e os dinheiros remetidos pelas câmaras de Viana, Aveiro e do Porto tinham sido suficientes para efectuar o aprontamento de navios nacionais para a protecção da mencionada rota¹⁵.

Como é conhecido e será tratado num outro artigo desta revista, em 1624 os neerlandeses ocuparam São Salvador da Baía. Apesar de não ir aqui aprofundar esta campanha, importa referir que para financiar a expedição de socorro, o monarca aproveitou todos os recursos financeiros disponíveis, chegando mesmo a utilizar as verbas destinadas às armadas ordinárias e das fortalezas¹⁶. E que, a resposta portuguesa a este novo desafio foi superior ao inicialmente previsto, acabando a armada da Coroa de Portugal por ser composta por 22 navios, embora apenas quatro fossem galeões, sendo os restantes naus e urcas¹⁷. Por exemplo, da cidade do Porto, para além de ter sido embarcada toda a pólvora existente e muita artilharia, largaram 11 desses navios, com 600 homens embarcados¹⁸. E, nesta força, também seguiram vários navios disponibilizados e apetrechados por particulares, que também contribuíram com largas somas em numerário¹⁹.

Contudo, como a presença dos holandeses no Brasil também ameaçava as Américas de Castela, o monarca ordenou que à força portuguesa se juntassem 30 navios castelhanos, cuja preparação se deveria realizar em Cádiz, devendo a junção das duas armadas realizar-se em Cabo Verde. Conforme é amplamente conhecido, a força luso-castelhana conseguiu desalojar os rebeldes holandeses da Baía, antes da chegada de reforços vindos dos Países-Baixos²⁰.

Face a estes acontecimentos e, logo após a recuperação da Baía, foi elaborado um novo estudo, com emissão da respectiva consulta, a propor a formação de uma nova armada agora com 10 navios, com o objectivo de defender os navios que vinham do Brasil²¹. Mais uma vez, e por razões que não chegaram até nós, este projecto também não foi aprovado. Contudo, as continuadas investidas holandesas ao Brasil, levaram a que os Conselhos da Fazenda e do Estado emitissem vários pareceres que foram levados ao monarca. Nestes pareceres

navegavam nesta rota o fazerem em comboio.

13 COSTA, Leonor Freire – *O transporte do Atlântico e a Companhia Geral do comércio do Brasil: (1580-1663)*. p. 196

14 Curiosidades de Gonçallo de Sousa. ms. 3074, p. 136 e AGS GA, Leg. 3147.

15 SILVA, Francisco Ribeiro da – *O Porto e o seu termo (1580-1640). Os homens, as instituições e o poder*. vol. II, p. 1049

16 Museo Naval de Madrid (MNM) Ms372, fol. 255.

17 Códice de D. António de Ataíde. fols. 86v-87.

18 SILVA, Francisco Ribeiro da – *O Porto e o seu termo (1580-1640). Os homens, as instituições e o poder*. Vol. II, p. 1115.

19 SERRÃO, Joaquim Veríssimo – *História de Portugal. 1580-1640*. pp. 100-101.

20 GUEDES, Max Justo – *História Naval Brasileira*. vol. 2, tomo I A e BLANCO NUNEZ: José Maria – *Reconquista da Bahia. 1625. Portugueses e Espanhóis na defesa do Brasil*.

21 Colecção Egerton, Papéis vários de Portugal, cód. 1.131 - tomo I, fl. 310.

voltou a ser proposto a criação de uma força naval para proteger a navegação com o Brasil²².

Possivelmente para ajudar a financiar este projecto, ainda nesse mesmo ano de 1628 foi criado o *Conselho do Sal*, para supervisionar o comércio desse produto com destino à Galiza e às Astúrias. O produto das taxas cobradas por este conselho, atribuído sob a forma de consignação, permitiu canalizar importantes verbas para financiar as armadas reais, em particular as com destino ao Brasil, nomeadamente para os anos de 1632 e 1639²³.

No entanto e, possivelmente porque as verbas do sal ainda não estariam disponíveis, logo em 1629, é novamente sugerida ao monarca a criação de uma nova força para defender a rota do Brasil, que seria custeada, desta vez, pela taxa do Consulado²⁴. Esta força naval seria composta por quatro galeões de 600 toneladas, com 24 peças cada um (oito de bronze de 35 quintais e dezasseis de ferro de 25 quintais) que teriam como base a Baía de Todos os Santos. Para Pernambuco seriam construídas oito naus de 300 toneladas, devido a limitações da barra, com 18 peças cada (seis de bronze de 25 quintais e doze de ferro de 20 quintais). Os galeões seriam guarnecidos com 150 homens (100 soldados e 50 gente de mar) e as naus com 100 homens, a ser providenciados pelo monarca. Esta força tinha a particularidade do seu funcionamento ser, em tudo, semelhante ao sistema espanhol, pois estes navios, para além de protegerem os navios mercantes que integrariam o comboio, também transportariam carga. Na proposta, é mesmo pedida a criação de uma casa da Contratação, também baseada no modelo existente em Sevilha²⁵.

