



III SEMINÁRIO NACIONAL FONTES DOCUMENTAIS E PESQUISA HISTÓRICA

COMUNICAÇÃO ORAL

DE COMO COMERCIAR NO PORTO: ESTUDOS DE CASO DE DOIS PILOTOS PORTUGUESES NA BUENOS AIRES SETECENTISTA

Rodrigo Ceballos

Professor associado UFCG/CFP

rcovruski@gmail.com

Em novembro de 1619 chegou ao porto da cidade da *Santisima Trinidad y Puerto de Santa María de los Buenos Aires*, o navio Nossa Senhora da Conceição pilotado pelo mestre Bartolomé Fernandez. Vindo da Bahia, o navio trouxe uma série de mercadorias por meio de licenças comerciais concedidas a *vecinos* pelo ex-governador Hernan Arias de Saavedra.

Entre os anos de 1615 a 1618, quando esse *criollo* nascido em Assunção e conhecido pelo nome de Hernandarias governava pela quarta vez a província do Rio da Prata e Paraguai, permitiu a alguns moradores *beneméritos* da cidade-porto de Buenos Aires o direito de exportar os chamados *frutos de la tierra* para cidades litorâneas do Brasil para trazer, em seu retorno, produtos úteis para a manutenção da *republica*.

Fundada em 1580, quando da união das coroas ibéricas, não tardou para que Buenos Aires se tornasse um porto estratégico, não apenas militarmente, mas também de entrada e saída de mercadorias em rotas interioranas e atlânticas paralelas às controladas pelos centros administrativos e comerciais do Alto Peru. Devido às denúncias de contrabando, em 1593, o vice-rei do Peru, o marquês de Cañete, proibiu qualquer tipo de comércio atlântico em Buenos Aires e o desembarque de passageiros no seu porto. No ano seguinte, o monarca Felipe II de Castela ratificou tal decisão por





III SEMINÁRIO NACIONAL FONTES DOCUMENTAIS E PESQUISA HISTÓRICA

Cédula Real proibindo a comercialização através do rio da Prata de mercadorias, inclusive escravos, vindos do Brasil, Angola ou Guiné. (MOLINA, 1959) A entrada de navios apenas estava permitida às embarcações despachadas pela Casa de Contratação de Sevilha.

Por outro lado, tateando por um equilíbrio de interesses locais e reconhecendo a importância estratégica do porto de Buenos Aires, a coroa espanhola ordenou a construção de um *presídio* (forte) e o deslocamento de soldados para a cidade, e ainda permitiu em 1595 a entrada anual de dois navios de permissão, livre da rota das *flotas* y *galeones*. Mesmo tendo um caráter simbólico, essas visitas comerciais vindas pelo chamado Mar do Norte representavam possibilidades de participação ativa dos *vecinos*, moradores com direitos a solares, chácaras, *vaquerías*, mão de obra indígena e representação junto ao Cabildo da cidade-porto.

Em 1602 o rei voltou a emitir uma série de cédulas reais que reforçaram a proibição do desembarque de portugueses (e de outros estrangeiros) sem licenças, mas deu a liberdade, mesmo que limitada, de comércio dos *vecinos* do porto com o Brasil através da emissão de licenças pelos seus representantes régios. Estas cédulas permitiram por seis anos que em navios próprios fossem transportados anualmente ao Brasil e Guiné, assim como a outras terras vizinhas de domínio espanhol, até 2.000 *fanegas* de farinha, 500 quintais de carne seca e 50 arrobas de sebo.¹ Em seu retorno, podia-se trazer roupas, lenços, calçados, ferro, aço e outros produtos para serem consumidos unicamente em Buenos Aires.²

As restrições permaneceram com as cédulas reais emitidas em 1618 e em 1622. Em 1618 foi fundada a alfândega seca em Córdoba, cobrando impostos de até 50% dos produtos que obrigatoriamente passavam pelo interior, rumo ao Alto Peru. A coroa mostrava-se atenta às práticas comerciais dos *vecinos* e garantia o interesse na manutenção da *Carrera de Indias*, contribuindo para o desenvolvimento do monopólio

¹ Uma *fanega* espanhola equivale aproximadamente a 4,68 arrobas portuguesas (68,8 kg) e um quintal a 100 arrobas espanholas (50,8 kg).

