

O Comércio Holandês do Sal e do Açúcar, 1585-1650

P.C. Emmer, Department of History, University of Leiden, P.O. Box 9515, 2300 RA Leiden, The Netherlands. E-mail: p.c.emmer@let.leidenuniv.nl

Introdução

Qual foi o motivo que levou a maioria das nações da Europa Ocidental a querer participar na expansão marítima do Atlântico? Praticamente todos os historiadores concordam que a expansão europeia se deveu a motivos económicos e religiosos. Deixando de lado as motivações religiosas, existiam inúmeras razões económicas para a expansão ultramarina. Os europeus desafiaram o Atlântico à procura de ouro, especiarias, escravos e procuraram encontrar locais propícios ao estabelecimento de colónias.¹

O primeiro sistema de expansão no Atlântico foi iniciado pelos países ibéricos no século XVI, enquanto que os holandeses, britânicos e franceses encetaram um segundo sistema durante o século XVII, repartindo-se por espaços geográficos diferentes: os primeiros pelo Atlântico Sul e os segundos pelo Atlântico Norte, situando-se a linha divisória ao longo das Caraíbas. As metrópoles europeias investiram os capitais iniciais para assegurarem o domínio das colónias de África e das Américas em ambos os sistemas e providenciaram colonos, administradores, exército e marinha. Em troca, do continente africano, recebiam os escravos, os metais preciosos e as culturas de açúcar, café e cacau do Novo Mundo, trocadas por outros produtos, tais como tecidos, mobílias, mantimentos e serviços (o transporte marítimo, segurança e defesa assegurados pelas potências europeias).²

As trocas entre as diferentes regiões económicas integradas nos diferentes sistemas de expansão seriam previsivelmente complementares, contudo, o comércio de produtos como o peixe e os cereais assumiu um volume tal, que as exportações da América do Norte para a Europa, durante a segunda metade do século XVIII, atingiram valores idênticos às de produtos

típicos daquele continente, tais como o tabaco e os corantes.³

Tendo em conta esta característica ser extensiva a grande parte do comércio transatlântico, parece-nos justificável supor que, em larga medida, a expansão holandesa do Atlântico foi motivada pela procura do sal, juntamente com a necessidade de produzir açúcar. A base para a expansão britânica e francesa do Atlântico não parecem ter tido estas duas motivações. Em ambos os casos, contudo, é possível encontrar referências à demanda de metais preciosos e pérolas, para além da actividade de corso e do estabelecimento de colónias. Há, igualmente, registos de expedições holandesas atraídas para estas práticas, mas a procura de açúcar e sal foram o objectivo central da expansão holandesa no Atlântico.⁴

A busca por estes dois produtos deve-se ao facto de, durante a primeira metade do século XVII, a economia holandesa estar mais dependente da sua importação do que qualquer outro estado europeu. Enquanto estes produtos estiveram disponíveis noutros mercados continentais, os holandeses não manifestaram qualquer interesse em aventurar-se no Atlântico. Só depois de a coroa espanhola ter-lhes recusado o acesso a estes produtos nos mercados ibéricos, iniciaram o percurso marítimo para o Brasil em busca de açúcar e para as Caraíbas em busca de sal.⁵

Até 1585, ambos os produtos podiam ser obtidos em Lisboa e em Setúbal. Contudo, entre 1585 e 1590, e entre 1598 e 1608, os reis Filipe II e Filipe III declararam o embargo aos navios holandeses em portos ibéricos de forma a debilitar a República rebelde. Embora algumas opiniões em contrário, estes embargos tiveram consequências, causando grandes prejuízos às refinarias de açúcar e de sal até aí em constante crescimento nos Países Baixos do Norte.⁶