Mais uma vez esta esta proposta nunca chegou a ser posta em prática, razão pela qual um tal Pascoal Bravo, propôs a construção de dois novos galeões para escoltar os navios da carreira do Brasil. Como habitual, o monarca solicitou que a sua estrutura administrativa o informasse sobre a proposta²⁶ e, como costumadamente, também esta proposta não teve seguimento. Esta proposta é muito interessante, pois apesar da construção dos navios para as necessidades portuguesas serem habitualmente construídos em estaleiros reais, esta é a primeira vez que, à semelhança com o que ocorria no reino vizinho, nobres portugueses a propor a construção de meios navais, em especial para a Carreira do Brasil²⁷.

No ano seguinte, 1630, enquanto estavam a ser preparados 23 galeões e um patacho da *Armada del Mar Oceano* em Lisboa, para executar missões no

22 Livro 2º do Governo do Brasil, [s.l.]: 2001, pp. 169-170.

23 SCHAUB, Jean-Frederic – “A falência de Henrique Sinel. Insucesso comercial ou desafio político?”. pp. 151-161.

24 A Taxa do Consulado, previa a cobrança de 3% às mercadorias que entravam e saiam do Reino e da Índia, verbas essas que deviam ser aplicadas em questões de defesa das frotas.

25 Livro 1º do Governo do Brasil, [s.l.]: 2001, pp. 376-391.

26 STELLA, Roseli Santaella – *Brasil durante el gobierno español: 1580-1640*. p. 208.

27 Biblioteca da Ajuda (BA) 50-V-32, pp. 204-209.

Atlântico Norte, uma nova expedição holandesa rumou para o Brasil e capturou Pernambuco, ameaçando novamente as possessões ibéricas no continente americano²⁸. Para fazer face a esta nova situação o monarca determinou que, desta vez, competia apenas à Coroa de Portugal o aprestamento de uma armada para ir socorrer o Brasil. Esta determinação régia, vinculada através do Conselho de Portugal, veio agudizar ainda mais a falta de navios da coroa lusitana. Mais uma vez, Portugal foi autorizado a adquirir galeões nos portos do Norte da Península Ibérica, tendo a Junta das Armadas, inclusivamente, nomeado um oficial castelhano para auxiliar os enviados de Portugal nessa tarefa²⁹. Segundo as fontes, foram enviados nesta missão de aquisição de galeões e outros apetrechos navais dois portugueses: um tal de Rui Correia Lucas³⁰ e o capitão Domingos Gil da Fonseca. As instruções deste último, que chegaram até nós, fornecem-nos pistas muito interessantes sobre o negócio a realizar.

Assim, os navios deviam ter entre as 500 e as 600 toneladas portuguesas e, naturalmente, deveria procurar adquiri-los pelo preço mais baixo possível, espaçando o pagamento no maior prazo de tempo viável. Os galeões deveriam chegar a Lisboa já todos equipados e prontos para servir nas armadas, com duas equiparações de velas, uma montada e uma sobressalente. Cada navio devia também vir armado com 50 peças já montadas nos respectivos reparos. Para além dos navios e seus apetrechos, a missão destes portugueses incluía também a compra de 1.000 mosquetes, 50 peças de artilharia de ferro, de 10 libras de bala, e nunca inferior às 8 libras, 5.000 pelouros redondos de calibre 10 e 2.000 de calibre 16. Juntamente com esses meios, também deviam ser adquiridos 50 remos de faia para faluas de 30 palmos³¹. Na compra dos galeões, terão pelo menos sido gastos 10.000 cruzados³² mas, em 1634 as dívidas contraídas com estas aquisições ainda não tinham sido pagas³³.

Sendo um esforço português, mais uma vez a armada de socorro ao Brasil é reunida em Lisboa, mas esta já sem o apoio popular que tinha surgido na preparação da armada de 1625. Os tempos eram outros. No entanto esta força, mesmo assim, era constituída por 17 galeões, uma urca, cinco caravelas, três patachos e uma tartana, com um total de 1.990 homens de mar e 3.600 soldados. Mas, mais uma vez, esta força não fica sob o comando de um português, mas sim do almirante castelhano D. Antonio de Oquendo.

28 PHILLIPS, Carla Rahn – *Seis galeones para el rey de España*. p. 284.

29 MNM Ms 379, nº 881, fol. 395.

30 AGS Secretarias Provinciales (SP), Leg. 1477, fol. 26.

31 *As Gavetas da Torre do Tombo*. XI, 1975, pp. 326-327.

32 AGS SP, Leg.1477, fols. 51-51v.

33 Arquivo Histórico Ultramarino (AHU) CU Reino, Cx. 8-A, pasta 21.



Fig. 2 – Uma das diversas vistas da Batalha de Abolhos de 1631 (col. Particular, Madrid)

Esta armada largou de Lisboa a 5 de Maio de 1631, tendo navegado directamente para a Baía, onde se reabasteceu. Após desembarcar parte dos soldados que transportava, conforme as instruções que tinha recebido, fez proa com destino à América Central. No entanto, como o vento manteve-se dos quadrantes Norte, a força acabou por descair em direcção a Sul, permitindo que o almirante holandês se fizesse ao mar para a enfrentar. O confronto entre as duas armadas apenas ocorreu a 12 de Setembro, tendo o combate ficado conhecido como a *Batalha dos Abrolhos*. Protegendo os navios de transporte com os galeões, Oquendo decidiu fazer frente ao seu opositor, o que resultou em vários combates extremamente renhidos entre grupos de adversários, a muito curta distância, e onde todos praticaram actos de bravura. Pode dizer-se que, ao nível tático, o combate foi um empate, apesar do almirante holandês ter perdido a vida mas, ao nível estratégico, o almirante castelhano saiu vencedor, pois conseguiu cumprir todas as suas missões: desembarcou tropas em Pernambuco e na Paraíba; escoltou os navios de volta para a Península Ibérica e também a *Frota da Prata*. No entanto, após a armada luso-castelhana ter abandonado os mares do Brasil, os holandeses recuperaram a supremacia desse espaço marítimo, continuando a realizar impunemente diversos ataques ao longo da costa³⁴.

