

Cerca del Caribe, lejos del Brasil.

La construcción política del Estado de Maranhão en los tiempos de la Unión Ibérica (1600-1655)¹

Perto do Caribe, longe do Brasil.

A construção política do Estado do Maranhão nos tempos da União Ibérica (1600-1655)

Close to the Caribbean, far from Brazil.

The political construction of the State of Maranhão in the times of the Iberian Union (1600-1655)

Alírio Cardoso



<https://orcid.org/0000-0002-5577-6792>

Resumen: El objetivo de este artículo es pensar en el impacto de la Unión Ibérica (1580-1640) en la construcción de la idea de un estado de Maranhão, alejado de Brasil y cercano a las Indias de Castilla. En 1621, en plena Unión Ibérica, se creó el Estado de Maranhão. Esta nueva unidad política divide la América portuguesa en dos grandes áreas administrativas independientes entre sí y directamente subordinadas a Lisboa. La creación del estado de Maranhão es una historia llena de conflictos, acuerdos y rivalidades entre los grupos involucrados: indígenas, militares, misioneros, autoridades europeas. Pero la creación del estado de Maranhão también responde a una serie de preguntas importantes sobre la Amazonia portuguesa en el siglo XVII: la distancia entre Maranhão y las rutas del estado de Brasil; la importancia de las rutas fluviales internas; importancia indígena para todas las actividades realizadas en estas nuevas tierras.

Palabras Clave: Estado de Maranhão; Unión Ibérica; Amazonia; Siglo XVII.

Resumo: O objetivo deste artigo é pensar o impacto da União Ibérica (1580-1640) na construção da ideia de um estado do Maranhão, afastado do Brasil e próximo às Índias de Castela. Em 1621, em plena União Ibérica, é criado o Estado do Maranhão. Essa nova unidade política divide a América Portuguesa em duas grandes áreas administrativas independentes entre si e diretamente subordinadas a Lisboa. A criação do estado do Maranhão é uma história repleta de conflitos, acordos e rivalidades, entre os grupos envolvidos: indígenas, militares, missionários, autoridades europeias. Mas, a criação do estado do Maranhão também responde a uma série de grandes questões sobre a Amazônia portuguesa do século os XVII: a distância entre Maranhão e as rotas

¹ Una versión modificada de este artículo fue publicada en: CARDOSO, Alirio. "Cerca de Castilla, lejos de Brasil. La construcción política de la Amazonía brasileña (Maranhão) bajo la Unión Ibérica (1600-1621)". In: **XII ENCUENTRO-DEBATE AMÉRICA LATINA AYER Y HOY**, 2011, Barcelona. Sociedades diversas, sociedades en cambio. América Latina en perspectiva histórica. Barcelona: Universitat de Barcelona, 2011. v. 1. p. 165-176. Agradezco a Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES-Brasil/ Finance Code 001); Rafael Chambouleyron por las valiosas sugerencias, José Luis-Ruiz Peinado Alonso (*Universitat de Barcelona*) y Isabel Ibarra (UFMA) por la revisión del texto.

do estado do Brasil; a importância das rotas internas, fluviais; a importância indígena para todas as atividades desenvolvidas nessas novas terras.

Palavras-chave: Estado do Maranhão; União Ibérica; Amazônia; século XVII.

Abstract: The objective of this article is to think about the impact of the Iberian Union (1580-1640) on the construction of the idea of a state of Maranhão, far from Brazil and close to the Indies of Castile. In 1621, in the middle of the Iberian Union, the State of Maranhão was created. This new political unit divides Portuguese America into two large administrative areas that are independent of each other and directly subordinate to Lisbon. The creation of the state of Maranhão is a history full of conflicts, agreements and rivalries, between the groups involved: indigenous people, military, missionaries, European authorities. But, the creation of the state of Maranhão also answers a series of major questions about the Portuguese Amazon in the 17th century: the distance between Maranhão and the routes of the state of Brazil; the importance of internal river routes; indigenous importance for all activities carried out in these new lands.

Keywords: State of Maranhão; Iberian Union; Amazonia; XVII century.

MARANHÃO: LA CONSTITUCIÓN DEL ESPACIO

“El Maranhão no tenía nombre, ni siquiera se sabía lo que era”. De manera sencilla, esta es la imagen hecha por el padre Jacinto de Carvalho, de la Compañía de Jesús, sobre el conocimiento portugués del extremo norte de la América portuguesa. (Carvalho, 1995, p. 24). De hecho, lo que se ha llamado *Maranhão* no era algo sencillo de definir antes del año de 1621, momento en que fue creado el estado de “Maranhão e Grão-Pará”, entidad separada de la jurisdicción de Brasil. Antes, Maranhão era una suerte de entidad geográfica, algo que transitaba entre formulaciones cartográficas y el imaginario de los navegantes del periodo. La palabra *Maranhão* es, así, más antigua que su estrecha construcción política. En verdad, hablamos de un inmenso territorio que empieza al noroeste de la capitania del Ceará y sigue hasta la desconocida frontera con el Virreinato del Perú. De acuerdo con la demarcación propuesta por el portugués Simão Estácio da Silveira (1624), habría incluso un “padrón de mármol”, construido por Carlos V, indicando donde terminarían las tierras portuguesas y empezarían las castellanas (Silveira, 1976, p. 33). De hecho, para una parte de la cartografía del periodo, incluso la española y la neerlandesa, el estado de Maranhão no se distingue efectivamente del Caribe, sobre todo cuando hablamos de las rutas del comercio atlántico (Cardoso, 2015, pp. 389-420).

Sin embargo, la Amazonía Brasileña del seiscientos siempre fue un territorio impreciso. Hoy en día, el antiguo Maranhão sería increíblemente grande, correspondiendo a los estados actuales de Maranhão, Amazonas, Pará, Amapá, Rondônia, Roraima, Acre, Tocantins, y a veces Piauí y Ceará. No es difícil encontrar en planisferios, desde finales del siglo XVI, expresiones como: *Maraon*, *Maragnon*, *Maragnone* o *Maragnan*. En algunas ocasiones estas palabras fueron utilizadas como oposición a “Terra de Santa Cruz” o “Brasil”. Por otra parte, no es algo raro

que esas tierras sean identificadas sencillamente como el “País de las Amazonas”, repitiendo las viejas historias de los primeros navegantes españoles (Adónias, 1993, pp. 70-114).