² Real Cédula de 20 de agosto de 1602, permitindo la exportación de frutos al Brasil y Guinea. In Archivo de la Nación Argentina. *Reales Cédulas y Provisiones* (1517-1662). Tomo 1. Buenos Aires, 1911. pp. 52-53.





III SEMINÁRIO NACIONAL FONTES DOCUMENTAIS E PESQUISA HISTÓRICA

comercial da capital do vice-reino do Peru. Por outro lado, a cédula de exportação de *frutos da terra* seria renovada – inclusive por *ordenanzas* de funcionários da Audiência de Charcas e pelos governadores da província do Rio da Prata – ao longo da primeira metade do século XVII.

Essas cédulas permissionárias terminaram dando ao porto de Buenos Aires uma característica singular de semiabertura comercial. Ao tempo em que estavam proibidas as entradas de escravos, a não ser por meio de contratos encaminhados por *asientistas*, as mercadorias permitidas a serem desembarcadas em nome de *vecinos* deveriam vir comprovadamente em retorno aos produtos da terra que haviam sido enviados ao Brasil. Na prática, este direito de licenças comerciais de entrada e saída de produtos naturais e mercadorias europeias eram repartidas pelo governador e seu *teniente* aos *vecinos* do porto conforme suas convicções. O governador tinha de manter uma amistosa e tensa relação com os membros do Cabildo, capaz de garantir o comércio de grupos de poder locais envolvidos com oficiais régios, licenciados e outras redes de interesses que levavam até Charcas.

Buenos Aires praticamente nasceu como uma cidade-porto de comércio proibido. Pouco mais de uma década após sua fundação na embocadura do Rio da Prata, com privilegiada ligação ao Oceano Atlântico, as cédulas reais buscaram regulamentar e limitar os tratos e contratos naquela região.

Coincidentemente, a segunda fundação de Buenos Aires ocorreu no mesmo ano da união das coroas ibéricas.³ Mas este fato, por si só, não explica a forte proximidade comercial que o porto rio-platense construiu no final do século XVI e ao longo da primeira metade do século XVII com cidades do Estado do Brasil.

A presença de lusitanos na América espanhola ainda na primeira metade do século XVI e as proximidades geográfica e cultural entre os reinos de Portugal e Espanha certamente propiciaram o estreitamento de laços comerciais nas Índias

³ Em 1536, o conquistador espanhol Dom Pedro de Mendoza fundou um porto na embocadura do Rio da Prata. O isolamento deste povoado nomeado de Nuestra Señora Santa María del Buen Aire motivou, em grande parte, o seu abandono em 1541. Em 1580, o *teniente de gobernador* do Rio da Prata e Paraguai, Juan de Garay, partindo de Assunção com alguns colonos fundou novamente a estratégica cidade com o título de Santísima Trinidad y Puerto de Santa María de los Buenos Aires.





III SEMINÁRIO NACIONAL FONTES DOCUMENTAIS E PESQUISA HISTÓRICA

Ocidentais. Uma proximidade exercida mais em sua prática cotidiana do que por meio das regulamentações régias.

A bula papal de 1493 dera à coroa espanhola o direito de excluir qualquer estrangeiro das terras recém descobertas. Os súditos dos reinos de Leão, Castela, Navarra e Aragão obtiveram, desta forma, o pleno direito de residir e comerciar nas Índias. Em 1505, as *ordenanzas* da Casa de Contratação de Sevilha incluíram a proibição real sobre as viagens de estrangeiros à América espanhola, sendo reiteradas pelos Reis Católicos em 1509 e 1510 e reforçadas logo depois por Carlos I da Espanha. Repercutiu a desconfiança de que muitos portugueses estavam unidos a corsários, passando-lhes informações importantes. Lusitanos com menos de três anos de residência foram perseguidos e expulsos, seus bens confiscados pelos funcionários régios e a quinta parte entregue ao denunciante. (KONETZKE, 1945, 283)

O monarca Felipe II de Castela continuou com a rígida política de proibição de estrangeiros nas Índias. Apesar da união das coroas e como novos vassalos do rei, os portugueses continuaram sendo considerados estrangeiros. A Cédula Real de 1590 definiu com mais exatidão aqueles que eram considerados súditos do rei: residir mais de dez anos na Espanha, ocupando casa, sendo proprietário de terras e casado com espanhola; residir nas Índias, mesmo sem licença, há mais de dez anos e estar casado; filhos de estrangeiros naturalizados. Anos depois, o rei ainda permitiria a permanência de residentes ilegais nas Índias através da *composición*, segundo a qual por meio do pagamento de um valor estipulado se obteria a naturalização. (KONETZKE, 1945, 283)