Apesar do perigo que representava a presença holandesa no Brasil, já após a largada da força para o Brasil, zarparam de Lisboa cinco galeões para a Corunha³⁵ e não para águas da América do sul. Mas, em Agosto, foram cedidos a título de empréstimo outros três galeões da Coroa de Castela para serem preparados para enviar mais tarde para Pernambuco³⁶.

34 GUEDES, Max Justo – *História Naval Brasileira*. pp. 101-182 e ESTRADA, Rafael. El almirante Antonio de Oquendo. pp. 154-174

35 AGS GA, Leg. 3156.

36 AGS GA, Leg. 3156, AGS SP, Leg. 1477, fol. 30v e MNM Ms 379, fol. 423.

Estas constantes necessidades de meios para a defesa dos interesses lusitanos e a permanente falta de meios navais leva a que, ainda em Maio de 1631, o monarca decidisse que a Coroa de Portugal devia levantar uma armada permanente de 30 navios, para o socorro do Brasil e de outros meios militares a serem utilizados nas restantes conquistas lusitanas da Ásia e de África³⁷. Para financiar este projecto, Olivares efectuou uma tentativa de estabelecer uma nova forma de financiamento, designado pela “renda fixa”. Através deste sistema, o governo de Madrid tentou estabelecer uma renda com um valor constante anual, no valor de 1.000.000 de cruzados – 500.000 a cargo de Madrid e a outra metade a cargo de Lisboa –, independentemente do valor da receita obtida pela Coroa de Portugal³⁸. Contudo, e como este sistema não foi aceite, o financiamento acabou por ser realizado através de um empréstimo pedido a “homens de cabedal e fazenda” portugueses, para além de contribuições de alguns municípios, nomeadamente o de Lisboa³⁹.

Em termos de meios, essa esquadra seria composta por 12 galeões de 500 toneladas, 12 navios de 300 e 6 patachos de 140, num total de 10.440 toneladas, equipados por 3.380 homens de guerra e 2.080 marinheiros⁴⁰. Em média, os navios deviam levar 26 homens de guerra e 16 de mar, por cada 100 toneladas, excepto a *capitânia*, de 1.000 toneladas, com 400 homens de guerra e a *almiranta*, de 700 toneladas, com 245⁴¹. Desses 30 galeões, 18 iriam ter como missão proteger a rota com o Brasil e tinham sido encomendados, pelo monarca, à Ribeira do Ouro⁴², variando o seu porte entre as 500 e as 600 toneladas. As madeiras utilizadas na construção dos navios eram provenientes das matas de Barcelos e zona envolvente, e muito do pessoal do estaleiro vinha de Vila do Conde⁴³.

Não conseguindo construir esta força naval, possivelmente pelas razões habituais – falta de verbas - o Governador do Reino ordenou que, no Verão de 1632, fosse enviada uma nova força naval ao Brasil sob o comando de D. Fradique de Toledo. O Governador especificou claramente que Portugal teria de fornecer 20 galeões, e que o financiamento da força naval seria apenas da responsabilidade desse reino. Um outro documento da época já menciona que

37 HESPANHA, António Manuel – “O governo dos Áustria e a «modernização» da constituição política portuguesa”. pp. 55-56.

38 BOUZA ALVAREZ, Fernando – *1640 perante o Estatuto de Tomar. Memória e Juízo do Portugal dos Filipes*. p. 22.

39 MATOS, Gastão de Melo. “Formação do terço da armada e as suas primeiras campanhas”. pp. 11 e 12 e GUEDES, Max Justo – *História Naval Brasileira*. pp. 101-182 e ESTRADA, Rafael – *El almirante Antonio de Oquendo*. p. 139.

40 MAURO, Frédéric – *Portugal, o Brasil e o Atlântico: 1570-1670*. p. 68.

41 MATOS, Gastão de Melo. “Formação do terço da armada e as suas primeiras campanhas”. p. 12.

42 Situada na Foz do Douro.

43 COSTA, Leonor Freire – *O transporte do Atlântico e a Companhia Geral do comércio do Brasil: (1580-1663)*. pp. 465-466.

a força naval apenas deveria ser constituída por oito galeões de cada Coroa⁴⁴. Não possuindo capacidade para enviar navios de alto bordo, a Coroa portuguesa comprometeu-se em enviar 1.400 homens mensalmente, em duas caravelas mas, nem esta intensão terá sido cumprida⁴⁵.

