

Reconquista da Bahia portugueses e espanhóis na defesa do Brasil

Aureliano Pinto de Moura*

ANTECEDENTES

Em 1590 chegavam à Guiana os primeiros colonos holandeses, na então chamada “Nova Andaluzia”. Dez anos depois chegaram a Belém do Pará, onde construíram as duas primeiras fortificações: Nassau e Orange.

Em 13 de setembro de 1598, Felipe III, Príncipe das Astúrias, foi coroado rei da Espanha. Em 1609, o Duque de Lerma, visualizando a situação internacional, compreendeu que não podia manter um tratado de paz com os holandeses, embora ambas as partes procurassem evitar hostilidades, acertando uma trégua de doze anos, podendo vir a se prolongar, no futuro, como um acordo mútuo.

No dia 31 de março de 1621, morreu, em Madrid, Felipe III, rei de Espanha, o primeiro Príncipe das Astúrias

a ser reconhecido como herdeiro de todos os tronos peninsulares. Neste mesmo dia, assumia o trono Felipe IV, um monarca mais participativo, mais presente diante dos fatos a serem enfrentados, como a concessão de vantagens para os holandeses nas Índias Orientais, onde, pouco a pouco, a Holanda vinha usurpando o comércio de Portugal, e causando graves prejuízos.

Mais dedicado ao trono, do que seu antecessor, Felipe IV procurou assenhorear-se dos fatos ligados à Holanda e das dificuldades a serem enfrentadas, no relacionamento com Amsterdã. Após a Batalha de Lepanto, a Turquia havia se voltado para o Oceano Índico, passando a se dedicar à pilhagem, nas rotas de Goa para Cidade do Cabo, exatamente no mesmo momento em que os holandeses se impunham no vasto, mas frágil, império português colonial.

* General-de-Divisão Médico, Presidente do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil.



Graças à grande visão estratégica, D. Afonso de Albuquerque viu na união das duas Coroas, a defesa dos interesses de Portugal e da Espanha.

A RUPTURA COM A HOLANDA

No dia 10 de abril de 1621, expirou a trégua iniciada em 1609 entre a Holanda e a Espanha e logo os Conselhos Ibéricos dedicaram-se a longos debates sobre as atitudes a serem tomadas diante das hostilidades holandesas, com quase todos sugerindo uma ação de guerra contra a Holanda, como o Conselho Português e o das Índias, alarmados com a grande expansão comercial holandesa no Oriente.

A questão de comércio com as Índias era insolúvel e ao êxito da Companhia Oriental, alimentava o crescimento, como a Companhia das Índias Ocidentais, fundada em 23 de junho de 1621. Poucos meses antes de finalizar a trégua, com um capital de 7.000.000 florins, os holandeses contaram, em grande parte com a participação de comerciantes judeus estabelecidos em Amsterdã, após terem sido expulsos da Espanha e de Portugal.

Muito antes da união dos reinos peninsulares, Portugal e Holanda, mantinham um intenso comércio, quando o Brasil iniciava o cultivo da cana. Sua produção era quase toda exportada para

a Holanda, que refinava o produto em 25 fábricas próprias e reexportava para toda a Europa. Começada a trégua, o Brasil recuperou a exportação de açúcar até ao ponto que, durante os doze anos da sua duração, saíram para a Holanda, 50.000 caixas, de 525 kg, cada uma, do tão apreciado produto.

Em 1621 foi criado, por um banqueiro, o primeiro engenho de açúcar no Brasil, quando Amsterdã já contava com 25 refinarias. Ao ser criada a Companhia das Índias Ocidentais, foi redigido um documento estabelecendo que “[...] a Companhia das Índias Ocidentais deve tentar arrebatá-lo ao Rei de Portugal a terra do Brasil e de tudo o que ele pode produzir”, o que já demonstra, desde aquele momento, o interesse em conquistar a Bahia, ou mesmo todo o nordeste.

A GUERRA MARÍTIMA

A trégua, não era das mais respeitadas nos teatros marítimos, que, naquele momento, já estavam globalizados. O Almirante holandês Joris Spielbergen materializara sua sexta violação do “Pacífico Espanhol”, que, para os espanhóis, sempre foi o Mar do Sul.

Em agosto de 1614, com seis navios, passando pelo Estreito de Magalhães, desemboca no Pacífico e saqueia a costa do Chile e do Peru, incendiando casas em Santamaria e Valparaíso, no

Chile, e travando combate em Conhete, com Rodrigo de Mendonça.

O Vice-Rei do Peru recebeu a notícia, com o Capitão-General do Chile armando, em seguida, seis batéis que saíram à procura dos holandeses. Encontraram-nos a 50 léguas de El Callao, em 17 de julho de 1615. No momento do combate, só participaram três batéis espanhóis, devido às condições de navegação, tendo ambas as partes, sofrido danos muito avultados e levando Spielbergen a retirar-se para o Norte. O almirante holandês subiu até a costa da Nova Espanha, atual México, e, em Acapulco, trocou alguns prisioneiros por provisões e lenha. Dirigindo-se em seguida para a ilha dos Ladrões, onde chegou a 6 de agosto de 1615, tocando mais tarde em Ternate e Java. Quanto a Spielbergen, a etapa seguinte levou-o à entrada da baía de Manila, desguarnecida, porque naquele ano já haviam preparado uma expedição às Ilhas Molucas, o que levou os holandeses irem a seu socorro.