Apesar destas definições legais, certamente as permissões de permanência dependiam principalmente das relações daqueles considerados “estrangeiros” com o meio social em que viviam. No caso de Buenos Aires, os *vecinos* da cidade defenderam a permanência de portugueses alegando sua importância para a execução de tarefas manuais (carpinteiros, alfaiates, sapateiros, marinheiros).⁴ Outros, por sua vez, eram

⁴ A qualidade de *vecino* permitia ao morador comprar cargos de *regidor* no Cabildo (Senado da Câmara), dando-lhe maiores oportunidades de assegurar mercês de terras, *encomiendas*, licenças de *vaquerías* (caça ao gado selvagem) e permissões para exportação (restringidas por ordens régias). Para obter o direito de *vecindad* era necessário, através de petição ao Cabildo, ter “casa poblada”, possuir armas e cavalos, residir na cidade há alguns anos e oferecer-se a sustentar a cidade de acordo com os preceitos do Cabildo.





III SEMINÁRIO NACIONAL FONTES DOCUMENTAIS E PESQUISA HISTÓRICA

poderosos comerciantes que se casaram com filhas dos primeiros conquistadores e adquiriram a *vecindad*. Ainda houve aqueles que nem sequer se casaram ou eram artesãos, mas aliaram-se a membros do Cabildo (o Senado da Câmara), comerciantes e a importantes *vecinos* apoiando as políticas locais. Estas ligações envolviam também os funcionários régios, principais fiscais no porto, que negociavam e permitiam a entrada de ilegais. Ser residente na região significava obrigatoriamente sua inserção às redes de interesses locais, caso contrário sua frágil situação poderia levá-lo à deportação.

Apesar da união ibérica, Portugal continuou regido por suas próprias leis, costumes e instituições. Nobres lusos sobreviventes da batalha de Alcácer-Quibir foram, inclusive, libertados mediante volumosas quantias repassadas pela corte espanhola. A fidalguia lusa pós-unificação correspondeu, em grande medida, a uma “generosidade” de fortes interesses políticos de Felipe II. Em 1640, ano da Restauração, das cinquenta casas titulares lusitanas existentes, 41 foram criadas durante a dinastia dos Habsburgos em Portugal. E mesmo após a “rebeldia bragantina”, Felipe IV de Castela continuou a instituir títulos a muitos lusitanos como mercê pela fidelidade mantida. (SCHAUB, 2001, 35)

Esta foi uma estratégia apropriada encontrada pela corte para manter vínculos de interdependências com Portugal após o ténue equilíbrio obtido pela união. Não tardou muito para que boa parte da nobreza lusitana – principalmente os de fidalguia – percebesse as vantagens que a união dinástica poderia significar, possibilitando-lhe ampliar sua participação em redes clientelares. O Portugal dos Felipes, assim, foi mantido em uma frágil e estreita aliança entre um rei ausente e uma nobreza mediadora. (BOUZA ÁLVARES, 2000, 23)

A partir da unificação das coroas, a influência lusitana também interferiu nas políticas da corte espanhola, especialmente no ultramar. Pode-se dizer que a Espanha também viveu “sob o signo português”. Famílias lusitanas, fiéis aos Habsburgos,

Em caso de ausência, deveria deixar um representante armado e com montaria para que mantenha sua *vecindad* até seu retorno e “hacer acudir a todas las cosas y casos que como tales vecinos se le mandaren y fueren obligados”. De qualquer forma, segundo Lafuente Machain, era uma condição favorável, praticamente decisiva ao candidato afirmar que era casado com “hija o nieta de conquistador y primer poblador”. (LAFUENTE MACHAIN, 1931, 47).





III SEMINÁRIO NACIONAL FONTES DOCUMENTAIS E PESQUISA HISTÓRICA

mantiveram forte influência na corte servindo como conselheiros. Tratavam muitas vezes de assuntos que iam além das questões do reino português.