No ano seguinte, o monarca ordenou que em 1634 fosse efectuada uma nova tentativa para desalojar os holandeses do Brasil. Inicialmente esta força deveria ser composta por quatro armadas, mas a falta de meios levou a que fosse constituída apenas por duas armadas, uma de cada Coroa e cada uma composta apenas por cinco galeões e um patacho. No entanto, como esse quantitativo deve ter sido considerado muito reduzido, nos finais de Agosto de 1634, foram cedidos à Coroa de Portugal outros sete navios, provenientes da Holanda e todos devidamente apetrechados⁴⁶. E, nos inícios de Maio de 1635, juntaram-se também a esta armada outros dois galeões lusitanos, possivelmente construídos no Porto e que já se encontravam em Lisboa⁴⁷. Outros nove galeões e um patacho, possivelmente para integrarem a armada da coroa de Castela, vieram de Cádiz⁴⁸.

Para comandar esta nova tentativa de libertação do Brasil, o monarca tentou nomear vários homens do mar, mas todos recusaram, excepto D. Gerónimo Gómez de Sandoval. A sua nomeação ocorreu logo nos inícios do ano de 1635 e, apesar do seu estado de saúde débil, os preparativos mantiveram-se em bom ritmo. Contudo, o agravamento do estado de saúde de Sandoval fez com que, em Julho desse ano, a Junta da Armada propusesse ao monarca a nomeação de D. Lope de Hoces⁴⁹.

Esta proposta foi aceite pelo monarca, tendo Hoces ocupado de imediato o seu cargo, chegando a Lisboa ao amanhecer do dia 13 de Agosto. No mesmo dia em que chegou, passou de imediato em revista aos navios que integravam a armada que estava prevista seguir para o Brasil e que já se encontravam em Lisboa. No total, estava previsto que esta nova expedição com destino ao Brasil fosse composta no total por 47 navios⁵⁰, incluindo navios que se encontravam na Corunha, em Cádiz e em Lisboa.

O esforço de Portugal foi reduzido, tendo apenas seguido alguns navios portugueses porque “...o estado das coisas em Portugal não permitem arranjar o dinheiro necessário...” para aprestar mais. E, mesmo esses navios, só conseguiram ser aprestados porque a Junta das Armadas solicitou ao monarca o envio de 16.944 escudos para acabar de aprestar os navios da armada que ia para o Brasil,

44 AGS GA, Leg. 3156.

45 BOXER, C.R. – *The Dutch in Brasil. 1624-1654*. p. 57.

46 AGS GA, Leg. 3162.

47 Nesta época, os galeões eram habitualmente construídos na Ribeira do Ouro, na Foz do Douro e aprestados em Lisboa. SALGADO, Augusto – *Portugal e o Atlântico: organização militar e acções navais durante o período filipino (1580-1640)*.

48 AGS GA, Leg. 3164.

49 AGS GA, Leg. 3164.

50 AGS GA Leg. 3164.

e que estava por conta da Coroa de Portugal⁵¹. Assim, a esquadra lusitana era apenas composta por quatro galeões da Coroa de Portugal, juntamente com outros dois galeões de Castela e 19 navios de transporte de tropas, possivelmente caravelas, sob o comando de D. Rodrigo Lobo⁵². Alguma da gente de guerra do Terço da Armada de Portugal, terá sido recrutada na zona da cidade do Porto, pelo capitão Diogo de Freitas⁵³.

À semelhança com o que ocorreu com a armada de 1631, os fracos resultados que esta expedição obteve podem ser imputados às várias missões desta nova força naval, a saber: limpar os mares de Cabo Verde de inimigos, reforçar as tropas que atacavam Pernambuco, desalojar os inimigos de Curaçau e escoltar as frotas da prata para a Península Ibérica. Como já tinha ocorrido anteriormente, esta armada acabou por largar de Lisboa apenas a 7 de Setembro de 1635, cerca de quatro meses após a data estabelecida pelo rei. O facto de grande parte da gente de guerra e de mar já se encontrarem a bordo dos navios desde Maio, fez com que a maioria dos abastecimentos embarcados tivessem sido prematuramente consumidos.

Nesta ocasião, e tal como noutras expedições, ocorreram várias discórdias entre os dois almirantes, não só motivadas pela rivalidade de interesses e pela permanente desconfiança entre as duas Coroas mas, também, pela pouca, para não dizer nenhuma, flexibilidade com que os chefes castelhanos cumpriam as instruções emanadas do rei, mesmo quando confrontados com situações não previstas, ainda que altamente favoráveis. Uma destas situações, ocorreu, por exemplo, logo durante a escala em Cabo Verde, em que o almirante português considerou que a armada devia permanecer nesse arquipélago à espera dos navios de açúcar vindos do Brasil e daí escoltá-los para Lisboa. Contudo, segundo o almirante de Castela, o principal objectivo do português foi o de dar tempo a que espíões, nomeadamente judeus, informassem os holandeses da composição da frota naval ibérica⁵⁴.

Apesar de todas estas dificuldades e das desconfianças continuarem, a força naval acabou por chegar ao Brasil e os soldados foram desembarcados. No entanto, porque o almirante português recusou cumprir os restantes objectivos da missão, após concluir o primeiro, a armada tomou o rumo da Península Ibérica. Este regresso fez-se, no entanto, separadamente, tendo a força de Castela travado um combate contra alguns navios holandeses que patrulhavam as águas ao largo do Brasil. O almirante castelhano Hoces conseguiu alcançar uma vitória táctica, pois obrigou o adversário a recolher a Pernambuco para efectuarem reparações.