A comienzos del siglo XVI, los hispanos fueron los primeros a navegar sistemáticamente por aguas de la Amazonía colonial en expediciones como las de Diego de Lepe (1500), Gonzalo Pizarro (1541) y la famosa jornada de Francisco de Orellana (1541-1542). También los españoles fueron los primeros a nombrar la tierra y ríos, indicando conexiones intra-regionales y oceánicas reales, pero también imaginarias. Hay, así, una fascinante historia de los intentos de toma de conciencia de la región por autoridades, eruditos y navegantes españoles, pero también hay una multiplicidad de relatos sobre la navegación no ibérica, ni castellana, ni portuguesa, hecha por franceses, ingleses, irlandeses, y holandeses (Gil Nunilla, 1952, pp. 73-99; Hulsman, 2005).

Debido a la presencia extranjera, las autoridades portuguesas ya habían pensado en la posibilidad de ocupación efectiva de este nuevo espacio, solo realizada en 1615 con la toma de la ciudad de São Luis por los franceses. Entre los años 1621 y 1654 se vulgarizaba la expresión *Estado de Maranhão*, periodo de relativa autonomía de las dos capitanías; después, el estado fue conocido como *Maranhão e Grão-Pará*. A partir del año de 1751, cambiará para *Grão-Pará e Maranhão*, debido a una mayor importancia atribuida a la capitanía del Pará para la economía y circulación de personas en la región. Fechas importantes de esta nueva conquista son la ocupación portuguesa de la ciudad de São Luis (1615) - capital de la capitanía real del Maranhão - y la fundación de la ciudad de Belém (1616) - capital de la capitanía real del Grão-Pará. Cada una de esas unidades políticas creadas en el mismo momento de la ocupación portuguesa tenía su respectivo administrador, un capitán mayor. Además, existían capitanías particulares, constituidas por donación real. Las más importantes eran Tapuitapera, Cametá, Caeté, Isla de Joannes y Cabo do Norte (actual estado del Amapá) y fueron siempre un problema debido a su presunta independencia, llegando a producir cantidades considerables de tabaco, azúcar y cacao (Chambouleyron, 2006). Otras unidades políticas rellenarían el espacio institucional: las cámaras, con sus oficiales alguaciles, juez y procurador; las órdenes religiosas: franciscanos (capuchos de Santo Antonio), jesuitas, carmelitas, después los españoles de Nuestra Señora de la Merced (solo en 1639), y más una multiplicidad de cargos militares menores.

En 1637, por ejemplo, la ciudad de São Luis ya tendría 250 habitantes portugueses y más 60 soldados. Además, existió en el siglo XVII un gran número de mestizos y indígenas que sencillamente huyen de los registros oficiales y de los relatos de muchos cronistas. Desde la década de 1620, la corona de Castilla incentiva la migración, sobre todo de familias de las islas de los Azores, pero también ha llegado una cantidad de desterrados cuya existencia llamó poco la atención de la historiografía local (Rodrigues, 2003, pp. 247-263; Chambou-

leyron, 2005, pp. 20-36). Además, hoy la historiografía intenta evaluar la importancia de los líderes indígenas en la construcción de espacios de poder y circunscripciones administrativas, tales como villas y lugares (Dornelles, 2024, pp. 63-83).

El objetivo de este artículo es reflexionar sobre la formación del estado de Maranhão y Grão-Pará y su lógica de creación en el interior del sistema monárquico Habsburgo. Discutir los motivos y presupuestos que hicieron con que portugueses, bajo el rey Felipe III (1578-1621), no solo conquistasen la región sino que propusieran la separación política de este nuevo rincón, creando al final otro estado distinto de Brasil. La conquista de la Amazonía brasileña, en 1615, representaba una gran migración de personas, armas y un cuadro burocrático/militar/religioso que se desplazaba hacia el norte en nombre y honor del “rey de Portugal, Dom Phelippe”. Esa dignidad real aparece en todos los relatos, cartas y crónicas sobre la jornada del Maranhão, a poco más de tres décadas del fin de la Unión Dinástica.

MARANHÃO, TIERRA DE PIRATAS

La historiografía brasileña siempre ha enfatizado que la conquista portuguesa del Maranhão fue una reacción automática de la Corona Católica ante las incursiones “extranjeras”. Y de hecho, el miedo de perder esas tierras y aguas para naciones enemigas va a ser una constante hasta el siglo XIX, cuando aún se desconocía algunos de sus límites territoriales (Ruiz-Peinado, 2008, pp. 115-131). Pero, poco ha sido dicho acerca del contexto geopolítico de comienzos del siglo XVII. La historia de la primera Amazonía no parece ser ni local, ni tampoco nacional, sino oceánica y global. Así, los primeros relatos de portugueses y castellanos empezaban a definir la región como una zona estratégica para el comercio oceánico en la frontera de las dos partes de la Monarquía Hispánica (Cardoso, 2017). Esos primeros relatos son importantes en la medida que comprendían nuevas posibilidades económicas a partir de las oportunidades abiertas por la propia Unión Ibérica.

En relatos como del jesuita portugués Luis Figueira, la posibilidad de la pérdida del Maranhão a manos de naciones extranjeras ya era un tema bien constituido en sus cartas y relaciones para la Corte y para sus superiores de la Compañía de Jesús (Bettendorf, 1990, pp. 66-67). Para este jesuita la invasión francesa u holandesa era tan solo una cuestión de tiempo. Entre las muchas cartas y memoriales escritos por Luis Figueira, a lo largo de la primera mitad del siglo XVII, tal vez el más significativo sobre el tema sea la *Relação da Missão do Maranhão*, del año de 1609 (Figueira, 1940: 108). La *Relação* fue producida, por otra parte, sin que el propio Luis Figueira hubiera conocido de cerca la región. Es por lo tanto, un relato del porvenir jesuítico en la Amazonía, tal como el padre reconoce en el texto. Estos testigos potencializaban el clima de miedo ante la posibilidad de pérdida de toda esta región para naciones como Francia, pero sobre todo, para los Países Bajos. Figueira, por ejemplo, seguía

conduciendo el argumento hacia un detalle que sería más tarde crucial en todo el proceso de reconocimiento político del Maranhão: que por su localización geográfica y características la región debería ganar, con el debido tiempo, una condición política distinta de la capitania de Pernambuco. En la *Relação* Luis Figueira afirma que Maranhão no podrá desarrollar comercio con Brasil, porque “de lá não se navega para cá [Brasil] senão em tanto tempo que é mais fácil ir às Ilhas [Caribe] ou ao reino e de la vir” (Figueira, 1940, p. 44).