CONQUISTA DA BAHIA

Em Amsterdã, recém criada a Companhia das Índias Ocidentais (WIC), os holandeses estudavam qual seria o melhor local no Brasil para ser ocupado. Hesitando entre Recife ou Salvador, tendo em conta que também tinha os seus interesses em Luanda, An-

gola. Pretendiam dispor de uma base ampla, segura e bem situada para facilitar a ligação às rotas africanas. Eram evidentes os motivos estratégicos, para debilitar o Império Espanhol e obrigá-lo a retirar suas forças do teatro europeu, facilitando os interesses comerciais, dos holandeses.

Após chegarem a um acordo entre si, os holandeses decidiram optar pela cidade de São Salvador, na Bahia, uma ótima localização para controlar todos os vértices do comércio triangular açucareiro, onde também incluíam Luanda, de onde trariam a mão-de-obra negra, necessária para as vastas plantações que sonhavam explorar no Brasil.

Em meados de janeiro de 1624 uma esquadra holandesa da WIC, composta de 35 navios, zarpou do Zuider Zee, comandada por Jacob Willekens e levado como segundo comandante Piet Heyn, que mais tarde seria um dos marinheiros mais célebres da Holanda.

Embarcou nesta esquadra uma Divisão de Infantaria de 3.300 homens, enviada por Johan van Dorth. O total de canhões desta esquadra era superior a 450, sendo, nesta ocasião, pintados de vermelho forte. O Comando da Esquadra recebeu instruções confidenciais que só poderiam ser abertas ao fundearem em Cabo Verde, pois nelas constava o objetivo a ser tomado: a cidade de São Salvador da Bahia de Todos os Santos,



fundada por Tomé de Sousa, em 1549, local de residência do Governador Geral e do Tribunal da Relação, assim como sede do Bispado do Brasil. Possuía cerca de 50.000 almas, incluindo os nativos que viviam nas suas redondezas.

Se o objetivo estava definido, a finalidade da missão também era: conquistar totalmente o Brasil, debilitar o comércio hispânico do Atlântico Sul e tornar a dita capital, o ponto-chave de apoio ao comércio holandês, servindo como união, tornando-se base fundamental das frotas em direção ao Índico, e, por último, encontrar uma rota terrestre para chegar até as minas de São Luis do Potosi, o sonho holandês, assim como dos ingleses, durante séculos.

A CIDADE DE SALVADOR

A Cidade de Salvador contava com dois fortes: o de Santo Antônio e o de São Felipe, situados no Nascente e no Poente da cidade. O Governador, D. Diogo de Mendonça Furtado, que ocupava o cargo há três anos, foi alertado para a aproximação da armada holandesa, o que o levou a reforçar os muros da cidade e construir um pequeno forte, com seis canhões, em uma ilha, diante de Salvador.

No dia 10 de maio de 1624, após pequena preparação de artilharia, Van Dorth ordenou o desembarque de 1.000 homens e, para sua surpresa, não encon-

trou resistência. No mesmo dia, Piet Heyn apoderou-se do novo forte e alguns navios que se encontravam fundeados na baía, acabando por desembarcar cerca de 1.000 homens, com duas peças de artilharia de campanha, e provocando um “pânico geral”, com o seu apoio de fogo. Talvez não tenha sido propriamente um pânico, mas o prosseguimento de alguma estratégia bem delineada, já que a partir desse momento, Van Dorth vai repetir a mesma maneira estratégica, empregada em 1599, em Las Palmas, com uma diferença que em Las Palmas evacuou-se a cidade, após uma luta desgastante para o assaltante. Com os holandeses procurando, os fugitivos, na difícil orografia das Ilhas Canárias, para os matarem.

Talvez Van Dorth tivesse aprendido aquela lição, logo que viu a cidade evacuada e permitiu a pilhagem visando ressarcir a sua tropa, assim como mandou reparar as suas fortificações. Logo passaria de conquistador a sitiado, sendo fustigado por todos os lados. A situação do invasor tornou-se muito complicada devido, sobretudo, à eficácia com que o Bispo de Salvador mobilizou a população e a instigou contra o invasor.

O Governado de Pernambuco, Matias de Albuquerque, enviou uma caravela à Lisboa, com cartas do Bispo de Salvador, para a Espanha, comunicando a conquista da cidade pelos holandeses. O aviso chegou a Madri, em junho de 1624, com

ordens imediatas do Rei Felipe IV para as providências, visando que se armasse a necessária esquadra, em Cadiz e Lisboa, assim como fossem mandados dois navios para Pernambuco e três para a Bahia, Rio de Janeiro e Angola, com pequenos destacamentos para reforçar as guarnições.

