

Ações marítimas dos holandeses no Brasil à luz da doutrina da Escola Superior de Guerra*

Fabian Costa Rodrigues**

Este trabalho limita-se ao estudo do poder marítimo holandês no Brasil, no período de 1624, por ocasião do primeiro ataque à Bahia, até a última ação de vulto realizada em 1647. Como referencial teórico, será utilizada a Doutrina da Escola Superior de Guerra (ESG) no tocante à Marinha como expressão militar do poder naval.

Estruturalmente, em primeiro lugar, serão caracterizados os fundamentos doutrinários da ESG sobre o poder marítimo e a forma como este se relaciona concretamente com seus componentes. Em segundo lugar, serão listadas as principais ações navais realizadas no Brasil pelos holandeses, no intervalo de tempo considerado, como consequência da projeção do seu poder marítimo.

Coligindo os fatos navais apresentados, buscar-se-á confrontá-los com os conceitos teóricos da ESG, visando identificar os pontos de contato entre a prática da ação e uma teoria criada muitos séculos depois. Por fim, segue-se uma conclusão a respeito do tema abordado.

Elementos teóricos militares

As instituições militares (Marinha, Exército e Aeronáutica) fundamentam a expressão

militar do poder de uma nação, que deve ser analisada de maneira global e sem compartimentação. No entanto, para não fugir aos objetivos do presente artigo, a abordagem se restringirá apenas à Marinha.

Compete à Marinha orientar o preparo e aplicação do poder marítimo e preparar e aplicar o poder naval a fim de contribuir para a consecução dos objetivos nacionais.¹ Ainda segundo os fundamentos doutrinários da ESG, o 'poder marítimo é a capacidade resultante da integração dos recursos de que dispõe a nação para utilização do mar e águas interiores, quer como instrumento de ação política e militar, quer como fator de desenvolvimento econômico e social, visando à conquista e manutenção dos objetivos nacionais'.

O poder marítimo é integrado em última instância pelos seguintes elementos:

- poder naval (forças navais, aeronavais e de fuzileiros navais) suas bases e posições de apoio;
- Marinha Mercante (transporte marítimo e fluvial);
- infraestrutura hidroviária (portos e terminais);
- indústria naval (estaleiros);

* Colaboração do autor.

** O autor é Tenente-coronel do Exército, pós-graduado em História Militar Brasileira pela UNIRIO/DECEX/IGHMB.

¹ ESCOLA SUPERIOR DE GUERRA. *Fundamentos doutrinários*. Rio de Janeiro: A Escola, 2001. p. 114.

- indústria bélica de interesse naval;
- indústria de pesca (embarcações e terminais);
- organizações e os meios de pesquisa e desenvolvimento tecnológico de interesse para o uso do mar;
- organizações e meios de exploração e exploração dos recursos do mar e pessoal que desempenha atividades relacionadas com ele. "O poder naval é apto a realizar as seguintes tarefas básicas:²
- controlar áreas marítimas — é certo grau de garantia de utilização, ainda que temporária, de áreas marítimas limitadas [...] exercido na intensidade adequada à execução de atividades específicas;
- negar o uso do mar ao inimigo — é dificultar o estabelecimento do controle de área marítima pelo inimigo ou a exploração pelo mesmo de tal controle;
- projetar poder sobre a terra — abrange um amplo espectro de atividades, a saber: bombardeio naval por navio de superfície [...] operações anfíbias [...];
- contribuir para a dissuasão estratégica — por meio da existência de um poder naval adequado, que inspire credibilidade quanto ao seu emprego e que evidencie essa credibilidade por atos de presença ou demonstrações de força, quando e onde for oportuno.

Vistos os principais conceitos que se fazem necessários ao presente estudo, será mostrado a seguir um resumo das ações navais de maior vulto que se realizaram no território brasileiro ou a partir dele, entre os anos de 1624 e 1647.