A presença lusitana nas cidades espanholas foi intensa no período da união. Sevilha tornou-se o refúgio de judeus conversos, geralmente comerciantes lusitanos detentores do tráfico ultramarino e conhecedores das Índias castelhanas. (VALLADARES, 2000, 48) Negociantes que mantinham contatos com Lisboa, São Paulo de Luanda, Bahia, Rio de Janeiro, Cartagena de las Indias, Lima, Potosí e, certamente, Buenos Aires. É a partir desta mobilidade fronteiriça lusitana, em um momento em que a Espanha vive sob um signo português, que o Rio da Prata recebeu forte migração. Lusitanos vindos de cidades portuguesas ou do Brasil colonial chegaram ao porto de Buenos Aires para comerciar, residir, manter terras ou simplesmente passar ao seu interior. Estes foram momentos de construção de estratégias para relações de cumplicidade e de pertencimento a novos espaços de vivências.

Alguns lusitanos já se encontravam, desde 1550, na região rio-platense formando importantes grupos de comerciantes que perdurariam até o final do século XVI. Os *peruleros* – negociantes do Peru que, escapando do controle da Casa de Contratação de Sevilha, intermediavam interesses comerciais com provedores estrangeiros – costumavam remeter metais preciosos ao Brasil para servirem ao comércio ou, então, seguirem ilegalmente à Europa. O piloto Antonio Rodrigues, por exemplo, participou da primeira fundação de Buenos Aires e ao lado do governador interino do Rio da Prata e Paraguai contribuiu nas expedições de conquista. E na segunda fundação de Buenos Aires esteve presente outro lusitano de nome Ambrosio de Acosta, filho de Gonzalo de Acosta que, como Rodrigues, também participou da conquista do Rio da Prata junto a espanhóis. (HANKE, 1961, 5)

Exemplos da presença de pilotos portugueses no processo de conquista e do desenvolvimento comercial no Rio da Prata são muitos. Mesmo com as proibições que foram sendo instituídas, a ilegalidade das práticas comerciais em Buenos Aires foram construídas e mantidas por meio de interesses capazes de alcançar a capital do vice-reino do Peru, a América portuguesa, feitorias africanas e a coroa espanhola. Quando necessário, o controle vindo do centro metropolitano fazia-se presente, rasgando ou





III SEMINÁRIO NACIONAL FONTES DOCUMENTAIS E PESQUISA HISTÓRICA

remendando as redes locais. Esta aparente ambiguidade fez parte da administração e controle comercial em Buenos Aires, cidade estratégica para o Império espanhol, ligada ao Brasil e ao sul do Atlântico.

Foi nessa malha social, comercial e política que o piloto e mestre do navio recém chegado em 1619 viu-se repentinamente envolvido. Não era a primeira vez que Bartolomé Fernandez aportava em Buenos Aires. Para o ano de 1615 há registros de que esteve junto com o comerciante e também piloto de navio Gonzalo Rodrigues Minaya.

O comerciante Gonzalo Rodrigues Minaya possuía mais experiência de seu colega nas transações de interesses realizadas em Buenos Aires. Em 1612 ele alcançou o porto junto com o governador do Rio de Janeiro, Martim de Sá, transportando 44 escravos sem licença. No Rio, possuía residência em frente ao convento de São Francisco e mantinha relações de amizade com o governador.⁵ Em Buenos Aires, o então governador do Rio da Prata, Diego Marin Negrón, permitiu que doze escravos transportados fossem vendidos e declarou os demais por *perdidos* para serem leiloados em *publica almoneda*. (TRELLES, 1865, 24)

Ao que parece estas primeiras transações funcionaram e dois anos depois Gonzalo Rodrigues retornou ao rio da Prata para comerciar mais escravos. Sua experiência nos negócios de escravos levou-o a jogar âncora no chamado Riachuelo dos navios, no atual bairro de La Boca, distante do *presidio* e dos olhares de oficiais régios. Sem licenças de *asiento*, Minaya alegou ao *teniente de gobernador* do Rio da Prata uma *arribada forzosa*: com a forte tormenta por que passara ao deixar Angola, a embarcação sofreu terríveis danos tornando perigosa a sua viagem até o Rio de Janeiro. Por segurança desejava desembarcar imediatamente mais de cento e quarenta escravos que levava. Alguns, inclusive, já haviam morrido de sede, fome e doenças.