A frota invasora, para não ficar ociosa na Bahia, dividiu-se e seguiu explorando o êxito. Piet Heyn partiu para as Antilhas, enquanto outros seguiram para a Angola, para verificar as possibilidades de se estabelecer ali um forte, mas logo retornaram para o Brasil. Enquanto outra frota holandesa realizava um reconhecimento dos portos brasileiros e depois regressava para a Holanda.

Por último reforçaram a ideia de um triângulo açucareiro no Atlântico, composto de: Amsterdã (produção), Luanda (mão de obra) e Bahia (matéria prima).

A JORNADA DOS VASSALOS

Chegando ao ponto deste estudo, pretendemos ordená-lo segundo as fases de uma operação anfíbia clássica:

1) Composição:

No Comando da Força: D. Fradique de Toledo y Osório, marquês de Villanueva de Valdeusa, com o posto de Capitão-General da Armada do Mar Oceano e da gente de guerra do Reino de Portugal. A chefia das Forças de De-

sembarque coube a D. Pedro Rodriguez, Marquês de Coprani.

Para retomar a Bahia, foi constituída poderosa esquadra, que ficaria conhecida por Jornada dos Vassalos, composta por:

Armada de Portugal: contava com 22 navios, comandados pelo Almirante D. Manuel de Meneses, tendo como imediato o Almirante D. Francisco de Almeida, que era, ao mesmo tempo, mestre de campo do Terço da Armada. Armando-se em Lisboa, zarpou, para Cabo Verde, no dia 19 de novembro de 1624, local de encontro com a Armada Espanhola.

Armada do Mar Oceano: 11 navios, entre galeões e urcas, comandadas por D. Fadrique de Toledo, que tinha como Almirante D. João Fajardo de Guevara, Capitão-General da Guarda do Estreito de Gibraltar.

Esquadra das Quatro Cidades: com seis galeões, sob o Comando do General D. Francisco de Acevedo.

Esquadra de Biscaia: com quatro galeões comandados pelo General Martin de Vallecilla.

Armada de Nápoles: dois galeões e dois patachos, formada pelo Vice-Rei Duque de Osuña, além do General D. Francisco de Ribera.

No total, a Armada de D. Fradique de Toledo reunia 52 navios, 30 espanhóis e 22 portugueses. Os efetivos e equipamentos embarcados eram os seguintes:

O esforço de guerra, no que diz



Pessoal /equipamentos	Quantidades
Gente de guerra e mar	8.615 (9.496?) homens
Peças de Artilharia	801 espanholas e 384 portuguesas
Balas	52.343 espanholas e 24.820 portuguesas
Pólvora	4.609 espanholas e 1.136 portuguesas
Chumbo (quintais)	957 espanhóis e 352 portuguesas
Cordas (mechas)	1.047 espanholas e 310 portuguesas

respeito a Portugal, foi fruto de doações da sua nobreza e do alto clero. Castela arcava com as despesas quase sempre sozinha. A tentativa de Olivares de acabar com essa situação provocou revoluções em Portugal, na Catalunha, e Andaluzia.

2) O plano

Conhecidas as informações do Bispo e dos despachos chegados do Brasil, Felipe IV determinou a Olivares que organizasse a operação. Retransmitindo as ordens a D. Fadrique de Toledo Osório: “Reunir as Esquadras e Armadas espanholas com a de Portugal, embarcar para Salvador da Bahia, recuperar aquela praça e expulsar os Holandeses, definitivamente, do Brasil”.

D. Fadrique decidiu redigir duas ordens em 1º de dezembro de 1624. As ordens foram às seguintes: “[...] antes de partir todos se confessem e comunguem, para que com esse bom fundamento e princípio favoreça Deus o nosso inten-

to [...] ninguém seja ousado e embarque mulher de má vida nem qualquer outra sem licença minha por escrito, nem dizer blasfêmias nem outros juramento escandalosos, sob pena de serem castigados com muito rigor.” E continua a ordem: “os capitães de infantaria e de mar têm que compreender, que o capitão de mar é que governa, no sentido mais de marinha [...] o seu navio, sem que nisto nem em coisa alguma que lhe diga respeito se toque, se intrometa o capitão de infantaria... nem em mandar, nem, castigar os marinheiros nem artilheiros [os do navio] porque diz respeito ao capitão de mar”. Delimitava as competências e responsabilidades uns e outros para que “cessem as lutas que se tem visto do contrário” e que têm continuado a existir quase até aos nossos dias.

Estas ordens, e outras mais, ocupam-se também do plano de combate, recomendando-se aos capitães de mar, assim como aos de terra, que atuem de comum

acordo e em harmonia, quando suceda um destes casos, pois caso “contrário todos culpa e ao pela ser-lhe-á aplicada conforme o que resultar da discórdia”.