Ações marítimas dos holandeses no Brasil

Em 1624, a primeira esquadra holandesa que aqui chegou, comandada pelo Almirante

Willekens, era composta por 38 embarcações, tripulada por 1.600 marinheiros, além de 1.700 homens da tropa de desembarque. O comandante das forças terrestres e futuro governador dos territórios conquistados era o batavo Johan Van Dorth.

Alcançando a Baía de Todos os Santos em 8 de maio, em dois dias de combate capturaram ou incendiaram os navios portugueses que ali estavam, fortificaram a cidade com fossos e parapeitos e distribuíram da melhor forma sua artilharia. Acrescentaram ainda uma barreira de água (produto do dique construído) diante do Convento de São Francisco, defendido por uma bateria.

Madri reagiu enviando poderosa esquadra formada com elementos de Portugal, da Espanha e de possessões italianas. Eram 59 navios de guerra, além dos transportes. A frota alcançou a cidade em 22 de março de 1625, desembarcou e ocupou as alturas ao redor de Salvador. O cerco prolongou-se pelo mês de abril, enquanto os holandeses aguardavam em vão o reforço prometido. Sem comando (Van Dorth e seu substituto haviam morrido poucos meses depois do desembarque em Salvador) e desamparados, os batavos entregaram a cidade no dia 30 desse mesmo mês.

Alguns anos mais tarde, em março de 1627, outra frota holandesa, comandada pelo Almirante Pieter Heyn, veterano da primeira invasão, surgiu diante de Salvador. No porto, atacou nossos navios e conseguiu aprisionar grandes carregamentos de açúcar; permaneceu ancorado por 24 dias sem atacar a cidade e depois rumou para Cabo Frio.

Retornando à Bahia em junho, capturou outras embarcações e, em julho, voltou para a Europa. O sucesso espetacular dessa incursão

² ESCOLA SUPERIOR DE GUERRA. *Subsídios para estudo dos fundamentos doutrinários*. V. I. Rio de Janeiro: A Escola, 2001. p. 240.

encheu de otimismo a Companhia das Índias Ocidentais (WIC). Em 1628, Pieter Heyn foi ainda mais feliz ao conseguir capturar a Frota da Prata que levava para a Espanha riquezas do Novo Mundo. Com esse dinheiro, a WIC logrou preparar a invasão de Pernambuco.

“Em 15 de fevereiro de 1630, uma esquadra holandesa de 56 navios surgiu diante de Olinda. Transportava não só soldados e marinheiros, mas também operários, técnicos, engenheiros, agentes comerciais e funcionários administrativos.”³ As forças terrestres eram comandadas pelo coronel e futuro governador Van Waerdenburch, que planejou desembarcar em dois pontos ao mesmo tempo. O ataque frontal contra o porto não alcançou sucesso. O outro, ao norte de Olinda, foi coroado de êxito, e, no dia seguinte, a cidade estava tomada.

Mais tarde, tentou-se a captura de Recife (pequeno povoado de pouco mais de 200 casas), situada na ponta de um istmo, paralelo ao litoral e protegido por dois fortes (o da Barra e o de São Jorge). Simultaneamente à tomada de Recife, os holandeses em Olinda trataram de fortificar a parte alta da cidade, temendo reação dos habitantes e das forças de Matias de Albuquerque.

Recife caiu com a rendição do Forte de São Jorge, e o invasor apressou-se em garantir a conquista, encarregando seus engenheiros de iniciarem os trabalhos de fortificação e mapeamento da cidade. Recuperaram o forte destruído (São Jorge), terminaram a construção de outro, iniciado pelos portugueses (batizado de Forte Bruyn), além de ocuparem e fortificarem a grande Ilha de Santo Antônio (também chamada de Antônio Vaz).

Com tropas suficientes apenas para manter a conquista, os batavos perderam toda a

impulsão. Somente em fins de 1630, graças à chegada de reforços, alcançando o efetivo de cerca de 3.500 homens, voltaram ao ataque e tentaram, sem sucesso, desalojar os brasileiros da Ilha de Itamaracá. Construíram também por essa época, em restinga quase ilhada, o Forte de Orange.