Figueira ya lo sabía, debido a la gran barrera de vientos del anticiclón de Atlántico Sur (Mauro, 1989, pp. 39-55), las naos tenían enormes dificultades en establecer comercio y desarrollar un sistema de protección hacia Maranhão. Quedaba claro que con el tiempo Maranhão debería caminar por su cuenta. Años más tarde, dos jesuitas sentirían en la piel tales dificultades. Fueron los padres que acompañaron al capitán portugués Alexandre de Moura en la jornada de conquista de la ciudad de Sao Luis (en la época ocupada por franceses). Manoel Gomes y Diogo Nunes tenían órdenes para regresar a Pernambuco. Durante el viaje, tras recorrer parte del litoral, la embarcación que les transportaba había sido sorprendida por un vendaval, llegando al cabo de treinta días a las Antillas castellanas. Dados por muertos en Pernambuco (Studart, 1904, pp. 284-5).

Hasta la década de 1620 los franceses eran considerados una de las grandes amenazas al dominio hispano-luso en la región. De hecho, establecieron una pequeña ocupación en la ciudad de São Luis entre 1612 y 1615. La presencia de los vasallos del rey Louis XIII (1610-1643) fue especialmente conocida en Europa tras las famosas crónicas de los capuchinos Claude D’Abbeville e Yves D’Evreux, en 1614 (D’Abbeville, 1975; D’Evreux, 1874). Aunque sin muchos hombres, armas y embarcaciones la presencia francesa llamo la atención de la corona española que empezaba a reflexionar sobre la posición de frontera del Maranhão en el contexto suramericano. Pero, en este momento llegaban tanto a Pernambuco cuanto a Bahía informaciones aún confusas sobre el establecimiento extranjero.

Nos parece que los cronistas del siglo XVIII y XIX exageraron el carácter bélico y bien organizado de la toma de la ciudad de São Luis. Varios relatos de la jornada del Maranhão indican que la misma no fue un conflicto tan grandioso y lleno de violentas peleas como se suele decir. Además, la conquista fue antes una negociación conflictiva (Cardoso, 2017, pp. 121-160). El propio regimiento militar de Gaspar de Sousa, gobernador de Brasil, estipulaba una indemnización a los “piratas” franceses, en función de los presuntos gastos que ellos hicieron en tierras portuguesas. En el informe enviado al rey Felipe, el capitán Alexandre de Moura lamentaba justamente la idea de “pagar a corsarios o que eles mal tinham feito em suas terras [las del rey] e a má posse e injusto título com que possuíam, achando com forças bastantes para com brevidade os poder sujeitar”.² En sus escritos, el capitán parece estar

² Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro - BNRJ, II-32: 18-21.

claramente decepcionado con el desarrollo poco bélico de la expulsión de los franceses de la ciudad de São Luis en 1615.

De hecho, hasta la expedición del piloto Martim Soares (llamado el “Moreno”) – el mismo que había llegado a las Antillas, desde el norte de Brasil – solo se conocía la presencia francesa por relatos de misioneros, como los del padre Luis Figueira. Es muy significativo que Yves D’Evreux, uno de los cronistas de la presencia francesa en la ciudad de São Luis, haya sido censurado en Francia en 1615 (Opermeier, 2004, pp. 33-50). Por todo eso, en una consulta del Consejo de Hacienda, el rey Felipe III debería con la máxima urgencia escribir al embajador para que “procure entender em segredo como se toma em França o sucesso do Maranhão, se trata de enviar allí socorro”.³ Sin embargo, la corona sabía que los franceses eran una de las muchas amenazas que navegaban por la región. Uno de los primeros mapas de esta parte del mundo, hecho en 1615, se nos presenta un cuadro dramático donde los ríos cercanos a las Guyanas estarían llenos de centenas de holandeses, llamados de “anabatistas confederados” y ya ocupando largos áreas pertenecientes a la corona Ibérica.⁴

LA CONQUISTA

La conquista de Maranhão debe ser entendida, en su conjunto, como parte de un proyecto no solo portugués sino hispano-luso de control y valoración de áreas Atlánticas cercanas a rutas importantes como era el Caribe (Cardoso, 2017). En el caso portugués hubo una clara reorientación de interés hacia el Atlántico, experimentada con más vigor en los tiempos de la Unión Ibérica. El proyecto monárquico, sin embargo, no era incompatible con las intervenciones particulares y hasta improvisadas de los múltiples sectores de la administración portuguesa en Brasil. De hecho, la armada que salió de Recife (nordeste de Brasil) en octubre de 1615, bajo el mando de Alexandre de Moura y Jerônimo de Albuquerque, iba formada por hombres que tenían rivalidades, acuerdos, alianzas políticas o proyectos distintos sobre lo que debería ser Maranhão.

La toma de la ciudad de São Luis fue hecha por militares, autoridades, indígenas, misioneros y hombres pobres venidos de Pernambuco, Bahia y otros rincones del Mundo hispano-luso, con la orden del gobernador de Brasil, Gaspar de Souza, que a su vez provenían del Rey Felipe III (Felipe II para los portugueses). Fueron ocho embarcaciones de pequeño y medio porte, cerca de doscientos y cuarenta soldados lusos, divididos en cuatro compañías. El número de indígenas es desconocido, siendo común en este tipo de jornada una cantidad

³ **Annaes da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro**, ABNRJ. 1904, Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, vol. 26, p. 294.

⁴ **Annaes da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro**, ABNRJ. 1904, Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, vol. 26, p.

superior en relación a los portugueses y españoles. Esos indígenas fueron llevados desde Pernambuco, Ceará y Rio Grande do Norte y tendrían parientes suyos en la región de Maranhão. En Pernambuco, los portugueses tenían bastimentos y artillería para llegar al puerto de Ceará, donde ya los esperaba otro famoso integrante de la jornada: el capitán Manuel de Sousa de Eça. En Ceará los navíos serían abastecidos para seguir hasta Maranhão (Berredo, 1976). Sin embargo, esa imagen de supuesta organización, a menudo encontrada en los cronistas portugueses del siglo XVIII y XIX, acaba por informar poco sobre los problemas internos de la jornada. Los cronistas hablan de una organización que, en realidad había sido vacilante, y de una seguridad inexistente.

Los portugueses sabían muy poco sobre el camino a seguir. A pesar de los avisos de Martim Soares, el militar más preparado presente en la jornada, los lusos hicieron la peor parte de la ruta por mar, enfrentando los vientos contrarios de los alisios de la costa atlántica (Jean-Vanney, 1998, pp. 75-97). También habían calculado mal el mes de salida del puerto de Ceará, llegando a Maranhão durante el régimen de lluvias, ya fuerte entre los meses de diciembre y enero. Además, toda la jornada sería marcada por disputas internas entre dos grupos rivales. Todas las competencias traídas del viejo Brasil. Este es el primer escenario creado por los portugueses en la región. La conquista de Maranhão fue una forma de mantener esos territorios bajo el control efectivo de Madrid/Valladolid, pero también ha sido una acción de transferencia de poderes políticos, de honores militares, de cargos de confianza, de oportunidades económicas, cosas cada vez más difíciles de obtener en Brasil.