3) Navegação e sinais

No tocante à navegação e coordenação, foram convencionadas algumas medidas. Estabelecido entre as duas marinhas, o uso de sinais, “caso venham avistar velas desconhecidas, diurnas e noturnas”. Tudo o que se refira a canhões, galhardetes, lanternas içáveis, em uma ou outra verga, especificando também o modo de executá-las, usando o “aproamento” para o navio avistado, para assinalar a demora.

Além disso, foram adotados sinais de mudanças de rumo da capitânia, de fundear durante a noite, de avarias, de “pôr a capitânia no mar de través” (atravessar-se no mar pairando para esperar os atrasados ou por outro motivo). Assim como manobras em caso de se perder de vista a Capitania. Foram estabelecidas normas para “averiguar sobre velas que se avistem e que não sejam inimigas”, assim como não cortar a proa à capitânia. Ficou acertado ter uma senha diferente todos os dias, sem haver confusão entre umas e outras (reconhecimento diurno por sinal de voz).

Além dessas preocupações as fro-
tas de guerra deveriam estar preparadas no que diz respeito à disciplina e às ins-

truções para casos de se encontrarem o inimigo no alto-mar, ter cuidados diante da escuridão total, assim como as várias ordens particulares.

4) Orientação e manutenção

O plano de navegação traçado foi estabelecido segundo os seguintes princípios:

1º – Ninguém poderia dar meia volta e regressar a Espanha, sob “pena de morte”, dos Capitães.

2º – Ao dar-se ordem de se fazerem velas na baía de Cadiz, todos os navios deveriam aligeirar a manobra, de maneira a não fazer a Real abrandar, não a obrigando a esperá-los, procurando todos os navios sair com rapidez para o mar alto sem perder de vista a Nau Capitânia. Não se ordenou nenhuma formação, apenas mantêm-se as vista. O rumo inicial seria em direção a Punta Anaga, em Tenerife, nas ilhas Canárias, se o vento estivesse de Leste, mas se fosse de Norte utilizar-se-ia SW 1/4W.

3º – Do Sul das Canárias a direção seria Cabo da Boa Esperança, onde se esperaria a Armada Portuguesa, de Cabo Verde ir-se-ia para Pernambuco. E daí para a Bahia de todos os Santos.

4º – Os capitães e pilotos deveriam esmerar-se na manutenção da embarcação, na rota, de tal forma que caso a abandonassem seriam severamente castigados, ponto que se reiterava várias



vezes. Deveriam procurar ver-se sempre a Real, o navio que levava a insígnia de D. Fadrique na rota pré-estabelecida e, caso não encontrassem, ao chegar em Cabo Verde, esperariam os outros navios, mas se já tivessem passado cumpririam as ordens que lhes deixaria ali o Capitão-General. Procederiam da mesma maneira nas duas etapas seguintes, embarcando intérpretes, nos pontos de chegada previstos, tanto os navios atrasados como os que quase se tinham adiantados.

Durante a noite não poderiam perder de vista a lanterna da Nau Capitânia e, durante o dia, a sua bandeira, sendo também responsáveis os chefes da infantaria embarcada, aos quais incumbia “a guarda tanto de lanterna como de bandeira”.

5) A logística

O principal e mais crítico problema, naquele momento era a água, e continuaria a sê-lo por muito tempo. As instruções mostram a grande importância da conservação e da limitação da água. E advertindo, a que falte água ao navio, não será socorrido pelos demais, pois nenhum leva água, mais do que a necessária para a sua tripulação. Os capitães e os oficiais não devem consentir o desperdício, pois “Há de ser por sua conta a falta que tiverem”.

Como se verá, a comida era um problema que não dava especial preocupação, mas a água era vital, dada às cal-

marias equatoriais. Este grave problema demorou quase três séculos para ser resolvido, tendo-se conseguido com equipamentos destiladores de osmose inversa.

Para todas as outras eventualidades que pudessem aparecer, o Capitão-General disse “O restante remete-se para as ordens gerais dadas a 15 de dezembro de 1624”.

Não foi possível respeitar-se as unidades orgânicas do tipo Companhia, ou seja, conseguir embarcar cada companhia com os oficiais e respectivos armamentos. Muitas vezes sequer se respeitava as unidades com a mesma origem, isto é, distribuíam-se como podiam, pelos navios existentes. Algumas companhias completas puderam embarcar em um galeão, enquanto outras tiveram parte dos seus contingentes destacado em outro navio.

Nos quadros que foram elaboradas, as frases, “Várias Companhias”, na coluna correspondente, não se conhecendo em pormenor a composição desses destacamentos. É conhecido claramente o pessoal embarcado, havendo mesmo uma relação com “Contratados que vão na dita armada e o salário que gozam cada mês”, salário esse que variava entre os 250 escudos do “mestre de campo geral do exército, marquês de Coprani”, os 112 dos outros com o mesmo emprego, os 40 dos capitães de campanha, os 17 que recebiam os capitães

e os 12 do tambor-mor. Sem especificar, todavia, o soldo da tropa. Para se ter em conta a diferença entre um capitão de guerra e um capitão de mar, digamos que estes últimos tinham um salário de apenas 25 escudos.