Mais tarde, atacaram a Paraíba, sendo derrotados em Cabedelo, e o Cabo de Santo Agostinho, onde se localizava estratégico porto, também sem sucesso. No fim de 1632, chegaram muitos reforços da Europa, talvez três mil. A superioridade naval garantiu-lhes a mobilidade necessária para, ao longo de 1633, efetuarem uma série de ações contra o litoral brasileiro.

Ainda em 1633, em fevereiro, os holandeses atacaram e ocuparam o Forte do Rio Formoso, a cerca de 70km ao Sul de Recife; saquearam Alagoas; capturaram o Forte dos Reis Magos, no Rio Grande do Norte, e terminaram a conquista da Ilha de Itamaracá, pelas mãos do Coronel Von Schkoppe, mercenário de origem alemã.

Os luso-brasileiros, espalhados por toda a costa e obrigados a se locomover a pé, tiveram dificuldade para concentrar forças nos pontos visados pelo inimigo.

Em outubro de 1634, chegaram mais reforços holandeses; entre eles, o Coronel Christoff Arciszewsky, mercenário polonês, antigo comandante do Forte Orange e homem de grande experiência. Lutara junto às forças polonesas que enfrentaram Gustavo Adolfo e participou de dois cercos famosos, o de Breda e o de La Rochelle.

Em 25 de novembro, os coronéis Schkoppe e Arciszewsky partiram para a conquista da capital da Paraíba, então muito bem protegida pelos fortes Cabedelo e Santo Antônio, os quais guardavam as duas margens da barra do

³ SOUZA, Marcos da Cunha e. *Ensaio da conduta militar holandesa no Brasil*. Texto de aula, 1995.

Rio Paraíba. Em uma restinga entre os ditos fortes e cruzando fogo com eles, os defensores colocaram uma bateria de sete peças. No entanto, depois de bem-sucedida operação anfíbia,⁴ que possibilitou a constituição de uma cabeça de praia ao Sul do Forte Cabedelo, as defesas foram sucessivamente capturadas, obrigando os defensores a abandonarem a cidade.

Até aqui, verifica-se que os holandeses limitaram-se a conquistar os principais centros urbanos do litoral entre Natal e o Rio Formoso. Para tanto, tiraram o máximo proveito de sua superioridade naval, a qual lhes proporcionava mobilidade necessária para atacar os diferentes pontos da costa brasileira. No mês de julho de 1635, depois de demorado cerco, caía nas mãos de Schkoppe a Fortaleza de Nazaré, no Cabo de São Agostinho.

Mal haviam conquistado Pernambuco, os holandeses viram surgir no horizonte navios de Espanha e Portugal, prontos a desembarcar reforços comandados pelo espanhol D. Luís de Rojas y Borja (1636), esquadra essa que pouco representou para o poder naval luso-espanhol, pois não conseguiu cumprir sua missão.

Em janeiro de 1639, chegou ao Brasil uma esquadra luso-espanhola, comandada pelo General de Mar e Terra, D. Fernando de Mascarenhas (Conde da Torre), que também seria o Governador-Geral do Brasil, com o objetivo de expulsar definitivamente os holandeses, conforme *Instrução Secreta*.⁵ Depois de passar por Recife e causar forte impacto aos holandeses,⁶ embora não tivessem ainda condições de lutar, a esquadra de socorro seguiu para Salvador e começou a se preparar.

Quando chegou a Salvador, reunia 26 galeões, 20 navios-transporte e tripulação de 4.000

homens. Em 19 de novembro de 1639, ao partir para a reconquista de Pernambuco, já estava constituída de 30 galeões, 34 navios mercantes, 13 navios menores, 4.000 marinheiros e 10.000 soldados, o que, por si só, despertaria temor a qualquer adversário.