O interesse da Holanda na produção de açúcar foi já objecto de inúmeros estudos no âmbito da historiografia, analisando, designadamente, o papel central desempenhado por este país na produção de açúcar na transição do primeiro para o segundo sistema de expansão. Numa primeira fase, os holandeses controlaram as capitánias produtoras de açúcar

na região do Recife. Contudo, revelaram-se incapazes de manter esse domínio devido à capacidade das potências ibéricas em repelir os ataques vindos do interior do continente sul-americano. Nas Caraíbas, por outro lado, os países envolvidos no segundo sistema de expansão conseguiram levar a cabo com sucesso incursões nas ilhas das Caraíbas espanholas, para além de conquistarem a maior parte da América do Norte. O estabelecimento das colónias britânicas e francesas das Índias Ocidentais, tendo por base o cultivo da cana-de-açúcar, deu origem ao surgimento de um "segundo Brasil", tendo em conta que os holandeses conseguem estabelecer a sua primeira colónia produtora de açúcar apenas em finais de 1660. Desde 1580 que as refinarias de açúcar nos Países Baixos estavam completamente dependentes do açúcar produzido no estrangeiro, excepto no período entre 1636 e 1645, quando a maior parte do açúcar tinha origem no Brasil holandês.⁷

As Relações Comerciais Luso-Holandesas durante o Século XVII

A base do comércio marítimo holandês assentava na troca de produtos vindos do Mediterrâneo, tais como figos, corantes, azeite e vinho por cereais do Báltico. Contudo, o produto mais importante do sul da Europa era o sal, transportado desde Setúbal e Aveiro. Os registos de carga das mercadorias transportadas da cidade de Amsterdão mostram que a maior parte dos navios fez várias paragens durante as suas viagens para o Báltico ou para a Península Ibérica.

Para além de sal, os navios holandeses passaram a transportar, a partir de Portugal, uma crescente quantidade de produtos oriundos do Brasil para os Países Baixos, a maioria dos quais adquirida nas cidades do Porto e de Viana do Castelo. Numa primeira fase o porto de Antuérpia desenvolveu-se como um centro de distribuição dos produtos vindos do Brasil, nomeadamente, do açúcar. Após a reconquista da cidade pela Espanha em 1585, muitos

comerciantes partiram para se instalarem nas cidades portuárias no Norte, designadamente em Middelburgo e Enxaguam, Roterdão e Amsterdão. Por essa época, os navios holandeses velejavam também para o Brasil, numa rota que passava habitualmente por Portugal e pelas ilhas Atlânticas, tendo o comércio directo aumentado após o estabelecimento do embargo a navios holandeses que demandavam os portos ibéricos. A maior parte do comércio para o Brasil era controlado por comerciantes judeus Sefarditas expulsos de Portugal e que tinham iniciado uma nova vida nos Países Baixos. Porém, os ganhos decorrentes do comércio com o Brasil eram afectados pela guerra entre a monarquia dos Habsburgo e a República Holandesa. Só no ano de 1616 os corsários holandeses capturaram 28 navios portugueses na costa de Brasil, um décimo dos navios necessários ao transporte da colheita anual de açúcar para Portugal⁸. Como parte da carga de alguns desses navios pertencia a portugueses refugiados em Amsterdão, estes viram-se forçados a instaurar processos judiciais contra o estado holandês para receberem compensações pela carga perdida.

Num documento datado de 1622, os Judeus Sefarditas de Amsterdão apresentam uma petição entusiasta pedindo que lhes fosse permitido manter o seu próprio espaço de comércio. O texto começa por citar o documento de 1600 que autorizava os judeus portugueses a viver nos Países Baixos e a comercializar produtos com o Brasil passando por Portugal, alegando que esse comércio se manteve durante um período de aproximadamente quarenta anos, e passava, nomeadamente pelos portos portugueses de Viana e Porto, mas também por Lisboa. Este comércio prosperou sobretudo durante o período de tréguas (1609-1621). "Durante estes 12 anos de paz, o transporte e o comércio aumentaram de tal modo que foram construídos neste país mais de 10, 12 e até mesmo 15 navios por ano. Os navios transportaram anualmente 40 a 50 mil caixas de açúcar, assim como madeiras do Brasil, gengibre, algodão, peles e outros produtos seguindo a rota que passava por Portugal. Tivemos tanto sucesso durante esse período de 12 anos que as caravelas portuguesas que transportavam açúcar abandonaram

estas águas. Esse resultado deveu-se à capacidade dos nossos navios, de tal modo que fomos capazes de controlar metade, ou até mesmo dois terços deste comércio".⁹