Quanto ao embarque espanhol de mantimentos, sabe-se que no total se meteram 39.535 quintais de biscoito, até que houve panificação a bordo, 4.500 pipas de vinho Jerez e Málaga e grandes quantidades de toucinho, queijo, grãos, bacalhau, vinagre, óleo, 6.440 pipas de água, óleo e farinha de trigo

No que se refere a Portugal, sabe-se que levavam: dietas para o “hospital”, 360 carneiros vivos, 2.720 galinhas, 1.000 perus, 200 quintais de passas, uma boa quantidade de amêndoas, ameixas secas, açúcar, bolos brancos, conservas, enxergões, colchões, almofadas, lençóis e mantas.

Na relação figura tudo o que se embarcou de para a artilharia: 1.200 barris de pólvora, ferramentas necessárias, assim como armamento portátil e utensílios próprios para os soldados. Levavam ainda 1.500 lanças, 2.000 arcabuzes e 1.600 mosquetes.

EM DIREÇÃO AO TEATRO DE OPERAÇÕES

Quando já tinham tudo pronto, no dia 11 de janeiro de 1625, saiu o conjunto espanhol de Cadiz para Cabo

Verde. Na curiosa relação de navegação contida na “RESTAURAÇÃO”, há relatos da vida a bordo, como os da pesca de tubarão ou tartaruga do mar, que ajudavam a quebrar a monotonia dos dias intermináveis.

O que haviam decidido realizar, em Cabo Verde, veio tornar-se realidade no dia 4 de fevereiro, após semanas em que os portugueses já vinham esperando os espanhóis. E tendo tido o azar de perder, nos baixios da Ilha de Maio, o galeão *N^a Sra da Conceição*, quando se afogaram cerca de 140 homens, embora tivessem conseguido salvar o material de artilharia e os apetrechos do navio.

Antes de zarpar para a América, D. Fadrique convocou um Conselho de Guerra com todos os seus Capitães de Mar e de Guerra. A navegação pelo Atlântico em direção à Bahia viu-se salpicada pelas “calmarias equatoriais” e pelas refrescantes chuvas, que, embora servissem para repor a água potável, causava doenças entre a tripulação e provocava um número sensível de baixas.

No dia 29 de março, véspera da Páscoa, após 74 dias de navegação desde Cabo Verde, surgiu a armada à entrada da Bahia, encontrando-se com uma caravela das forças sitiadoras enviadas pelo seu chefe, D. Francisco Mexia, com informações sobre as posições e as forças do inimigo holandês. Segundo ele, o inimigo “conta com 600 holandeses,



400 alemães, franceses e valões e cerca de 400 a 500 negros”.

D. Fadrique, diante da situação, ordenou que a esquadra entrasse na baía formada em meia-lua, para impedir qualquer tentativa de fuga dos navios holandeses que ali estavam, os quais, sem notícias, pensaram primeiro tratar-se de uma esquadra holandesa.

A eloquência do Padre Antonio Vieira, que resistia no interior, desde que saíram de Salvador, juntos aqueles que o puderam fazer, assim se expressou: “no dia da redenção do mundo, nos quis Deus mostrar a nossa, antecipando-nos as aleluias com a primeira vista da nossa armada, a qual, dia de Páscoa da Ressurreição, primeiro de abril, de 1625, amanheceu toda dentro da Bahia, posta em ala, para que as velas inimigas, que no porto estavam, não pudessem sair nem escapar [...]”.

DESEMBARQUE, CERCO E CONQUISTA

No dia 1º de abril de 1625, deram-se as ordens de desembarque para a infantaria e a artilharia de cerco. No dia seguinte, a Armada melhorou o seu ancoradouro, aproximando-se da cidade e dos navios holandeses, que ali estavam fundeados. Eram seis navios grandes e dez ou onze embarcações pequenas, mais quatro que estavam encalhados e serviam como baterias.

No dia 3 iniciaram-se as tarefas

de abrir trincheiras ao lado de São Bento, por onde passaram os regimentos de Almeida Osório e duas companhias de soldados locais, que já se encontravam cerco da cidade. Ali foi instalado o Posto de Comando do Mestre de Campo, General D. Pedro Rodriguez Santiestéban, Marquês de Coprani, por onde desfilaram os regimentos de D. Antonio Moniz Barreto, das quatro Vilas e outras duas das companhias sitiadoras.

Ali também se estabeleceu o quartel-general de D. Fadrique de Toledo Osório. Neste dia 3 os holandeses realizaram uma sortida no momento em que as guardas dos sitiados, estavam a descansar. Esta ação poderia ter feito fracassar o desembarque, mas a reação vigorosa dos atacantes causou 40 mortos e 60 feridos aos holandeses. Nesta ação, veio a falecer o Mestre de Campo de D. Pedro Osório, dois capitães castelhanos e mais D. Francisco de Almeida.