Como hemos visto, el Maranhão era definido como una “frontera”: área desconocida o aun salvaje, lejos del dominio efectivo europeo. De hecho, poco se sabía acerca de su geografía, de las rutas hidrográficas, del régimen del agua, del régimen de los vientos. Sérgio Buarque de Holanda, a pesar de admitir que en los ríos del antiguo Maranhão las condiciones de navegabilidad eran mejores que las encontradas en otras partes de la América portuguesa, no deja de destacar que, en general, para los portugueses la vía fluvial aparecía como un estorbo, comparable a las florestas espesas. De hecho, en las incursiones al interior del sur del Brasil, pocas veces los luso-brasileños han utilizado grandes vías fluviales, ríos como el Tieté y el Anhenbi, por lo tanto, permanecieron casi ajenos al movimiento “bandeirantista” (Holanda, 1976, pp. 24-25). Irving Leonard en su estudio sobre las grandes jornadas por la América, admitía que en las rutas más largas, “casi nunca había vías de agua que facilitaran el avance de los viajeros”, por lo que: “las corrientes eran obstáculos en lugar de ser medios de transporte” (Leonard, 1992, p. 17). Esta va a ser una gran diferencia entre Brasil y Maranhão, ya que en este último los ríos son casi el único medio de transporte para cumplir largos caminos, hacer comercio y conectar personas y lugares (Chambouleyron, 2019, pp. 107-131).

Durante toda la primera mitad del siglo XVII, muchas personas reclamaban de la aventura que era recorrer los caminos fluviales de Maranhão- sobre todo guías/traductores indígenas, llamados *línguas*. Además, un número considerable de pequeñas embarcaciones, también de origen indígena, las *canoas*, únicas que podrían pasar por algunos estrechos producidos por el movimiento de la marea. El propio capitán Alexandre de Moura que, en 1615, coordinaba los esfuerzos de la conquista, estaba de acuerdo de que los maestros, marineros y pilotos que vinieron con él “han dicho que no tenían ningún conocimiento de ella, ni sabían cómo podrían navegar en ella [la conquista]” (Saragoça, 2000, pp. 224).

Otro tema importante de estos primeros testigos ha sido sobre la proximidad entre Maranhão y las Indias. A comienzos del siglo XVII, el cosmógrafo D. Juan de Melo, basándose en ciertas cartas de “marear” y en “noticias que daí se deducen”, parecía convencido que “este Rio Marañón es un brazo del Rio de la Plata, como también lo es el Rio de las amazonas y estos dos ríos dividen y hacen como isla el Estado del Brasil (...)”.⁵ La reproducción cartográfica de Suramérica cortada por un gran río, dejando navegable el interior del continente, aparece en ciertos planisferios entre la mitad del siglo XVI hasta las últimas décadas del siglo XVII. Tratábase del “mito de la isla Brasil”, la idea, popular entre cartógrafos portugueses y castellanos, que admitía la existencia de una conexión posible entre el Amazonas y el Rio de la Plata. La popularidad de esas ideas refleja bien la búsqueda por una opción fluvial que huyese de los vientos contrarios de la costa atlántica, el principal problema de la conexión Brasil-Maranhão (Cortesão, 1957, pp. 339-363).

Exagerados o no, las noticias que llegan a la Península Ibérica, daban cuenta de la presencia de un número considerable de extranjeros, franceses, holandeses, ingleses e irlandeses. Hasta el improbable reino de Toscana parecía tener interés en las nuevas tierras. Los proyectos italianos para establecer comercio con la costa brasileña constan de las cartas del Gran Duque de Toscana, Fernando I (1587-1609), bien como los relatos acerca de su navegante oficial, el inglés William Davies (Cardoso, 2014, pp. 175-199). En razón del presunto interés extranjero, aumentaba proporcionalmente el esfuerzo de reconocimiento cartográfico de rutas y canales fluviales. También la preocupación acerca de los potenciales económicos de la región ha ganado un papel importante en cartas y crónicas del período.

A pesar del relativo desconocimiento, muchos sabían que Maranhão era una importante frontera entre Brasil, Caribe y el Virreinato del Perú. El miedo de perder una nueva y promisoría ruta económica está bien reflejado en la famosa *Relação do que ha no grande Rio das Amazonas novamente descoberto* (1616), hecha por el capitán André Pereira sobre la Conquista del Maranhão. El motivo mayor de las preocupaciones, segundo este capitán, era

⁵ **Annaes da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro**, ABN RJ. 1904, Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, vol. 26, p. 273.

el “enemigo holandés” que empezaba a producir azúcar y “carregavam alguns navios com o mais que a terra da de si”.⁶ Otro capitán, Manoel de Sousa de Eça, tenía también sus quejas. Segundo escribe en 1615: “Los extranjerios que allí van cargan tabaco, grano, o trigo, buenas maderas, mucha tierra en pipas”, acrecentando después que ya lo navegaron, y “podrá el enemigo irlo conquistando y poblando”.⁷ Por todo eso, algunos de los consejeros de Portugal ya conocían la posición estratégica de la región, una materia “muí grave e que pede que não dilate o remédio” por ser aquellas tierras el límite “divide os Estados do Brasil e do Peru”.⁸ El Perú, tal como informa Pierre Chaunu, se confundía entre los europeos, tal su indefinición, con las propias Indias de Castilla (Chaunu, 1980, p. 175). Perú tenía una costosa conexión entre el Pacífico y el Atlántico (desde Lima hasta los puertos de Panamá). La Idea de que extranjerios pudieran constituir un comercio inter-regional bien reglado entre Maranhão y España, pasando por dominios de Portugal, era una posibilidad verosímil, a menos para los navegantes del periodo.

Cuando, en 1626, el capitán portugués Simão Estácio da Silveira presento su teoría de que era posible reducir el tiempo de viaje entre Perú y Castilla – desde diez meses para solo cuatro - ese capitán aún lamentaba los progresos que los extranjerios habían hecho en las rutas maranhenses: “Las contrarias naciones están peritas en pasar al mar del sul”, escribe en castellano. La propuesta de Estácio da Silveira era substituir las antiguas escalas en las Bahamas y Bermudas – peligrosas y lentas – donde los navíos esperaban cerca de diez días para seguir viaje. Tal ruta sería substituida con ventajas, segundo el capitán Estácio da Silveira, por una vía a través de los ríos del Maranhão, para seguir naturalmente el régimen del agua hacia el Atlántico (Cardoso, 2017, pp. 163-201). Antes, en 1624, el capitán Estacio da Silveira concluyo que por la posición de los vientos, y la distancia hacia los puertos del Brasil, el Maranhão sería una mejor escala para navíos que hacían la ruta Angola y India (SILVEIRA, 1976, p. 38). En conclusión: muchos de estos relatos atribuyen al Maranhão una orientación oceánica y intra-regional (con relación a las Indias de Castilla), pero para mejor desarrollar esta condición iba a ser necesario una mayor autonomía política.