O documento prossegue descrevendo os "lucros que esta província desfruta do transporte marítimo e do comércio que proporciona". "A construção naval estimulou o emprego, para além de favorecer a importação de madeiras para o fabrico de mastros, madeiras que não se encontravam nos Países Baixos. O comércio com o Brasil também incentivou a exportação de produtos holandeses, mas o mais importante era o próprio comércio de açúcar. Este teve o efeito aumentar o número de refinarias de açúcar em Amsterdão de três para vinte e cinco em 50 anos. Algumas das refinarias produziram 1500 caixas de açúcar por ano, sendo o produto refinado exportado para outros países". Terminando, os Sefarditas enfatizam ser o comércio com o Brasil o seu domínio principal, contrariamente ao comércio com as Índias Orientais ou com outras regiões.¹⁰

Com a criação da Companhia das Índias Ocidentais e o envolvimento numa guerra generalizada contra os portugueses no Brasil, os holandeses optaram por uma política de força. Esta política tornaria os Países Baixos nos principais produtores e distribuidores de açúcar. Contudo, com esta política, sacrificaram outro produto vital para o seu comércio: o sal.

A Necessidade de Sal nos Países Baixos antes do Embargo de 1598

O sal era um produto menos exótico do que o açúcar ou as especiarias, e os Países Baixos nunca tinham tido dificuldade em aceder a este produto, bastando, para tal, queimar turfa que contivesse água salgada.¹¹

O fim da exploração extensiva da turfa em zonas salgadas, devido ao aumento progressivo de zonas costeiras inundadas, juntamente com a transformação da frota pesqueira holandesa na maior e mais eficiente em toda a Europa e conseqüente aumento na procura

de sal, enquanto elemento principal na conservação de peixe, conduziu a um aumento dramático na procura de sal nos Países Baixos, sendo a importação a única solução para satisfazer essa procura. Durante o século XIV, barcos holandeses asseguraram o transporte de sal ao longo da costa Atlântica francesa (Bourgneuf e Brouage). Gradualmente, o transporte de sal pelos holandeses ultrapassou o domínio até aí mantido pelos comerciantes da Liga Hanseática. Das salinas francesas, os navios holandeses transportaram o sal não refinado directamente para o Báltico, assim como para a província holandesa da Zelândia, onde era refinado e usado na conservação do arenque.¹²

A crescente procura de sal durante o século XVI, tanto a nível interno como no comércio com o Báltico, levou os holandeses à Península Ibérica em busca de outras zonas produtoras de sal, nomeadamente a Cádiz e a San Lucar, em Espanha, e a Setúbal, em Portugal. A maior parte do sal importado da Península Ibérica era refinado na Zelândia, onde, em meados do século XVI, existiam mais de 450 refinarias, tendo um comerciante de Antuérpia calculado que os Países Baixos precisavam de 12,600 toneladas de sal para a indústria pesqueira (16%); 27,000 toneladas para o consumo doméstico (salga de carne, legumes e produtos lácteos; 35%) e 37,500 toneladas para exportação (54%).¹³

Duas mudanças importantes acontecem na indústria holandesa de sal após 1570. Em primeiro lugar, durante a década de 1570 verificou-se um declínio na provisão de sal em França devido à guerra civil e a uma precipitação excepcional. Como consequência, o sal francês foi substituído pelo proveniente da Península Ibérica, em particular pelo produzido em Setúbal. A segunda mudança decorre da localização da indústria do sal nos Países Baixos. Devido ao fim da maioria das refinarias de sal localizadas na Zelândia, durante a primeira fase da Guerra de Independência contra a Espanha, a indústria do sal transferiu-se para a Holanda do Norte próximo de Enkhuizen, Hoorn e Medenblik, na altura os portos de abrigo mais importantes da frota de pesca de arenque holandesa. A pesca e a refinação sal não eram apenas actividades complementares, pela razão óbvia da utilização do sal na conservação

de arenque e pelo facto das refinarias de sal empregarem principalmente mulheres, por ser uma actividade que não requeria um grande investimento em formação profissional, enquanto que os homens trabalhavam exclusivamente a bordo dos navios.¹⁴

A Procura de Sal, 1598-1641

As indústrias holandesas de açúcar e de sal sofreram um rude golpe quando Filipe III decretou um embargo contra os navios mercante holandeses em 1598. Tendo em conta as consequências deste embargo, resta uma pequena dúvida: se o fim "virtual" das exportações de sal de Portugal foi mais grave que o fim do fornecimento de açúcar. Em 1600, a economia holandesa era muito mais dependente do sal do que do açúcar, tendo por natural consequência constituir o principal produto de troca no crescente comércio com o Báltico, correntemente designado como "the mother trade".¹⁵