Nesse espaço de tempo, o Conde de Nassau, dispoñdo de apenas 23 barcos, trabalhava no sentido de aumentar sua frota com a contratação de embarcações mercantes particulares, que vinham buscar açúcar no Recife. No início de 1640, uma frota de 41 navios e 2.800 soldados, sob o comando do Almirante Willem Corneliszoon Loos, deixou Recife para ir de encontro à frota luso-espanhola, com a certeza de que ao vencedor estaria garantido o domínio das terras ocupadas pelos holandeses no Brasil.

O vento norte e as tempestades deixaram à deriva por seis semanas a esquadra do Conde da Torre. Finalmente, nos dias 12 e 13 de janeiro de 1640, aconteceram os primeiros combates navais entre as duas esquadras, sendo estes favoráveis aos holandeses. Com isso, Nassau conseguiu impedir o desembarque em Recife.

Novamente, o vento obrigou as duas esquadras seguirem para o Norte, com a holandesa em perseguição. Depois das batalhas do dia 14, os holandeses foram abastecidos com pólvora e munições por embarcações vindas de terra, além de mais cinco navios em reforço.

Um último combate foi travado no dia 17 sem que o Conde da Torre, apesar de um ano de preparativos em Salvador, conseguisse desembarcar em Recife cerca de 5.000 soldados e 12 peças de artilharia, como previsto. O desembarque da tropa ocorreu no Rio Grande

⁴ SOUZA, Marcos da Cunha e. Ensaio da conduta militar holandesa no Brasil. Texto de aula, 1995.

⁵ GUEDES, Max Justo (ed.). *História Naval Brasileira*. v. II. Rio de Janeiro: SDGM, 1990. p. 232.

⁶ GUEDES, op. cit. p. 254. (conforme carta enviada aos Estados Gerais).

do Norte, e a frota luso-espanhola regressou derrotada a Salvador.

No conturbado ano de 1640, quando as guerrilhas brasileiras, espalhadas por todo o território sob domínio holandês, fizeram grande estrago nos engenhos controlados pelo adversário, Nassau, em represália, determinou que sua frota devastasse tudo o que fosse possível ao sul do Rio São Francisco.

Nassau, ao receber a notícia da Restauração portuguesa, mandou suas forças ocuparem Sergipe e São Luís do Maranhão e enviou ainda uma frota com 1.200 homens, incluindo 300 índios brasileiros, para ocuparem as colônias portuguesas na África Ocidental. Assim, em junho de 1641, quando Portugal e Holanda firmaram a paz, essas terras ficaram sob o controle pacífico das Províncias Unidas. Houve protesto de Portugal contra esse flagrante ato de má-fé, mas o Reino não podia prescindir da ajuda dos holandeses na Europa, pois estes haviam prometido fornecer soldados e navios para a luta contra a Espanha. Com o intuito de oferecer, veladamente, resistência aos holandeses estabelecidos no Brasil, D. João IV — Rei de Portugal — dava ordens ao governador-geral Antônio Teles da Silva para, sem comprometer a Coroa, apoiar o movimento restaurador contra o governo batavo.

Sem Nassau no comando batavo, aos poucos o exército restaurador ia se organizando para expulsar definitivamente o invasor. No entanto, os holandeses dominavam o mar e podiam bater qualquer ponto de nossa costa; em 1645, embora numericamente inferior, a Marinha holandesa demonstrou mais uma vez seu poderio naval e, em 9 de setembro, o Almirante Lichthardt, com apenas nove embarcações, derrotou por completo os 14 navios portugueses ancorados em Tamandaré.

A frequente instabilidade militar da Colônia tornava a região um investimento pouco

lucrativo. Todavia, o governo das Províncias Unidas convenceu a WIC a enviar uma grande frota em troca da ampliação de seus privilégios por mais 15 anos. Para auxiliar na formação da nova expedição, a República desmobilizou parte de seus soldados que foram então contratados pela WIC. Constituiu-se uma frota de 52 navios para transportar os mais de 2.000 soldados comandados por Schkoppe. Porém, essa frota somente chegou a Recife em meados de 1646, decorridos seis meses de uma viagem temperada por sete naufrágios, motins e incidentes diplomáticos.