51 AGS GA Leg. 3164. Apesar da historiografia tradicional apregoar que Castela retirou meios humanos, materiais e financeiros a Portugal, a documentação mostra exactamente o contrário.

52 Segundo um outro autor, o galeão capitania era o galeão *Bom Sucesso*, e a armada portuguesa era comandada por Jorge de Mello. PRESTAGE, Edgar – *D. Francisco Manuel de Melo*. pp. 74-75.

53 SILVA, Francisco Ribeiro da – *O Porto e o seu termo (1580-1640). Os homens, as instituições e o poder*. Vol. II, p. 1116.

54 SERRANO MANGAS, Fernando – *Armadas y flotas de la plata: (1620-1648)*. p. 369.

Contudo, também os seus navios tiveram de arribar à Baía para realizar o mesmo tipo de trabalhos. Ao inteirar-se da situação, a Junta da Armada e Guerra ordenou o regresso desta mesma força à península, desistindo do ataque a Curaçau e da escolta das frotas das Américas. Para realizar essas missões, Madrid acabou por enviar uma nova força.

Entretanto em Lisboa, nos inícios de Outubro, e segundo as orientações reais, largaram de Lisboa 12 navios com destino à Corunha, cuja futura missão seria a de seguirem posteriormente para o Brasil. Contudo, já depois da esquadra ter chegado à Corunha, o monarca alterou o porto de destino, determinando antes que os navios se dirigissem para Cádiz⁵⁵. No total, esta força que tinha como destino final o Brasil deveria ser composta pelos 11 navios que já se encontravam na Corunha: dois dos quais eram da Coroa lusitana; mais quatro da Armada da Galiza, dois dos que já se encontravam em San Sebastian, um galeão e dois patachos que já estavam em Cádiz, assim como mais uma urca⁵⁶.

Na viagem do Norte da península para Cádiz abateu-se um temporal sobre a esquadra, provocando bastantes danos a diversos navios e obrigando alguns dos navios a arribar. Um deles foi um dos galeões da Coroa de Portugal, sob o comando de Jorge de Melo, que tentou entrar em Lisboa mas, segundo o comandante da força, tentou fazê-lo sem necessidade aparente e ainda antes do agravamento das condições meteorológicas⁵⁷.

Entretanto, terá surgido a necessidade de reforçar com infantaria a zona de Milão, pelo que esta esquadra foi desviada do seu objectivo inicial e acabou por largar com destino ao Mediterrâneo. Fruto desta alteração provocada por necessidades próprias da Coroa de Castela, que mais uma vez se sobrepuseram às lusitanas, apenas seguiram para o Brasil dois galeões de Castela, e um patacho, transportando 616 soldados no total⁵⁸.

Face a todos estes acontecimentos, não é de estranhar que nesta altura, a resolução do problema do Brasil fosse uma das principais preocupações da corte de Madrid, a ponto de ser criada uma Junta especial para se encarregar da questão, a *Junta de Pernambuco*. Essa Junta, em 1635, identificou correctamente como principais problemas a necessidade de: financiamento, novas embarcações e a presença constante na zona. No entanto, e num grave erro estratégico, não considerou a questão como um factor global de ambas as monarquias mas, antes, como um problema apenas de Portugal. Esta decisão é ainda mais curiosa, quando em 1634 os espanhóis perderam a ilha de Curaçau. Entretanto e no seguimento dessa avaliação, as missões da Armada de Portugal, passaram também a incluir a missão de vigiar a costa e proteger dos piratas os navios que trazem o açúcar do

55 AGS GA, Leg.3164.

56 AGS GA, Leg.3164.

57 AGS GA, Leg.3164.

58 AGS GA, Leg.- 3164.

Brasil, para além de comboiar as naus da Índia e do Brasil⁵⁹.

Para cumprir com estas novas necessidades, surge em Portugal, a primeira referência a um fidalgo luso da casa real a propor ao rei, à semelhança com o que ocorria em Castela, fabricar armar e operar, a título particular, 12 navios, a serem financiados pela alfândega da cidade de Lisboa, a partir dos rendimentos do Brasil. Os 12 navios seriam divididos em 2 esquadras de seis navios cada, em que o fidalgo, juntamente com o seu irmão e os três filhos, serviria o monarca na protecção da Carreira do Brasil. Os navios seriam disponibilizados completamente equipados e armados, incluindo guarnições, e a proposta previa a sua utilização durante seis anos, num total de 112.284 reais⁶⁰.