Tendo em vista ultrapassar os efeitos do embargo de 1598, e continuar a laboração das refinarias de açúcar e sal, os holandeses foram obrigados a aventurar-se no Atlântico em demanda destes produtos. Para obter o açúcar havia apenas um lugar possível: o Brasil português. Naturalmente, em 1600 os holandeses não estavam interessados em explorar a possibilidade de obter açúcar e sal não refinados vindos do mediterrâneo, ao invés, desenvolveram o comércio ilegal de açúcar com o Brasil português, apoiados pelos proprietários das plantações e pelas autoridades locais. No respeitante ao sal, os holandeses anualmente tomavam posse temporária de uma das salinas mais ricas do Novo Mundo na costa venezuelana, em Punta Araya, mesmo contra a vontade das autoridades espanholas locais. Durante a primeira década do século XVII, a marinha mercante holandesa transportou mais de metade da produção de açúcar anual do Brasil português - directamente ou via Lisboa - e o número de refinarias de açúcar na Holanda aumentou rapidamente, enquanto as autoridades espanholas em Punta Araya estimavam entre 100 e 200 barcos holandeses que

transportavam sal por estação.¹⁶

Relativamente ao sal, os holandeses precisavam dos fornecimentos vindos do Novo Mundo, apesar de os custos do transporte de sal das Caraíbas serem provavelmente mais altos do que o sal transportado da Europa. Este facto explica o motivo porque os holandeses tentaram obter sal das ilhas de Cabo Verde, durante o primeiro período do embargo, entre 1585 e 1590, mas quando os seus barcos se viram também impedidos de acostar às ilhas devido ao embargo de 1585, optaram por fazer a viagem até às ilhas das Caraíbas, viagens que duravam aproximadamente 6 semanas. Além do sal trazido do Novo Mundo, os holandeses também aumentaram a importação de sal de França. Contudo, esse sal tinha de ser misturado com sal da Península Ibérica ou do Novo Mundo, devido ao seu alto teor de magnésio, para ser eficaz na conservação do peixe. Assim, não é surpreendente que entre 100 a 200 navios viajassem anualmente para Punta Araya, apesar dos esforços dos espanhóis para impedir estas incursões.¹⁷

Entre 1609 e 1621 a expansão holandesa no Atlântico foi drasticamente reduzida devido ao estabelecimento da paz com a Espanha ter aberto os portos ibéricos à marinha mercantil holandesa. O reatamento do conflito em 1621, fez com que os holandeses reconhecessem, mais uma vez, que a sua economia tinha necessidade de quantidades cada vez maiores de açúcar e de sal, quer para consumo interno, quer para exportação, e que as indústrias de refinação não podiam continuar a crescer tendo por base as quantidades de açúcar e sal disponíveis na Europa, sem acesso aos mercados ibéricos.¹⁸

Para ultrapassar este problema, os holandeses planearam uma estratégia que se veio a revelar errada. Procederam a um enorme investimento na conquista, administração e fornecimento de escravos para as áreas produtoras de açúcar no Brasil português, tentando paralelamente explorar as minas de sal nas Caraíbas sem procederem a investimentos similares.

Como parte deste "grande desígnio", o governo holandês empenhou-se na criação da

Companhia das Índias Ocidentais, a qual obteve o monopólio do comércio em 1621. No início, a Companhia especializou-se em actividades de corso contra todos os navios espanhóis e portugueses, pondo assim em causa o envolvimento holandês no comércio de açúcar do Brasil, resultado de uma difícil política de secretismo, e tendo como consequência que, a partir de 1621, os holandeses conseguissem uma menor quantidade de açúcar do que anteriormente. Entretanto, para obterem o sal das Caraíbas, mas, sobretudo, para permitirem aos comerciantes de sal holandeses acederem às salinas de Punta Araya, teriam de impor uma política organizada de força. Contudo, durante os primeiros anos da sua existência, a Companhia viu-se forçada a abandonar o comércio do sal das suas actividades no Atlântico, visto que as cidades da Holanda do Norte onde se situavam as refinarias, se recusavam a ver o "seu" comércio incluído no fretamento da Companhia da Índias Ocidentais, na medida em que isso poderia estimular outras cidades holandesas a competirem no comércio do sal.¹⁹