De forma geral, oficiais e a tropa lutaram com valentia, tendo havido mais três investidas sobre o Quartel do Carmo, o qual foi acudido rapidamente. No dia 4, continuou-se cavar trincheiras paralelas às defesas da praça e, no dia seguinte, montar a artilharia, no Carmo. Um esforço terrível, pois não havia mulas, para transportar. Tudo foi feito com a força dos braços. Nos dias seguintes continuaram as escaramuças e o cerco foi se apertando, fazendo-se prisioneiros



Restituição da Bahia, segundo Albernaz

ros e apanhando alguns fugitivos que forneciam informações, sobre a situação interna da cidade.

Em 8 de abril as baterias bombardearam a frota holandesa, que aproveitou a noite para retirar os seus navios, carregando muitos mortos e feridos. Até o dia 15 continuaram os bombardeios e as aberturas de trincheiras, quando D. Fadrique mandou instalar mais artilharia no Carmo e construir uma ponte para poder transportar as peças para o Posto das Palmeiras.

No dia 16 incorporou-se na força atacante um filho de Martim de Eça, Governador do Espírito Santo, com duas caravelas, seis canoas e 300 ho-

mens. Informou da atuação de oito naus holandesas que tinham saído da Bahia para a Angola e que, no regresso quiseram apoderar-se da Campina do Espírito Santo, tendo à pronta ação de Martim de Eça, frustrado as pretensões.

No dia 20, depois de instalar a artilharia nas novas trincheiras abertas, começou a bater-se a cidade com canhões de grande calibre, tendo o bombardeamento continuado sem interrupção, até o dia 22, causando grandes estragos, com “brulotes” navios incendiários. Lançaram dois, durante uma noite sem lua, a toda a vela e favorecidos pela corrente marítima, de modo a que os sitiadores acreditassem que eram navios que tenta-



vam romper o cerco e fugir, pelo que a reação deveria ter sido a de os abordar.

Mas não caíram na armadilha e um tiro afortunado do galeão de Roque Centeno fez ir pelos ares o que ia à dianteira, sendo o outro retirado por lanchas dos navios. No dia 30 de abril, assinou-se a capitulação, 30 dias depois do início do cerco, saindo da praça 1.912 holandeses, ingleses, alemães, franceses e valões, entregando 18 bandeiras, 260 peças de artilharia, 500 quintais de pólvora, 600 escravos negros, 7.200 marcos de prata e várias outras mercadorias em um montante de 300.000 ducados.

Foram apresados seis navios, entre eles a capitânia, pois o resto tinha sido afundado pela artilharia durante o cerco. As baixas que custou a operação foram, para além do mencionado Mestre de Campo D. Pedro Osório, 6 capitães, e 65 soldados mortos. Além de 9 capitães e 55 soldados feridos.

PONTO FINAL NA BAHIA

No momento em que D. Fadrique se preparava para regressar à Espanha, foi informado de que uma caravela vinda das ilhas Canárias e um “patacho”, de aviso, mandado pelo inimigo, que ignorava que a Bahia já havia caído, e que uma esquadra holandesa se aproximava, com reforços para a Bahia.

Reunido novamente o Conselho

de Generais, a maioria opinou que se deveria aceitar o combate nas águas estreitas da Bahia, sem perseguir depois os que escapassem, por certamente estarem necessitando reparações nos cascos e com poucos viveres, para campanha tão demorada. De fato, no dia 22 de maio, apareceram nas entradas da Baía de Todos os Santos, 34 embarcações formadas em duas colunas e acercando-se, segundo parece, ignorando que Salvador já estava nas mãos dos portugueses e espanhóis.

Prudentemente, D. Fadrique ordenou que seis de seus galeões se colocassem a Barlavento para apanhar os adversários entre dois fogos. Nas manobras que se seguiram um dos melhores galeões encalhou em Santa Teresa, enquanto os demais entraram em contacto com o inimigo, levando a que os holandeses dessem meia-volta, e regressaram para onde estavam fundeados. Dando a entender de que se conformavam com a retirada.

Esta falta de perseverança por parte do comando espanhol privou-o de uma grande vitória, que podia ter deixado os holandeses tão receosos que provavelmente a ação de Piet Heyn de tomada da frota de 1628 ou a expedição que se seguiu a Pernambuco, em 1630, não tivessem acontecido.

Seja como for, fosse este ou não o motivo da azeda luta de D. Fadrique com o Conde Duque, o primeiro navio de re-

gresso a Espanha zarpar no dia 25 de agosto de 1625, tendo perdido por abandono o velho *San Nicolás*, cujas tábuas racharam ao passar o Equador. Passou ao longo da costa do Marrocos e chegou a Málaga no dia 24 de outubro de 1625. Oitenta dias depois de haver saído de São Salvador da Bahia.

Vários navios separaram-se do grosso da Esquadra. A capitânia de Portugal e a almiranta das Quatro Cidades, que iam juntas ao passar na costa dos Açores, encontraram três navios holandeses que regressavam carregados da Guiné, e imediatamente os apressaram.