O primeiro objetivo de Schkoppe foi recuperar os arredores de Recife para suprir a cidade de água potável e alimentos frescos. Não obtendo sucesso nos ataques diretos contra as linhas pernambucanas, decidiu valer-se do poder naval. A primeira tentativa, em fins de outubro, foi na direção do Rio São Francisco, de onde os sitiados do Exército luso-brasileiro recebiam gado para sua subsistência; com o controle dessa região, Schkoppe esperava conseguir suprimentos para o Recife. Portanto, tal ação foi um ataque diversionário para enfraquecer os sitiados e possibilitar o rompimento do cerco. No entanto, depois de um sucesso inicial, o plano fracassou.

Em 1647, Schkoppe viria empreender ação mais promissora, embarcando para o sul, onde ancorou seus navios durante alguns dias, na região do São Francisco. Esse comportamento, de fato, atraiu muitas tropas pernambucanas e portuguesas. Logo depois, a frota batava levantou âncora e desembarcou de surpresa na Ilha de Itaparica, próxima a Salvador. Desse ponto, esperava organizar um bloqueio marítimo à Bahia, o que de fato foi realizado com relativo êxito.

O processo da Restauração pernambucana por parte de Portugal só foi concretizado com o apoio naval da frota de Pedro Jaques de

Magalhães, ao bloquear Recife e apoiar os revoltosos luso-brasileiros no final de janeiro de 1654.

Aplicação da doutrina da ESG

Antes de se passar à interpretação das ações navais, convém lembrar que os conceitos doutrinários da ESG são categorias de análises elaboradas fora do contexto da época estudada (Brasil holandês), servindo, pois, para esquematizar e simplificar algo naturalmente complexo — a aplicação do poder marítimo.

Pelo estudo das ações marítimas, de uma maneira geral, selecionadas no item anterior, pode-se constatar que se encontram presentes os seguintes elementos do poder marítimo holandês no Brasil:

- poder naval — caracterizado pela existência de uma força naval de embarcações de guerra e marinheiros (tripulação) a qual proporcionava segurança às suas frotas comerciais, entre outras ações; uma força de desembarque, constituída por soldados de terra, que seriam os fuzileiros navais de hoje, e os diversos fortes, portos e ilhas cujas funções eram de base e de apoio;
- Marinha Mercante — caracterizada pelas embarcações de transporte de material e pessoal, que contribuíram sobremaneira para o enriquecimento da WIC;
- infraestrutura hidroviária — caracterizada pelos portos localizados nas cidades de Recife, São Luís e Salvador (ainda que temporariamente), Tamandaré e outros mais, espalhados pelo Nordeste brasileiro.
- indústria naval — embora esta pesquisa não tenha conseguido caracterizar a existência de estaleiros criados pelos batavos, acredita-se que existiram. Na Europa, na época, eles eram os melhores fabricantes de navios e, no Brasil, além da abundância em madeira, as embarcações estavam sempre necessitando de reparos.
- indústria de pesca — como se sabe, a costa do Nordeste brasileiro é propícia à atividade pesqueira, e os povos dos Países Baixos, por sua localização geográfica, são afeitos a essa lide. Possuíam no Brasil embarcações desenvolvidas na Holanda para tal fim. Além disso, é certo que os pescadores luso-brasileiros prestaram seus serviços aos holandeses.
- indústria bélica de interesse naval — assim como a indústria naval, também sem existência comprovada, acreditando-se que não havia no Brasil, naquela época, fundição de ferro ou de bronze que produzisse ou reparasse canhões e munição. Estas localizavam-se em solo batavo.
- organizações e meios de pesquisa e desenvolvimento tecnológico de interesse para o uso do mar — essas organizações se situavam na Holanda, sendo responsáveis pelos avanços da náutica (cartas de marear e roteiros de viagem), das técnicas de navegação e de construção de navios. Presume-se que a separação física entre a Holanda e o Brasil não se constituiu em elemento de desatualização tecnológica, até porque o fluxo de comércio existente entre os dois países os mantinha em constante ligação. Sobre as tarefas básicas aqui desenvolvidas, no tocante à aplicação do poder naval, constatou-se que os holandeses souberam:
 - controlar áreas marítimas na costa brasileira — ficou bem caracterizado pela manutenção da superioridade naval durante todo o período analisado, proporcionando-lhes a segurança necessária para sua Marinha Mercante. Entre outros exemplos que demonstram essa superioridade, podem ser citadas as ações da frota comandada pelo