O "grande desígnio" da Companhia holandesa das Índias Ocidentais para obter açúcar revelou-se desastroso. A conquista do Brasil provou ser muito mais dispendiosa do que o previsto, tendo arruinado a Companhia. Os portugueses proprietários das plantações localizadas nas capitânicas controladas pelos holandeses produziam açúcar, mas só entre 1635 e 1645, pois no primeiro e último anos da presença holandesa no Brasil, os ataques desencadeados pelos portugueses, juntamente com uma insurreição levada a cabo pelos proprietários das plantações, afectou a produção de açúcar.²⁰

Como os recursos da Companhia holandesa das Índias Ocidentais foram praticamente esgotados no Brasil, esta viu-se impossibilitada de ganhar a guerra do sal. Os barcos de transporte de sal oriundos da Holanda do Norte, forçados a contar apenas com os seus meios, acabaram por abandonar o comércio. No ano de 1621, a frota da Holanda do Norte navegou até Punta Araya, mas viu-se impossibilitada de carregar sal porque os espanhóis reforçaram a sua defesa conseguindo manter os holandeses à distância. No ano seguinte, os holandeses falharam uma nova tentativa, apesar de terem conseguido reunir 1,500 homens para levar a

cabo o ataque.²¹

Após 1623 os holandeses procuraram alternativas. Navios "neutros" conseguiram ainda trazer uma pequena quantidade de sal de Setúbal, mas o preço tinha triplicado, comparado com os valores anteriores a 1621, enquanto que a utilização de navios ou documentos de navios franceses revelou-se um processo moroso. Todas as tentativas para descobrir fontes alternativas ao sal das Caraíbas falharam: os espanhóis destruíram uma salina que se revelava promissora na ilha de Tortuga, expulsaram os holandeses da ilha de St. Martin, outra ilha com uma salina, e impediram os barcos holandeses de carregarem sal do Rio de Unare, no continente.²²

Em 1633 a batalha do sal estava perdida. Os preços aumentaram excessivamente e a Holanda perdeu a quota que detinha no comércio do sal para o Báltico, em favor dos veleiros franceses e da Liga Hanseática. Perante esta situação os holandeses viram-se tentados a apoiar os portugueses na sua luta para se libertarem do domínio espanhol. Porém, o apoio aberto aos portugueses prejudicaria as tentativas da Holanda em assegurar o fornecimento regular de açúcar da colónia do Brasil, recentemente conquistada, e onde permaneciam em guerra com os portugueses, o mesmo se passando na costa de África onde, em 1641, tinham tomado São Jorge da Mina e Luanda aos portugueses, quando Portugal tinha já recuperado a sua independência de Espanha e precisava de ter os holandeses como aliados.

Em 1641 os portugueses autorizaram os holandeses a aportar de novo em Setúbal, assim recuperando a sua posição como principais fornecedores de sal na Europa. A partir daquele ano, o sal vindo de fora da Europa deixou de ter interesse para os holandeses apesar de os portugueses terem aumentado o imposto sobre a exportação de sal. O início das hostilidades entre Portugal e os Países Baixos em 1657 não afectou, contudo, o comércio do sal. De fato, o tratado de paz de 1661 entre Portugal e os Países Baixos estipulou que os holandeses recebam uma compensação de quatro milhões de cruzados em sal pela perda do Brasil.²³

A posição dominante dos holandeses no comércio marítimo do sal na Europa

continuou até o fim do século XVII, quando os franceses e os britânicos ocupavam esse lugar no comércio do sal para o Báltico.²⁴

Conclusão; o Açúcar, o Sal e a Expansão Holandesa do Atlântico

O período e o percurso da expansão holandesa no Atlântico pode ser explicado através de dois factores. O factor estrutural, ou seja, o envolvimento crescente dos holandeses no comércio do açúcar e do sal. O período de mudança do comércio do açúcar e do sal de Portugal para o Novo Mundo encontra explicação nas consequências do embargo espanhol de 1598.