Sin embargo, el reconocimiento cartográfico y la ocupación militar, aun improvisada, iba a ser constante. Para muchos de los integrantes de la jornada, el primer paso sería la conquista, el segundo paso sería convencer al rey Felipe de las supuestas ventajas de construir allí una nueva unidad política para el imperio. Probar, por lo tanto, que Maranhão no podría estar integrado por mucho tiempo políticamente a Brasil.

⁶ **Anaes da Biblioteca e Arquivo Publico do Pará**, Belém do Pará, t. 1. s.d.: 5-8.

⁷ **Anaes da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro**, ABNRJ. 1904, Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, vol. 26, p. 278.

⁸ **Anaes da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro**, ABNRJ. 1904, Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, vol. 26, p. 294.

LEJOS DE BRASIL

Comentando la nueva Conquista hispano-lusa, Gaspar de Sousa, gobernador general del Estado de Brasil, escribe: “o Maranhão é um novo mundo que Deus foi servido mandar a V. Majestade” (Studart, 1904, pp. 124-130). Otras veces, el propio Gaspar de Sousa realizo quejas sobre el poco interés, segundo su opinión, de la Corona con el proyecto. En una carta suya enviada al rey Felipe, en 1614, lamentaba que no hubiera sido creada ninguna ley o regimiento acerca del comercio con Maranhão: “como se Vossa Majestade ou não mandara fazer a conquista ou eu não tivera escrito tantas vezes sobre ela”. Y decía más, que las “esperanzas de riqueza” de las nuevas tierras ya era tema conocido por las naciones extranjeras, donde no conquistar Maranhão resultaría perder la comunicación del Atlántico con el Perú (Studart, 1904, pp. 102-3). Exageradas o no, Gaspar de Sousa, hombre ya experimentado en la administración portuguesa de Brasil, hizo un esfuerzo personal en pro de la creación del estado de Maranhão. A comienzos del siglo XVII Maranhão representaba una novedosa posibilidad para el acumulo de cargos, riquezas, poder, pero también, honor y merced dentro del cuadro de la Unión Ibérica. Estas esperanzas explican el empeño personal de Gaspar de Sousa, pero también los gastos personales de familias luso-brasileñas como Castello Branco y Coelho de Carvalho que han empleado recursos propios en la conquista (Cardoso, 2022).

Durante los años en que estuvo como gobernador de Brasil, Gaspar de Sousa se convirtió en el grande articulador de la idea de autonomía política de Maranhão. Es cierto que D. Diogo de Menezes, antecesor de Gaspar de Sousa, ya en 1612, ha considerado la Jornada de Maranhão como “importantíssima e de necessidade” para la hacienda real. Pero, el mismo gobernador procuraba contener los gastos con el proyecto que a él le parecía ser muy costoso.⁹ De hecho, como gobernador de Brasil, Menezes no había pensado en Maranhão como algo políticamente distinto de Brasil. Por otra parte, para Gaspar de Sousa desde tiempos tempranos ya concebía la posibilidad de gobierno separado. A diferencia de Menezes, Sousa estaba mejor relacionado con los sectores azucareros de Pernambuco y con su elite local. También tenía buenas relaciones con el clero, sobre todo con los padres de la Compañía de Jesús. De hecho, los primeros conquistadores y administradores de Maranhão son casi inevitablemente hombres de la confianza de Gaspar de Sousa, incluso la primera “nobleza” maranhense (Cardoso, 2022).

Por su gran interés en las tierras de Maranhão, el gobernador Gaspar de Sousa llevo a cambiar temporalmente la capital del Brasil, de Bahia para Pernambuco. Este cambio, sin duda, ofrecía al gobernador un mayor control sobre todas las acciones relacionadas con la

⁹ **Annaes da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro**, ABNRJ. 1904, Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, vol. 26, p. 310.

conquista. Segundo dice el propio Gaspar de Sousa, sería imposible quedarse más tiempo en Bahia a causa de su gran distancia en relación al blanco maranhense, “cessando estes inconvenientes aqui em Pernambuco donde a Conquista fica mais próxima e a navegação muito menos arriscada”.¹⁰

A partir de las cartas de Gaspar de Souza, se puede recomponer muchos de los problemas iniciales del proyecto de construcción política de Maranhão dentro del cuadro filipino. Una parte muy importante de este proyecto iba a ser la transferencia de parte de la casa Albuquerque Coelho, una de las “mejores” familias de Pernambuco, para rellenar el primer cuerpo burocrático de la Amazonía brasileña.

En el caso de Maranhão, la posesión de este nuevo espacio por los Albuquerque se halla simbolizada por la postura de su más expresivo representante en suelo amazónico, el capitán Jerônimo de Albuquerque. A partir de 1615, el capitán general pasó a firmar en documentos oficiales como Jerônimo de Albuquerque *Maranhão*. La idea ha sido incluso copiada después por sus hijos y sobrinos. Así, Mathias, António y Jerônimo de Albuquerque (hijo) pasaban a conectar el apellido a sus respectivos nombres. El valor simbólico de ese cambio parece decir mucho sobre las expectativas de esta nueva burocracia ennoblecida del periodo filipino. Así, Jerónimo de Albuquerque intentaba establecer una nueva geografía nobiliaria, asociando su nombre a la administración y ejercicio del poder en la nueva frontera, distanciando esa rama de la familia en relación con aquella de Brasil (Cardoso, 2022).

Para Gaspar de Sousa, la gran ventaja en la tesis de la separación de Brasil en dos estados distintos era de orden financiera. El gobernador de Brasil tenía una preocupación constante en cuanto al volumen de gastos de la hacienda en la sustentación de las nuevas capitanías. El gran problema de la creación de las nuevas unidades del imperio estaba justo en los gastos concernientes a su protección y a la instalación del cuerpo burocrático, además de la propia viabilidad física y material de la conquista: fuertes, palacios, iglesias, etc. En el comienzo, como se ha dicho, fueron iniciativas particulares, con gran participación de recursos privados, las que animaron la conquista de Maranhão. Por otra parte, Gaspar de Sousa sabía que para el mantenimiento financiero de la región, bien como para su protección contra las invasiones extranjeras, Maranhão tendría que ganar una participación en el comercio atlántico. Este nuevo reto, segundo la comprensión de muchos en la época, sería facilitado debido al contexto de la Unión Dinástica y la condición de co-vasallidad entre portugueses y hispano-peruanos (Cardim, 2004, pp. 355-383; Bouza, 1994, pp. 83-103; Tejerina, 2004; Valladares, 2000; Ventura, 2005).