Num primeiro momento, o mestre Minaya foi proibido de levar os escravos para a cidade, devendo aguardar na praia do Riachuelo. Finalmente, a decisão do *defensor de la real hacienda* foi a punição do mestre da embarcação por realizar “arribada forzosa y

⁵ Archivo General de la Nación (Argentina) – Registros de Navíos, Navío Nuestra Señora de Gracia, 1613. Sala 9, 45 5 2. fls. 21, 21v e 22. [AGN-Registros de Navíos].





III SEMINÁRIO NACIONAL FONTES DOCUMENTAIS E PESQUISA HISTÓRICA

maliciosa” e considerar por “perdidos” os escravos para pagamento dos direitos reais.⁶ Esta punição, seguida de uma multa a Gonzalo Rodrigues, provavelmente fazia parte do processo de legalização comercial.

Nos anos seguintes, Minaya continuou mantendo comércio no porto. Em 1616 carregou couros para a realização de negócios em Sevilha, em nome do governador Hernan Arias de Saavedra, para trazer no seu retorno armamentos para a defesa de Buenos Aires. A carga seguiu sob responsabilidade do *vecino* Diego Cabral, pessoa de satisfação e confiança do governador, no navio chamado *Nuestra Señora de la Batalla*, pilotado pelo próprio Minaya.⁷ (TRELLES, 1866, 10) Apesar da intenção do *vecino* em seguir diretamente para Sevilha, Minaya teria sido obrigado por fortes tempestades a buscar abrigo no Rio de Janeiro. Ao alcançarem o porto, todos os produtos que carregavam foram embargados, inclusive os couros que estavam selados com a marca real.⁸ Segundo o mesmo governador responsável pelas licenças de transporte, os portugueses costumavam levar a prata escondida justamente nos couros comercializados no porto.

O governador Hernandarias também não era alheio ao proibido comércio de escravos. Seu criado e *alguacil mayor* de Buenos Aires, Luis de Navarrete, transportou desde a Bahia 160 peças de escravos. No Rio de Janeiro, em comum acordo, deixou ao mestre Minaya 50 escravos sem licença para que fossem transportados por ele para o rio da Prata. Dados por “perdidos” pelos oficiais régios do porto de Buenos Aires, as peças foram vendidas em *almoneda publica* e repassadas ao próprio Navarrete. Foi neste acerto de negócios promovido por Minaya e Navarrete que surge na documentação o

⁶ AGN-Registros de Navíos, Navío Nuestra Señora de Gracia, 1613. Archivo General de Indias, Escribanía de Cámara y Justicia del Consejo de Indias, Residencias de la Audiencia de Buenos Aires, Escribanía, 892A, fl. 12. [AGI-Escribanía].

⁷ Carta do governador Hernan Arias de Saavedra, 15 de fevereiro de 1618. (SALVADO; MIRANDA, 2001, 255-258).

⁸ Memorial del procurador general de las provincias del Río de la Plata, en España, Capitán Manuel de Frías, dirigido al Rey y visto en Consejo en que puntualiza las necesidades de cada una de las principales ciudades.... In LEVILLIER, Roberto (coord.). *Correspondencia de la Ciudad de Buenos Aires con los reyes de España* (1615-1635). Madrid, 1918. Tomo 2. p. 71-72.





III SEMINÁRIO NACIONAL FONTES DOCUMENTAIS E PESQUISA HISTÓRICA

nome do lisboeta Bartolomé Fernandez. Ele desembarcara no porto naquele ano de 1615 para cobrar dívidas de *vecinos* por um navio vendido.⁹

No ano de 1618, Bartolomé Fernandez foi um dos responsáveis por transportar o novo governador do Rio da Prata, Dom Diego de Góngora, e sua comitiva, para tomar posse em Buenos Aires. Era um comerciante de confiança dos *vecinos*, com vínculos de compadrio na cidade-porto. Talvez por confiar no grau de envolvimento nestas redes de compadrio ao qual pertencia em Buenos Aires, surpreendeu os *vecinos*, oficiais régios e o novo governador Góngora ao retornar ao porto em 1619 trazendo novas mercadorias e um passageiro em especial: o licenciado e juiz comissionado Matias Delgado Flores. Com permissão da coroa espanhola, ele viera incumbido em realizar pesquisa sobre o contrabando exercido no porto. Os principais nomes na lista do licenciado remetiam ao governador Diego de Góngora e ao tesoureiro Simon de Valdés.