Os holandeses recorreram ao ardil de deitar fogo a uma coberta inferior para que os novos donos abandonassem o navio, mas exageraram e puseram fogo a mais, e um dos navios foi pelos ares embora a Capitânia portuguesa tenha logrado salvar 90 homens, tendo morrido o Mestre de Campo, D. Juan de Orellana, o Capitão D. Antônio de Lemos e quase todos os oficiais. Outros navios da esquadra dispersos foram chegando felizmente a Cadiz depois de terem sofrido várias vicissitudes.

EXPULSÃO DOS HOLANDESES

Chegada a notícia da expulsão dos holandeses da Bahia a Lisboa e a Madri, o Rei não olhou as despesas para celebrá-la com todo o fausto. A

pólvora foi utilizada para os foguetes que acompanharam, sem dúvida, as touradas, os belos desfiles de cavaleiros montados nos cavalos bem engalanados, enfim, tudo aquilo que “em tempos de fidalguia”, se costumava fazer.

O quadro “A recuperação da Bahia” comemora a façanha de D. Fadrique de Toledo, que, em maio de 1625, conseguiu recuperar dos holandeses o porto brasileiro de São Salvador da Bahia de Todos os Santos, devolvendo a soberania à Coroa Portuguesa de Felipe III. A tela, obra de maturidade de Juan Bautista Maíno, é uma peça mestra e destaca-se no seu conjunto pela sua luminosidade, e pela sua originalidade no tratamento do tema, fugindo do triunfalismo e mostrando com simplicidade a dor da guerra.

No fundo e com ar teatral, D. Fadrique mostra aos vencidos um retrato alegórico de Felipe IV pisando a Heresia, a Ira e a Guerra, enquanto a Vitória e o Conde Duque de Olivares coroaram o monarca com a coroa de louro. Em primeiro plano vê-se as sequelas da batalha: alheias à celebração do triunfo, duas pessoas socorrem um soldado ferido perante o olhar penoso de vários homens, mulheres e crianças, encarnação viva e realista da Piedade, da Caridade e do Sofrimento.



Quadro "A Recuperação da Bahia", de Juan Bautista Maíno

RECONQUISTA – 1625

A falta de tenacidade e perseverança de D. Fadrique, deu alento aos holandeses e permitiu que pudessem apresentar a sua derrota como um mal menor. Dando ânimo aos holandeses, para não desaminar na sua procura de dividendos. Prolongando a luta os holandeses que se retiraram da Bahia, dividiram-se por três grupos seguindo os princípios estratégicos da atividade. Um deles regressando para a metrópole com o seu armamento, outro foi atacar o castelo da Mina na Guiné, governado por D. Fernando Sotto Mayor, onde sofreu uma grande derrota, e um terceiro dirigiu-se para Porto Rico, onde após um ataque e desembarque, lutando por 28 dias até ser escorraçado, com muitas perdas. Das

quais 400 mortos. Retornando à Holanda, deixando um galeão novo.

DIANTE DE PERNAMBUCO, O PONTO FINAL

Entre 1629 e 1634, holandeses, ingleses e os franceses, ocuparam várias Ilhas das Antilhas. Dentre elas a Fonseca, Tobago e Barbados. Além de São Cristóvão, Santo André, e algumas outras desabitadas. A Espanha reage, retomando algumas ilhas, em setembro de 1629, destruindo oito navios corsários ingleses. Com a sua frota regressando à Espanha, com segurança, em 1º de agosto de 1630.

Os holandeses continuavam atacando em: Curaçao, Aruba, Saba, Santa Cruz e outras ilhas das Caraíbas. Algumas vezes com a conivência de ingleses e franceses.

A parte que mais nos toca, diz respeito à Bahia e Pernambuco em relação Piet Heyn. O infatigável holandês, em vez de retornar à Holanda, desfrutava com a prata conquistada. E Piet Heyn, seguindo para a Bahia, onde em 1627 apresou uma rica frota portuguesa carregada de açúcar e tabaco, prosseguindo depois para a costa brasileira como informante da Companhia das Índias Ocidentais.

Ao regressar a Holanda, em 1629, veio a falecer, nas águas do Canal da Mancha, tendo sido substituído pelo Almirante Hendrick Lonck, com ordens para preparar uma nova expedição contra o Brasil. No dia 14 de fevereiro de 1630, chegou diante de Pernambuco, e ocupou Recife, apoderando-se do Nordeste brasileiro. Contando com 67 grandes navios e 6.000 soldados, após o desembarque, seus homens avançaram em direção à cidade, previamente evacuada pelo Governador Matias de Albuquerque, que contava apenas com vinte homens para a sua defesa. De início ordenou o incêndio de Recife, enquanto os navios que se encontravam no porto, privavam os holandeses de despojos avaliados em cerca de 4.000.000 de pesos. Albuquerque, tal como fizera na Bahia, iniciou o bloqueio de Pernambuco, no interior.