¹⁰ **Annaes da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro**, ABN RJ. 1904, Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, vol. 26, p. 312.

MARANHÃO Y LA UNIÓN IBÉRICA

Muchos estaban de acuerdo en las oportunidades abiertas con la Unión Ibérica, la condición de frontera de Maranhão sería eje de la nueva economía. Así, muchas proposiciones, sobre todo de representantes de las cámaras, pero también de representantes directos del rey, además de religiosos, reconocen que una de las opciones sería la participación en la distribución de la plata peruana. La creación de la novedosa ruta comercial, aunque no utilizada, Quito-Maranhão-Caribe-Sevilla, o aún Maranhão-Perú-Asia-Sevilla, ha sido una de las proposiciones más interesantes en la documentación del periodo (Cardoso, 2014, pp. 175-199). Durante los sesenta años de la Unión Ibérica se fortalecieron procesos anteriores de las relaciones entre portugueses y castellanos. Uno de los aspectos más relevantes fue el refuerzo de la integración comercial, a ejemplo de lo que ocurrió entre Rio de Janeiro y Buenos Aires, interdependientes de plata, granos y esclavos. Pero también la nueva aristocracia portuguesa, bajo los Austrias, paso por un largo proceso de "castellanización", al igual que las élites de Aragón (Joan-Pau, 1999, p. 58). En tierras lejanas como Maranhão y Pará hubo una búsqueda constante por nuevas posibilidades de riquezas, pero también de un nuevo estatus nobiliario. Tal como la nobleza de las guerras de la Reconquista esta élite aún intentaba ganar honores a partir de hechos militares-económicos-administrativos (Bouza, 1994, pp. 83-103).

Brasil formó parte de los grandes cambios acaecidos por la Unión Ibérica. Mucho antes de la política reformista del Conde-duque Olivares, ya hubo un evidente impacto desde Madrid sobre la burocracia ultramarina, sobre todo en la organización de sus instrumentos económicos y políticos (Lucas Villanueva, 2001, pp. 173-198). Así, el Maranhão, su conquista y incorporación al imperio en comienzos del siglo XVII, debe ser comprendido a partir de un cuadro mayor ofrecido por la política filipina. Para Guida Marques, por ejemplo, la propia conquista del Maranhão reforzó la imagen que tenía Felipe III entre los portugueses que habitaban el norte de Brasil, ocasión de distribución de honores, cargos y privilegios (Marques, 2002, p. 24). De hecho, ese proceso de adhesión a la dignidad de la casa Austria, momento en que la nobleza portuguesa ha encontrado ventajas en unirse a la monarquía más poderosa del mundo, estaba en la propia génesis de la Unión Ibérica a partir de 1580 (Valladares, 2000).

El mejor ejemplo de este nuevo cuadro nobiliario creado con la Unión tal vez sea la toma de la ciudad de Salvador, en 1625, cuando hubo una gran participación de la nobleza portuguesa, luchando contra el "enemigo" al lado de castellanos y napolitanos, pero con intereses distintos sobre que debía ser hecho con la conquista en el *post-bellum* (Schwartz, 1991, pp. 735-762). También la conquista de Maranhão puede, a partir de más investigaciones, aclarar mucho acerca de la tacita alianza entre la "nueva" nobleza portuguesa, ya

castellanizada, y la casa real española. Tal como afirma John Elliot, el principio de la *Aequae principaliter*, la conformidad institucional de la Unión Ibérica, era sobre todo garantizada por ese fino equilibrio entre la memoria y dignidad del rey y la manutención de las iniciativas individuales, leyes y fueros de los vasallos (Elliot, 1992, pp. 52-58). Un principio que, para Manuel Hespanha, Olivares con su política reformista había roto, potencializando las pequeñas oposiciones que de hecho siempre hubo en Portugal, Nápoles y Cataluña, pero que hasta aquel momento no representaban gran amenaza a soberanía de los Austrias (Hespanha, 1993, pp. 29-62). También, como hemos dicho, a partir de las proposiciones de conexión entre Maranhão, Caribe y Indias de Castilla, en general, es posible reconocer algo que la historiografía portuguesa del siglo XIX y comienzos del siglo XX casi ha ignorado, las expectativas muy favorables de ciertas élites portuguesas sobre la Unión con Castilla (Dores Costa, 2005). Para los portugueses de la Amazonía, antes de resultar vergonzosa, la Unión se ha convertido en una gran ventaja desde el punto de vista económico y político (Cardoso, 2017).

De hecho, la conquista de la Amazonía brasileña representa un buen ejemplo de la capacidad inventiva de la burocracia lejana. Hombres que, sin herir los principios básicos de la soberanía monárquica, fueron capaces de reinventar estilos de gobierno, resolver problemas internos y desarrollar estrategias de supervivencia a partir de los recursos y características locales. En el caso maranhense estaba claro que, a falta de oro o plata, el mejor recurso a ser aprovechado eran sus canales fluviales que, segundo relatos portugueses y castellanos, podrían conectar las dos partes del imperio. Así, por ejemplo, es representado el río Amazonas en 1544, en el planisferio del famoso cartógrafo italiano Sebastián Caboto, como una gigantesca serpiente de agua que conecta los dos mayores océanos de la Tierra. Y en 1637, el capitán Pedro Teixeira va realizar su increíble jornada desde la ciudad de Belém hasta Quito, recorriendo todo el río Amazonas-Marañón para la sorpresa tanto de portugueses cuanto de castellanos, probando para sus contemporáneos, casi un siglo después de Francisco de Orellana (1541-1542), que el río podría ser todo ello navegable entre las fronteras de Portugal y España.

De hecho, a finales de la década de 1610, la creación de un nuevo Estado era una solución plenamente aceptada. Para este nuevo gobierno, Felipe III tenía candidato. El primer gobernador de Maranhão así designado fue el español D. Diego de Cárcamo. Un hecho inédito en las relaciones entre portugueses y españoles durante la unión de las coronas. El primer gobernador de Maranhão, nacido en Córdoba, hijo de Pedro de Tovar, aparece en varios documentos. A mediados de 1620, Cárcamo aparece en la documentación del Consejo de Portugal como gobernador electo del nuevo Estado. Ese año, Cárcamo ya hacía exigencias para hacerse cargo de la conquista, entre ellas: la garantía de tener esclavos africanos, inversiones en seguridad, inversiones en la construcción de molinos, además de un

préstamo de 10 mil cruzados.¹¹ En 1626 todo el proceso formal de construcción política del “estado do Maranhão” había sido concluido con la llegada del gobernador general, Francisco Coelho de Carvalho, portugués, sobrino de Jerônimo de Albuquerque Maranhão, este último muerto en 11 de febrero de 1618. El nuevo gobernador llega a la ciudad de São Luis tres años después de su nombramiento por el rey (23 de septiembre de 1623). Durante su largo gobierno, hasta septiembre de 1635, el gran tema no era más la invasión francesa, sino el impacto mundial de la guerra con Holanda (Santos Perez; Souza, 2006).