Desta vez, quando arribou ao porto rio-platense o mestre do navio Bartolomé Fernandez não foi bem recebido. Foi levado preso, interrogado e libertado sob pagamento de fiança. Durante a investigação dos motivos de seu retorno descobriu que o governador Góngora, estrategicamente, pregara um bando restringindo para apenas dois navios de permissão – provavelmente escolhidos por ele – capazes de navegar as licenças comerciais. Fernandez terminou perdendo a posse legal das mercadorias que trouxera em nome dos moradores. A lista destas permissões comerciais era extensa, englobando desde o convento de São Francisco, alguns antigos *vecinos* e até membros do Cabildo.

O castigo ao mestre Fernandez foi motivado pela incômoda presença do juiz Delgado Flores, sendo necessário ao governador e juízes oficiais exercer todos os trâmites jurídicos sobre um comerciante que já fora de confiança de Góngora e que transportava mercadorias de *vecinos* com vinculações diretas no Cabildo.

Se por um lado é difícil encontrar sociedades comerciais duradouras no trânsito atlântico de Buenos Aires, é notório a importância da participação dos pilotos de navios nas redes sociais que envolviam o porto. Isto significava manter laços de confiança com

⁹ AGI - Escribanía 892A, fls. 13 e 13v.





III SEMINÁRIO NACIONAL FONTES DOCUMENTAIS E PESQUISA HISTÓRICA

grupos ligados ao governador. Percebemos este aspecto quando do último governo de Hernandarias, assim como no de Góngora. No período destes governos houve forte entrada de navios e de comércio ao interior platense. O desaparecimento de nomes como os de Minaya e de Fernandez na documentação levam-nos a perceber a tênue linha que havia nestas tensas relações sociais.

REFERÊNCIAS

Fontes:

Archivo General de Indias, Escribanía de Cámara y Justicia del Consejo de Indias, Residencias de la Audiencia de Buenos Aires, Escribanía, 892A

Archivo General de la Nación (Argentina) – Registros de Navíos, Navío Nuestra Señora de Gracia, 1613. Sala 9, 45 5 2.

Fontes Impresas:

Real Cédula de 20 de agosto de 1602, permitiendo la exportación de frutos al Brasil y Guinea. In Archivo de la Nación Argentina. *Reales Cédulas y Provisiones* (1517-1662). Tomo 1. Buenos Aires, 1911.

TRELLES, Manuel Ricardo (org.). *Registro Estadístico de Buenos Aires* (1863). Buenos Aires: Sociedad Tipográfica Bonaerense, 1865. Tomo 2.

TRELLES, Manuel Ricardo (org.). *Registro Estadístico de Buenos Aires* (1864). Tomo 2. Buenos Aires: “El Nacional”, 1866.

SALVADO, João Paulo; MIRANDA, Susana Münch (ed.). *Livro Primeiro do Governo do Brasil* (1607-1633). Brasília: Centro de História e Documentação Diplomática, MRE, 2001.

Bibliografia:





III SEMINÁRIO NACIONAL FONTES DOCUMENTAIS E PESQUISA HISTÓRICA

BOUZA ÁLVARES, Fernando. *Portugal no tempo dos Filipes*. Política, cultura, representações (1580-1668). Lisboa: cosmos, 2000.

CANABRAVA, Alice P. *O comércio português no Rio da Prata (1580-1640)*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1984.

HANKE, Lewis. The portuguese in Spanish America, with special reference to the Villa Imperial de Potosí. In *Revista de Historia de América*, n. 51, p. 1-48, 1961.

KONETZKE, Richard. Legislación sobre inmigración de extranjeros durante la época colonial. *Revista Internacional de Sociología*, año 3, n. 11/12, p. 271-299, 1945.

LAFUENTE MACHAIN, Ricardo de. *Los portugueses en Buenos Aires*. Siglo XVII. Madrid: Ologáza, 1931.

MOLINA, Raul. Una historia desconocida sobre los navíos de registro arribados a Buenos Aires en el siglo XVII. *Historia*, año 5, n.16, p. 11-100, 1959.

SCHAUB, Jean-Frédéric. SCHAU, Jean-Frédéric. *Portugal na monarquia hispânica (1580-1640)*. Lisboa: Horizonte, 2001.

VALLADARES, Rafael. *Portugal y la monarquía hispánica, 1580-1668*. Madrid: Arcos, 2000.