Entretanto, e porque se mantinha a necessidade de expulsar os holandeses do Brasil, a 7 de Julho, o almirante português João Pereira Corte Real, que estava indicado para comandar a Armada de Portugal de 1636, foi nomeado comandante de uma armada que iria seguir para o Brasil, tendo como segundo-comandante Pedro César de Meneses⁶¹. Nessa armada deviam seguir três galeões, para além de urcas que tinham sido mandadas embargar e, ainda, um patacho que se encontrava a ser terminado no Porto⁶². Nos navios deveriam seguir 3.500 soldados, dos quais 1.500 seriam portugueses⁶³, sob o comando de D. Jorge de Mascarenhas, conde de Castelo Novo. Nesta força naval ainda foram integradas 18 fragatas de Dunquerque⁶⁴, que transportavam também parte do Terço da Armada da Coroa de Portugal. Sabemos que durante o ano de 1636, esta armada comboiou em segurança, até Lisboa, vários navios carregados de açúcar, apesar da presença de uma frota francesa na costa Ocidental de Portugal⁶⁵. Mas, devido à presença de uma forte armada de corsários do Norte de África, ao largo da costa mediterrânica da península, que obrigou o monarca a deslocar meios para a zona do Mediterrâneo a fim de enfrentar essa possível ameaça⁶⁶, esta armada acabou por invernar em Cádiz, onde se encontrava em Dezembro desse mesmo ano⁶⁷.

É no âmbito da complicada situação militar acima descrita, de várias necessidades de meios em simultâneo e, possivelmente, face às anteriores cedências de navios à Coroa lusitana, que numa situação de falta de meios em Castela, a princesa governadora do reino de Portugal, ordenou a realização de um levantamento aos navios que se encontravam no Reino e que podiam ser

59 AGS SP- Portugal, Leg. 1469, fols. 289 a 290v, 291 a 292, 340 a 343v, 344, 345, 346v, 347v.

60 BA 50-V-32, fols. 204-209.

61 VASCONCELOS, Frazão de – “De Re Náutica”. pp. 119-120.

62 BA 51-X-6, fol. 21.

63 MNM, ms 380, fols. 19-19v.

64 Tratava-se de um tipo de navio desenvolvido nessa cidade para operar, principalmente, nas costas dos Países-Baixos.

65 GUEDES, Max Justo – *História Naval Brasileira*. pp. 184-198.

66 MNM, ms 380, fols.37-37v.

67 MATOS, Gastão de Melo. “Formação do terço da armada e as suas primeiras campanhas”. pp. 17 e 18.

utilizados por Castela. Este levantamento permitiu identificar no porto de Lisboa apenas oito galeões e dois patachos, para além de um grande galeão que estava quase pronto na cidade do Porto⁶⁸. Manifestamente pouco para as necessidades totais da Coroa lusitana.

Igualmente, o monarca ordenou ao *Conselho da Fazenda* luso que todas as verbas que dessem entrada nos respectivos cofres, fosse aplicada nas despesas a efectuar com a defesa do Brasil e de Angola, elementos fundamentais do mecanismo colonial português no Atlântico⁶⁹.

Possivelmente após a ameaça que existia no Mediterrâneo se ter dissipado, depois a derrota imposta pela Esquadra do Estreito a uma força muçulmana ao largo da costa de Portugal⁷⁰, as atenções de Lisboa voltaram-se de novo para o projecto de enviar uma nova força naval para o Brasil. Neste âmbito, é apresentada ao monarca a proposta para a construção de 18 novos navios, num total de 13.100 toneladas, divididos em duas esquadras. Os galeões capitania seriam de 1.200 toneladas, os galeões almiranta de 900 e os restantes sete galeões de 600, tendo cada esquadra também um patacho, de 250 toneladas⁷¹.

Adicionalmente à construção de novos meios, mantinha-se também a necessidade de enviar reforços para o Brasil, o que levou o rei a determinar que fosse efectuado um “*assiento de 200.000 cruzados para o apresto da Armada de socorro do Brasil*”, estabelecido com Pedro de Baeza (fidalgo da Casa Real) e Jorge Gomes Álamo. Assento esse que foi assinado em 12 de Novembro, na Casa do Conselho da Fazenda, situada nos Paços Reais, e que previa também o abastecimento dos navios portugueses⁷².

Entretanto, para comandar esta nova esquadra combinada foi nomeado pela primeira vez um português, D. Miguel de Noronha, 4º conde de Linhares. Esta força deveria incluir 12 galeões, 18 fragatas e 4.000 soldados⁷³ e tinha como data prevista de largada o final de Agosto ou o início de Setembro.

Contudo, a revolta popular de Évora, ocorrida exactamente devido aos novos impostos criados para contribuir para a guerra no Brasil, levaram D. Miguel de Noronha a renunciar ao comando para servir de mediador junto dos revoltados. Como espectável, o aprontamento desta armada com destino ao Brasil, só foi retomado após a situação de contestação ter sido restabelecida em Évora e de D. Fernando de Mascarenhas, futuro conde da Torre, ter assumido o cargo de comandante da força, a 9 de Abril de 1638. Por decisão do monarca esta armada seria composta, mais uma vez, por duas esquadras, uma de cada coroa, mas pela

68 VASCONCELOS, Frazão de – “De Re Náutica”. pp. 119-120.

69 VALLADARES RAMÍREZ, Rafael – El Brasil y las Indias españolas durante la sublevación de Portugal (1640-1668). p. 154.

70 SALAS ALMELA, Luís – *Colaboración y conflicto*. p.100.

71 BA, 51-VI-19, fols. 119-121.

72 GUEDES, Max Justo – *História Naval Brasileira*. p. 226.

73 BA 51-X-7, fol. 34 e AGS GA, Leg. 3168.

primeira vez ambas sob o comando de um súbdito lusitano.