Pero, en diciembre de 1640 terminaba la Unión Ibérica. El impacto de la “nueva” situación es bien representado en una carta del gobernador de Maranhão, Bento Maciel Perente, informando en 1641 al capitán Francisco Cordovil Camacho sobre la aclamación de D. João IV. Mientras felicita el nuevo monarca, añade que los nuevos papeles que se enviaren al rey tendrán que seguir el mismo estilo, sin grandes cambios, tan solo “mudando a substancia da terra e nomes das pessoas”¹². ¿Qué, al final, ha cambiado con D. João IV, más allá de los apellidos en documentos oficiales? Esta cuestión es para tratarla en otro artículo. Sabemos que, por otra parte, portugueses y españoles muchas veces de manera clandestina siguen haciendo sus negocios después de 1640, incluso en el Maranhão. Pero, en finales del siglo XVII y comienzos del siglo XVIII hubo una novedosa reaproximación entre Maranhão y el Estado del Brasil, ahora mirando posibilidades nuevas en la importación de esclavos africanos de Guiné y Angola (Chambouleyron, 2005, pp. 264-275). La vocación atlántica, forjada en el periodo filipino, seguía siendo el reto maranhense.

¹¹ “Do cons^o da Fazenda sobre hua petição de Dom Dio^o de Carcamo g.or do Maranhão”. 4 de fevereiro de 1620. AGS, Secretarias Provinciales, 1474, fl^o 84; “Responde ao que se lhe escreveu sobre cousas do Maranhão”. 4 de abril de 1620, Archivo General de Simancas, España, Secretarias Provinciales, 1552, fl^o 128; “Consta sobre hua petição de dom Dg^o de Carcamo g.or do Maranhão”. Lisboa, 9 de fevereiro de 1620. Arquivo Histórico Ultramarino, código 32.

¹² **Anaes Historicos do Estado do Maranhão**, s.f. . São Luis do Maranhão, 1641. 4ª edición.

BIBLIOGRAFÍA

- ADÓNIAS, Isa. **Imagens da formação territorial brasileira**. Rio de Janeiro: Fundação Odebrecht, 1993, pp. 70-114.
- ALENCASTRO, Luiz Felipe. "Le versant brésilien de l'Atlantique-sud: 1550-1850". En: **Annales. Histoire, sciences sociales**, nº 2 (marzo-abril, 2006), p. 342.
- BERREDO, Bernardo Pereira de. (s.d). **Anais Históricos do Maranhão**, em que se dá notícia de seu descobrimento, e de tudo o que nele tem sucedido até o de 1718. Rio de Janeiro: Ed. Tipo, 1988.
- BETTENDORF, João Felipe, SJ.. **Crônica da missão dos Padres da Companhia de Jesus no Maranhão** [1698]. Belém: Fundação Cultural do Pará Tancredo Neves/Secretaria de Estado da Cultura, 1990, pp. 66-67.
- BOUZA ÁLVAREZ, Fernando Jesús. Entre dos Reinos, una patria rebelde: fidalgos portugueses en la Monarquía Hispánica después de 1640. **Estudis**. Revista de Historia Moderna, nº 20, pp. 83-103, 1994.
- BOXER, Charles Ralph. **Os holandeses no Brasil (1624-1654)**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1961.
- BUARQUE DE HOLANDA, Sérgio. **Monções**. São Paulo: Alfa-Ômega, 2ª Edición, 1976.
- CARDIM, Pedro. Los portugueses frente a la Monarquía Hispánica. In: ÁLVAREZ-OSSORIO ALVARIÑO, Antonio & GARCÍA CARCÍA, Bernardo J. (Orgs.). **La Monarquía de las Naciones**. Patria, nación y naturaleza en la Monarquía de España. Madrid: Fundación Carlos de Amberes, p. 355-383, 2004.
- CARDOSO, Alírio. **A Conquista da Amazônia**: Índios, portugueses e missionários na formação do Estado do Maranhão e Grão-Pará (1607-1653). 1. ed. Curitiba: CRV, 2022.
- CARDOSO, Alírio. Amazônia e a carreira das Índias: navegação para o norte da América portuguesa na época da Monarquia Hispânica. **Revista de Indias**, v. LXXV, (2015), p. 389-420.
- CARDOSO, Alírio. **Amazônia na Monarquia Hispânica**. Maranhão e Grão Pará nos tempos da União Ibérica, 1580-1655. São Paulo: Alameda, 2017.
- CARDOSO, Alírio. 'un piccolo pataccio al rio dell'amazoni': Pirataria europeia e projetos italianos na Amazônia na época da Monarquia Hispânica. **Revista de Historia (USP)**, v. 170 (2014), pp. 175-199.
- CARVALHO, Jacinto de, S.J.. **Crônica da Companhia de Jesus no Maranhão** [primera mitad del siglo XVIII]. São Luis: Alumar, 1995.
- CHAMBOULEYRON, Rafael. "Plantações, sesmarias e vilas. Uma reflexão sobre a ocupação da Amazônia seiscentista". En: **Nuevo Mundo, Mundos Nuevos**, nº 6 (2006), p. 2260.
- CHAMBOULEYRON, Rafael. "Rivers and Land Grants in the Colonial Amazon Region (Late Seventeenth and First Half of the Eighteenth Century)". In: Chambouleyron & Sousa, editores. **Rivers and Shores: 'Fluviality' and the Occupation of Colonial Amazonia**. Baywolf Press, 2019, pp. 107-131.
- CHAMBOULEYRON, Rafael. **Portuguese Colonization of Amazon Region, 1640-1706**. Tesis doctoral presentada a Cambridge University, 2005.
- CHAUNU, Pierre. **Sevilha e a América nos séculos XVI e XVII**. Rio de Janeiro: Difel, 1980.
- CORTESÃO, Jaime. "O Mito da Ilha Brasil e a Integração Territorial do Estado". En: CORTESÃO, Jaime. **História do Brasil nos Velhos Mapas**. Rio de Janeiro: Ministério das Relações Exteriores/Instituto Rio Branco, vol. 1, 1975, pp. 339-363.
- D'ABBEVILLE, Claude. **História da missão dos padres capuchinhos na ilha do Maranhão** [1614]. Belo Horizonte/São Paulo: Itatiaia/Edusp, 1975.
- D'EVREUX, Yves. **Viagem ao Norte do Brasil feito nos anos de 1613 e 1614 [1615]**. São Luis, 1875.
- DORES COSTA, Fernando. "interpreting the portuguese war of Restoration (1641-1668) in Europe context". En: **E-Journal of Portuguese History**, nº 1, vol. 3, (verano, 2005).