A procura de novas fontes de açúcar e de sal por parte dos holandeses trouxe à expansão do Atlântico um carácter único. Para além destes motivos, os holandeses partilhavam todos os outros motivos que levaram os britânicos e franceses a arriscarem a travessia do Atlântico, nomeadamente a procura de metais preciosos, pérolas e os lucros resultantes de actividades de corso, a pilhagem e as trocas comerciais com os Ameríndios.

O crescente domínio holandês no comércio do açúcar e do sal, primeiro na Europa e de seguida no Atlântico, pode ser explicado pela relativa eficácia da sua marinha, das prósperas refinarias holandesas de sal e de açúcar e da indústria pesqueira holandesa.

O número relativamente grande de navios de carga de sal, quer das Índias Orientais quer das Ocidentais, juntamente com uma frota naval de dimensões relativamente grandes, para além das indústrias de fabrico e de transporte comercial, explicam por que abundavam as oportunidades de emprego nos Países Baixos e os holandeses não tomaram parte nos movimentos migratórios para as colónias recentemente fundadas da América do Norte e das Caraíbas, movimentos tão típicos no desenvolvimento inicial dos impérios franceses e britânicos do Atlântico.

Finalmente, a decisão da Companhia holandesa das Índias Ocidentais de conquistar o

Brasil, colocando em segundo plano a expansão nas Caraíbas, foi responsável pelo declínio da influência holandesa no comércio do açúcar pelo Atlântico, para além de ter posto em risco o domínio holandês no comércio do sal. A expansão do Reino Unido e da França era muito menos motivada pelo comércio do açúcar e do sal. Estes dois países só manifestaram interesse no comércio de açúcar quando as suas próprias colónias americanas começaram a produzi-lo. Igualmente, também o sal não constituiu um motivo para a expansão da França e do Reino Unido. Ambos os países tinham as suas próprias fontes de fornecimento de sal. Como a Inglaterra adoptou uma política neutral face à Espanha, os comerciantes britânicos tinham uma fonte adicional de sal na Península ibérica. Quando a procura pelo sal aumentou na Nova Inglaterra por causa de sua indústria pesqueira, os comerciantes britânicos puderam transportá-lo das Caraíbas britânicas assim como também de Portugal e dos Açores.²⁵

1. Para uma descrição pormenorizada deste processo, consultar: Ralph Davis, *The Rise of the Atlantic Economies* (Itaca, N.Y., 1973)

2. A existência de dois "sistemas" ou circuitos é bem explicitada por, Immanuel Wallerstein, *The Modern World System: Capitalist Agriculture and the Origins of the European World Economy in the Sixteenth Century* (New York, 1974), p.199. Ver também: P.C.Emmer, "The Dutch and the Making of the Second Atlantic System" in: Barbara L. Solow (ed.), *Slavery and the Rise of the Atlantic System* (Cambridge, 1991), pp 75 -95.

3. Gary M. Walton e James F. Shepherd, *The Economic Rise of Early America* (Cambridge, 1979), pp 79-90.

4. Kenneth R. Andrews, *Trade, Plunder and Settlement; Maritime Enterprise and the Genesis of the British Empire, 1480 - 1630* (Cambridge, 1984) e P. Butel, "Le temps des fondations", in: P.Pluchon (ed.), *Histoire des Antilles et de la Guyane* (Toulouse, 1982), pp 53 -79.

5. E. van den Boogaart, "De Nederlandse expansie in het Atlantische gebied, 1590 -1674", in: E. van den Boogaart et al., *Overzee; Nederlandse koloniale geschiedenis, 1590-1975* (Haarlem, 1982), pp 115-116 (açúcar); Cornelis Ch. Goslinga, *The Dutch in the Caribbean and on the Wild Coast, 1580-1680* (Gainesville, 1971), p. 49 (sal).