Encontrando-se a armada portuguesa pronta, o conde da Torre pretendeu aguardar em Lisboa que a sua congénere de Castela ficasse também pronta para se fazer ao mar. Mas, nem o monarca nem a princesa regente concordaram com esta decisão e ultimaram o conde a largar de Lisboa, logo que possível, com ordens para aguardar a chegada dos navios de Castela em Cabo Verde⁷⁴.

Por esta razão, a armada portuguesa largou do Tejo a 9 de Setembro e, durante o período em que aguardou pela chegada da sua congénere de Castela nas águas do arquipélago de Cabo Verde, tal com já acontecido em 1625, registou-se um grande número de enfermos. Até inícios de Fevereiro de 1639, de um total de 3.135 homens de guerra e de mar, a força portuguesa já contabilizava 1.659 entre mortos e doentes⁷⁵.

Quando, finalmente, se deu a reunião das forças de Portugal e de Castela, conforme as instruções régias, a nova armada combinada, com um total de 87 navios de vários tipos⁷⁶, passou então para o comando global do 1º Conde da Torre. No que se refere especificamente à esquadra de Portugal, o comando desta foi assumido inicialmente por Francisco de Melo e Castro, tendo sido substituído por D. Rodrigo Lobo, após a sua morte, ainda durante a estadia em Cabo Verde⁷⁷.

Por várias razões, esta força naval só chegou aos mares do Brasil no ano seguinte, mas o galeão Capitania de Portugal, juntamente com alguns dos outros navios que transportavam grande parte da infantaria, acabaram por se separar dos restantes navios da força conjunta, o que provocou aos restantes navios grandes incógnitas sobre que ações deveriam tomar⁷⁸.

A nova junção das forças acabou por só ocorrer mais tarde, razão pelo qual só em Janeiro de 1640 é travado o primeiro combate contra uma armada adversária. Este combate foi inconclusivo, o que permitiu às forças holandesas prosseguir nos seus ataques às localidades nas mãos dos portugueses. As constantes situações de conflito entre portugueses e castelhanos, também em nada contribuíram para o bom desempenho da missão.

Perante toda esta situação e falta de progressos, foi o próprio conde-duque de Olivares que decide substituir o conde da Torre no comando da armada, nomeando para o cargo D. Jorge de Mascarenhas, conde de Montalvão que, no domingo de Páscoa, 8 de Abril de 1640, largou de Lisboa ao comando de 20 velas, incluindo cinco galeões, 13 patachos e duas caravelas, transportando 700 soldados⁷⁹.

74 GUEDES, Max Justo – *História Naval Brasileira*. p. 241.

75 AGS GA, Leg. 3174.

76 SALVADO, João Paulo e MIRANDA, Susana Munch – *Cartas do 1º Conde da Torre*. Vol. I, p. 100.

77 AGS GA, Leg. 1292.

78 AGS GA, Leg. 3174.

79 GUEDES, Max Justo – *História Naval Brasileira*. pp. 241-293.

Após a chegada do novo almirante, 13 dos navios da força inicial iniciaram o regresso ao reino mas, devido a condições meteorológicas adversas, tiveram de arribar às Índias Ocidentais. Entre esses navios encontravam-se quatro da Coroa de Portugal⁸⁰.

Em simultâneo com os acontecimentos que ocorriam no outro lado do Mar Oceano, nos últimos anos da década de 30 do século XVII, outras ameaças pairavam sobre os domínios filipinos, inclusivamente sobre a própria península, obrigando a uma constante atenção do monarca, ou antes, do seu valido.

Até Dezembro de 1640, e para além das medidas defensivas contra uma força naval francesa que operou desde 1638 ao largo da costa Norte da Península Ibérica, e da armada enviada com reforços para os Países-Baixos em 1639⁸¹, não se conhecem mais acções ligadas ao Brasil.

Conclusões

Tradicionalmente, para o denominado período Filipino, nas questões navais, o Brasil surge apenas em 1625 e 1631, com as respostas ibéricas às investidas neerlandesas a este espaço. No entanto, embora de uma forma isolada, mas com uma periodicidade quase anual, a Coroa, os governantes locais ou os próprios particulares, tentam criar meios navais permanentes de protecção da rota comercial entre Portugal e os diversos portos do Brasil. Sempre sem sucesso e sendo, várias vezes, o Brasil relegado para segundo plano, face a outros teatros de operações, nomeadamente, o Mediterrâneo.

Infelizmente não temos um número de navios que foram perdidos nesta rota atlântica, e, apenas uma ou duas vezes é que chegaram até nós as razões por que razão não foram implementadas nenhuma medidas permanentes de protecção. No entanto, a possibilidade de realizar um comércio sem a supervisão da Coroa, o subsequente aumento dos custos e as poucas situações de ameaça nos mares brasileiros, ao contrário do que irá ocorrer a partir de meados do século XVII, devem ter sido as principais razões para a sua não implementação.

Biobliografia

Domínio Hespanhol nos Açores e D. António Prior do Crato – *Arquivo dos Açores*, Vol. II. Ponta Delgada: 1980.