DORNELLES, Soraia Sales. Morar e governar na vila de índios de Viana: Diretório Pombalino na Amazônia (1757-1798). **Fronteras de la História**, vol. 29, n.º1 (enero, 2024), pp. 63-83.

ELLIOT, J.H. "A Europe of composite monarchies". En: **Past and Present**, n.º. 137 (noviembre, 1992), pp. 52-58.

ESTACIO DA SILVEIRA, Simão. **Relação Sumaria das cousas do Maranhão** Escrita pello capitão Symão Estácio da Sylveira. Dirigida aos pobres deste Reyno de Portugal [1624]. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional. Separata dos Anais da Biblioteca Nacional, vol. 94, 1976.

FIGUEIRA, Pe. Luís, S.J.. "Relação da missão do Maranhão [1608-1609]". En: LEITE, Serafim. **Luiz Figueira, sua vida heróica e sua obra Literária**. Lisboa: Agência Geral das Colônias, 1940.

GIL NUNILLA, Ladislão. "Diego de Lepe, descubridor del Marañon". En **Anuario de Estudios Americanos**, vol. IX (1952), pp. 73-99.

HESPANHA, António Manuel. "A 'Restauração' portuguesa nos capítulos das cortes de Lisboa de 1641". En: **Penélope**, n.º. 9/10 (1993), PP. 29-62.

HULSMAN, Lodewijk. "Las Guyanas holandesas en América Latina (1600-1814)". **Procesos. Revista Ecuatoriana De Historia**, (2005), 1(41), 20.

ISRAEL, F. I. "A conflit of empire: spain and the netherlands. 1618-1648". En: **past & present**. n.º 76 (agosto, 1977), pp. 34 -74.

JEAN-VANNEY, René. "L'invention de l'Atlantique ou: l'océan école". En: **Historiens & Geographes**, n.º 363 (agosto, 1998), pp. 75-97.

JOAN PAU, Rubiés. "La idea del gobierno mixto y su significado en la crisis de la monarquía hispánica". En: **Historia Social**, n.º. 24 (1996), pp. 58.

LEONARD, Irving A.. **Viajeros por la América Latina colonial**. México: F.C.E, 1992.

LISBOA, João Francisco. **Crônica do Brasil colonial**: apontamentos para a história do Maranhão. Petrópolis/Brasília: Vozes/INL, 1976.

LUCAS VILLANUEVA, Óscar. "Las relaciones financieras entre España y Portugal, 1563-1580". En **Studia Historica. História Moderna**, vol. 23 (2001), pp. 173-198.

MARQUES, GUIDA. "O estado do Brasil na União Ibérica. Dinâmicas políticas no Brasil no tempo de Filipe II de Portugal". En: **Penélope**, n. 27 (2002), p. 24.

MAURO, Frédéric. "As rotas". En: MAURO, Frédéric. **Portugal, o Brasil e o Atlântico (1570-1670)**. Lisboa: Estampa, vol. 1, 1989, pp. 39-55.

OPERMEIER, Franz. "Documentos sobre a Colônia francesa no Maranhão (1612-1615). As partes censuradas do livro de Yves D'Evreux Suite de L'Histoire". En: COSTA, Wagner Cabral. **História do Maranhão: Novos Estudos**. São Luís: EDUFMA, 2004, pp. 33-50.

RODRIGUES, José Damião & Madeira, Artur Boavida. "Rivalidades imperiais e emigração: os açorianos no Maranhão e no Pará nos séculos XVII e XVIII". **Anais de História de Além-Mar**, vol. IV (2003), pp. 247-263.

RUIZ-PEINADO ALONSO, José Luis. "El control de territorio. Misiones en la demarcación de fronteras amazónicas". En: **Boletín Americanista**, año LVIII, n.º 58, (2008), pp. 115-131.

SANTOS PEREZ, José Manuel; SOUZA, George F. Cabral de (eds.). **El Desafío Holandés al Dominio Ibérico en Brasil en el siglo XVII**. Salamanca: Universidad de Salamanca/Aquilafonte, 2006.

SARAGOÇA, Lucinda. **Da Feliz Lusitania aos confins da Amazônia (1615-62)**. Lisboa/Santarém: Cosmos/Câmara municipal de Santarém, [apêndice documental], 2000.

SCHWARTZ, Stuart. "The voyage of the vassals: royal power, noble obligations, and merchant capital before the Portuguese restoration of independence, 1624-1640". En: **The American Historical Review**, vol. 96, n.º. 3 (junio, 1991), pp. 735-762.

STUDART, Barão de. **Documentos para a História do Brasil e especialmente para a do Ceará**. Fortaleza: Typ. Studart, 1904, Vol.

TEJERINA, Marcela. **Luso-brasileños en el Buenos Aires Virreinal**. Trabajo, negocios e intereses en la plaza naviera y comercial. Bahía Blanca: Editorial de la Universidad Nacional del Sur, 2004.

TOLEDO SOBRINHO, Thomaz Pompeu de. "Relação do Maranhão". En: **Três Documentos do Ceará Colonial**. Fortaleza: Imprensa Oficial, 1967.

VALLADARES, Rafael. **Portugal y la Monarquía Hispánica**, 1580-1668. Madrid: Arco Libros, 2000.

VENTURA, Maria da Graça Mateus. **Portugueses no Peru ao tempo da União Ibérica**. Mobilidade, cumplicidades e vivências. Lisboa: Imprensa Nacional/Casa da Moeda, 2 vols, 2005.

ZERON, Carlos Alberto Ribeiro & CAMENIETZKI, Carlos Ziller. "Nas sendas de Sérgio Buarque de Holanda: Documentos sobre uma expedição florentina à Amazônia, em 1608". En: **Revista de História**, nº 71, pp. 61-84.

Recebido em junho/2024 | Aprovado em setembro/2025

MINIBIOGRAFIA

Alírio Cardoso

Doutor em História pela Universidad de Salamanca, Espanha (2012). Professor Associado da Universidade Federal do Maranhão. Integra como Docente Permanente o Programa de Pós-Graduação em "História e Conexões Atlânticas: culturas e poderes" (PPGHis-UFMA).

E-mail: alirio.cc@ufma.br