6. Jonathan I. Israel, *Dutch Primacy in World Trade, 1585-1740* (Oxford, 1989), p. 116 (o efeito dos embargos no comércio do açúcar) e p. 31 (o efeito dos embargos no comércio do sal)

7. A história clássica dos holandeses no Brasil: C.R. Boxer, *The Dutch in Brazil* (Oxford, 1957), recentemente complementada por Stuart B. Schwartz, *Sugar Plantations in the Formation of Brazilian Society, Bahia, 1550-1835* (Cambridge, 1985), pp 167-267 (*passim*). A transferência da tecnologia do fabrico do açúcar é tratada em inúmeros estudos sobre o crescimento da indústria do açúcar nas Caraíbas Britânicas, in Richard B. Sheridan, *Sugar and Slavery: An Economic History of the British West Indies, 1623-1775* (Baltimore, 1975), pp 98-100

8. Christopher Ebert, "Dutch Trade with Brazil before the Dutch West India Company, 1587-1621", in: Johannes Postma e Victor Enthoven (eds.), *Riches from Atlantic Commerce. Dutch Transatlantic Trade and Shipping, 1585-1817* (Leiden/Boston: Brill, 2003), pp 49-75.
9. Odette Vlessing, "The Portuguese-Jewish Merchant Community in Seventeenth-Century Amsterdam" in *Entrepreneurs and Entrepreneurship in Early Modern Times. Merchants and Industrialists within the Orbit of the Dutch Staple Market*, eds. C. Lesger and L. Noordegraaf, (Den Haag, 1995), p. 231.
10. Vlessing, "The Portuguese-Jewish Merchant Community", 231, 232.
11. I.J. Brugmans, "De zoutpilaar van Nederlands economische ontwikkeling", in: R.J. Forbes (ed.), *Het zout der aarde* (Hengelo, 1968), pp 55-59.
12. Brugmans, "De zoutpilaar van Nederlands economische ontwikkeling", pp 57-66; Victor Enthoven, *Zeeland en de opkomst van de Republiek; handel en strijd in de Scheldedelta, c. 1550 -1621* (Leiden, Ph.D.-thesis, 1996), pp 6-8, 82-87; Van Dillen, *Van rijkdom en regenten*, pp 54-57.
13. W. Brulez, "De zoutinvoer in de Nederlanden in de 16de eeuw", *Tijdschrift voor geschiedenis*, 68 (1955), pp 181-192; Enthoven, *Zeeland en de opkomst van de Republiek*, p.6.
14. Jan de Vries en A. van der Woude, *Nederland, 1500-1815. De eerste ronde van moderne economische groei* (Amsterdam, 1995), p.690.
15. Israel, *Dutch Primacy in World Trade*, pp 9, 18 - 22.
16. Enthoven, *Zeeland en de opkomst van de Republiek*, pp 256,257; E. van den Boogaart, " Los neerlandeses en el mundo comercial atlàntico de la Doble Monarquía Iberica", in: E. van den Boogaart et al., *La expansión holandesa en al Atlàntico, 1580- 1800* (Madrid, 1992), p. 79; Israel, *Dutch Primacy in World Trade*, pp. 106-108 stresses the fact that Dutch shipping to and from Brazil increasingly had to be directed via Lisbon. However, there exists no quantitative evidence.
17. Goslinga, *The Dutch in the Caribbean*, pp 116 -122; E. Sluiter, " Dutch-Spanish Rivalry in the Caribbean area, 1594 - 1609", *The Hispanic American Review*, 28 (1948), pp 165- 196.
18. Jonathan I. Israel, *The Dutch Republic and the Hispanic World* (Oxford, 1982), pp 25, 45.
19. Israel, *The Dutch Republic and the Hispanic World*, pp 123, 124; Goslinga, *The Dutch in the Caribbean*, pp 124,125.
20. E. van den Boogaart, "Auge y caída del imperio de la Westindische Compagnie (WIC) en la region sur del Atlàntico: 1621-1648", in: Ernst van den Boogaart et al., *La expansión Holandesa en el Atlàntico* (Madrid, 1992), p. 127 (table 2.3).
21. Goslinga, *The Dutch in the Caribbean*, pp 127 - 129.
22. Goslinga, *The Dutch in the Caribbean*, pp 129 - 136; Israel, *Dutch Primacy in World Trade*, p. 288.

23. Israel, *Dutch Primacy in World Trade*, pp 235,407.

24. Israel, *Dutch Primacy in World Trade*, pp 381 - 389 .

25. Edwin J. Perkins, *The Economy of Colonial America* (New York, 1980), p. 26.

I Seminário Internacional sobre O Sal Português
Porto, Aveiro, Ílhavo, 27 a 29 de Maio 2004