BLANCO NUNEZ, José Maria – *Reconquista da Bahia. 1625. Portugueses e Espanhóis na defesa do Brasil*. Lisboa: Tribuna da História, 2006.

80 AGS SP, Leg. 1471, fol. 753.

81 GOODMAN, David – *Spanish naval power: 1589-1665. Reconstruction and defeat*. p. 31.

BOUZA ALVAREZ, Fernando – “1640 perante o Estatuto de Tomar. Memória e Juízo do Portugal dos Filipes”. *Penélope*. N.º 9/10. Lisboa: 1993.

BOXER, C. R. – *The Dutch in Brasil. 1624-1654*. Oxford: At the Clarendon Press, 1957.

CONDE DE POLENTINOS – *Epistolário del General Zubiaur (1568-1605)*. Madrid: Instituto Histórico de Marina, 1946.

COSTA, Leonor Freire – *O transporte do Atlântico e a Companhia Geral do comércio do Brasil: (1580-1663)*. Lisboa: CNCDP, 2002.

ESTRADA, Rafael – *El almirante Antonio de Oquendo*. Madrid: Espasa-Calpe, 1943.

GLETE, Jan – *Navies and Nations*. Vol. I, Stockholm: Almqvist & Wiksell International, 1993.

GOODMAN, David – *Spanish naval power: 1589-1665. Reconstruction and defeat*. Cambridge: Cambridge University Press, 1997.

GUEDES, Max Justo – *História Naval Brasileira*. Vol. 2, tomo I A, Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1990.

HESPANHA, António Manuel – “O governo dos Áustria e a «modernização» da constituição política portuguesa”. *Penélope*. Nº 2. Lisboa. 1989.

MAURO, Frédéric – *Portugal, o Brasil e o Atlântico. 1570-1670*. Vol. II, Lisboa: Editorial Estampa, 1997.

MATOS, Gastão de Melo – “Formação do terço da armada e as suas primeiras campanhas”. *Anais do Clube Militar Naval*. Tomo LXII, nº 7, 8 e 9, Lisboa: JUL/AGO/SET 1931.

PHILLIPS, Carla Rahn – *Seis galeones para el rey de España*. Madrid: Alianza Editorial, 1991.

PRESTAGE, Edgar – *D. Francisco Manuel de Melo*. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1914.

SALAS ALMELA, Luís – *Colaboración y conflicto*. Córdoba: Universidad de Córdoba, 2002.

SALVADO, João Paulo e MIRANDA, Susana Munch, eds. – *Cartas do 1º Conde da Torre*. 3 vols. [s.l.]: CNCDP, 2002.

SALGADO, Augusto – “Seis galeões da Coroa de Portugal para Filipe II”, Lisboa: Academia de Marinha, 2001.

SALGADO, Augusto – “Galeones de Felipe II al servicio de la Corona de Portugal”. *Revista de Historia Naval*. Nº 82. Madrid: 2003.

SALGADO, Augusto – *Portugal e o Atlântico: organização militar e ações navais durante o período filipino (1580-1640)*. Lisboa: 2009. Tese de Doutoramento em História dos Descobrimentos apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Lisboa.

SCHAUB, Jean-Frederic – “A falência de Henrique Sinel. Insucesso comercial ou desafio político?”. *Penélope*. Nº 9/10, Lisboa: 1993.

SERRANO MANGAS, Fernando – *Armadas y flotas de la plata: (1620-1648)*. [s.l.]: Banco de España, 1989.

SERRÃO, Joaquim Veríssimo – *História de Portugal. 1580-1640*. Vol. 4. 2ª ed. Lisboa: Editorial Verbo, 1990.

SILVA, *Francisco Ribeiro* da – “Pirataria e corso sobre o Porto: Aspectos seiscentistas”. *Revista História*. Nº 2, Porto: 1979.

SILVA, *Francisco Ribeiro* da – *O Porto e o seu termo (1580-1640). Os homens, as instituições e o poder*. Porto: Faculdade de Letras, 1985. 2 vols. Dissertação de doutoramento em História Moderna e Contemporânea apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

STELLA, Roseli Santaella – *Brasil durante el gobierno español: 1580-1640*. Madrid: Fundación Histórica Tavera, 2000.

VALLADARES RAMÍREZ, Rafael – “El Brasil y las Indias españolas durante la sublevación de Portugal (1640-1668)”. *Cuadernos de História Moderna*. Nº14. Madrid: 1993.

VASCONCELOS, Frazão de – “De Re Náutica”. *Anais do Clube Militar Naval*. Tomo LXII, nº 3 e 4, Lisboa: MAR/ABR 1931.

AUGUSTO SALGADO

Capitão de Mar e Guerra da Marinha Portuguesa.
Investigador do Centro de História da Faculdade
de Letras da Universidade de Lisboa (CH-UL) e
do Centro de Investigação Naval da Escola Naval
(CINAV-EN).



Citar este texto:

SALGADO, Augusto – A Marinha Portuguesa no Atlântico Sul, Séculos XVI-XVII. Revista Portuguesa de História Militar - Dossier: O Brasil na História Militar de Portugal (1500-1822). Lisboa. ISSN 2795- 4323. Ano II, nº 3 (Dezembro 2022), <https://doi.org/10.56092/NQFA5410>