Almirante Pieter Heyn que, no porto de Salvador, atacou navios brasileiros; aprisionou grandes carregamentos de açúcar; permaneceu ancorada por 24 dias sem atacar a cidade; rumou para Cabo Frio; retornou à Bahia, onde capturou outras embarcações, e, finalmente, voltou à Europa.

- negar o uso do mar ao inimigo — talvez tenha sido a tarefa básica que mais influiu na permanência dos batavos por 30 anos no Brasil. Fundamentado no princípio de dificultar (ou impedir) ao inimigo o estabelecimento do controle de área marítima, foi imposta vergonhosa derrota em 1640, ao Conde da Torre, que se preparara durante um ano para a tomada de Recife e expulsão dos holandeses. Os luso-espanhóis não conseguiram cumprir a missão e só lograram desembarcar suas tropas no Rio Grande do Norte. Ambos os contendores sabiam que a conquista (controle) de Recife seria capital para o domínio dos mares na costa brasileira.
- projetar poder sobre a terra — esta foi a tarefa básica mais utilizada pelos holandeses para assegurar o poder naval. Realizaram desembarque anfíbio (conquista da Paraíba, em 1634), bombardeio naval (região ao Sul do Rio São Francisco, em 1640), ataque diversionário (Rio São Francisco, em 1646) e bloqueio marítimo (Salvador, em 1647).
- contribuir para a dissuasão estratégica — no recorte de tempo analisado, os holandeses obtiveram êxito em quase todas as

operações navais realizadas, seja por ato de simples presença, como a do Almirante Pieter Heyn em Salvador, seja por demonstração de força, como foi a perseguição dos navios do Conde da Torre em Recife. A frota de guerra holandesa, por menor que fosse, impunha respeito aos inimigos e credibilidade perante sua Marinha Mercante, característica notória na grande empresa da conquista de possessões portuguesas e espanholas na África Ocidental a partir do território brasileiro.

Conclusão

Procurou-se realizar uma correlação entre a doutrina da ESG que trata da expressão militar do poder, mais precisamente do poder marítimo, e as ações navais dos holandeses no Brasil. Na confrontação das ideias, foram desconsideradas a conjuntura internacional e a motivação econômica, elementos que frequentemente subordinam a conduta militar, para enfocar somente a instituição militar Marinha.

Verificou-se que o domínio dos mares pelos holandeses no Brasil foi conseguido pela aplicação do seu poder marítimo, mesmo com alguns de seus elementos integradores localizados fora do país.

A realização de tarefas navais bem-sucedidas foi primordial para a manutenção desse poder nas costas brasileiras e garantiram, nos períodos de paz e de guerra, a continuidade do comércio marítimo, estabelecendo estreita interdependência entre esse comércio e a sua Marinha de Guerra.

Referências

- ESCOLA SUPERIOR DE GUERRA. *Fundamentos doutrinários*. Rio de Janeiro: A Escola, 2001.
- ESCOLA SUPERIOR DE GUERRA. *Subsídios para estudo dos fundamentos doutrinários*. V. I. Rio de Janeiro: A Escola, 2001.
- GUEDES, Max Justo (ed.). *História Naval Brasileira*. v. II. Rio de Janeiro: SDGM, 1990.
- SOUZA, Marcos da Cunha e. *Ensaio da conduta militar holandesa no Brasil*. Texto de aula, 1995.