EM SOCORRO DE PERNAMBUCO

Espanha e Portugal organizaram forças e esquadras para socorrerem Per-

nambuco, sob o Comando de D. Antônio de Oquendo, tendo como Almirante D. Francisco de Vallencilla, que contava com 16 navios, espanhóis e portugueses, com cerca de 5.000 homens de infantaria. Saiu de Lisboa em 5 de maio de 1631, demorado 68 dias até chegar à Bahia de Todos os Santos, onde reforçou a guarnição de Salvador e enviou socorro para a Paraíba, despachando a frota do açúcar para a Europa.

Em 3 de setembro Oquendo voltou para o mar contando com 20 navios de guerra e um comboio de 36 a velas. O Almirante Pater, holandês, que guardava Pernambuco com a sua esquadra, saiu em perseguição a Oquendo, convencido da sua vitória, pois suas forças excediam em 800 toneladas as de Espanha, além de ter uma artilharia de calibre maior e a suas naus serem superiores às de Castela e Portugal.

Oquendo formou sua linha de batalha no dia 12 de setembro, quando se deu o confronto. Curiosamente a capitânia abordou a capitânia contrária, assim como a almiranta a almiranta, tendo o resto das forças holandesas e hispânico-portuguesa, disparando os seus canhões a uma distância muito maior do que a que seria eficaz, diante de um bombardeio praticamente inútil.

Do combate entre os comandos, resultou que a capitânia holandesa explodiu e a almiranta espanhola foi



afundada, tendo ficado em mau estado a almiranta holandesa e com 250 mortos a capitânia de Oquendo, dentre os quais quatro importantes capitães de mar e de guerra. Também combateu o pequeno galeão espanhol (galéoncete) *San Buenaventura*, que se rendeu, e o português *N.S. dos Prazeres*, que ficou tão mal tratado que foi enviado para a Bahia. As baixas foram estimadas em 585 mortos e 200 feridos, mas, para alguns, teriam sido 1.500 para ambos os lados.

As baixas holandesas foram muito maiores e Oquendo rumou para Pernambuco, para onde enviou as 12 caravelas que levava com socorros. Até o dia 17, sua missão era somente acompanhar estes esforços regressando para a Península, após travar algumas escaramuças.

No regresso perderam-se, devido ao mau tempo, o galeão capitânia das Quatro Cidades e o português, comandado por D. Duarte de Eça; o resto prosseguiu sem mais novidades e, em 21 de novembro, chegou a Lisboa. Se bem que a vitória tática correspondesse, sem dúvida, a Oquendo, deixou-se ao inimigo o domínio do mar, vital para reafirmar a presença holandesa em Pernambuco, conseguida com tanto esforço. Assim, a vitória estratégica foi da Holanda.

Por tudo isso o Rei de ambas as Coroas Peninsulares, com seu tesouro muito maltratado, não teve outro remédio senão preparar outra expedição

a Pernambuco, em 1635. A Armada de Castela, levando como General D. Lope de Hoces e como Almirante D. José de Menezes, e a de Portugal, de D. Rodrigo Lobo como comandante e com D. João de Sequeira, como almirante. Somando as esquadras e escoltas, a força totalizava 30 navios, que saíram de Lisboa, no dia 7 de setembro de 1635, chegando ao Recife em 26 de novembro. Ao chegarem, contudo, não puderam atacar os nove navios holandeses ali fundeados, devido o excesso de calado dos galeões, e desembarcaram a tropa em Alagoas e na Bahia.

No ano seguinte, uma vez organizada a frota do açúcar, que deveria seguir para Lisboa, saiu D. Lope com a sua capitânia (o galeão *Altamira*) e um patacho para tentar reconquistar Curaçao, com o restante da Esquadra seguindo para a Europa. Foi atacado por oito navios holandeses, nos dias 19 e 20 de fevereiro de 1636, sem nada conseguir. Reunindo-se ao resto da esquadra, regressou a Lisboa.

Devido ao comportamento de D. Lope de Hoces, houve desavenças entre o Comando Português em terra, de Matias de Albuquerque, e o Comando Espanhol do mar, exercido por D. Lope. O general português, mesmo depois do falecimento do espanhol, acusou-o de não ter comunicado com a costa para saber o que se passavam interior, no ataque e no cerco de Pernambuco. Caso o tivesse

feito, poder-se-ia ter recuperado a praça naquele momento, visto que não havia mais de 200 defensores holandeses. Censurou também o desembarque em Alagoas, terra inóspita e longínqua do local de concentração das tropas sitiadoras.

Em uma perspectiva imparcial, torna-se evidente que o reforço contribuiu decisivamente para o fracasso de Maurício de Nassau, em março de 1638, quando pretendeu apoderar-se da capital da colônia portuguesa com 45 velas e 6.000 infantes.

A ÚLTIMA ESQUADRA IBÉRICA

A última esquadra hispano-portuguesa foi armada no ano de 1638. Dando provas da sua confiança no Reino Lusitano, Felipe III (IV de Espanha) designou o Capitão-General do Mar Oceano, o português Conde de Linhares, que recusou a designação, parece que por haver desavenças com o Regente de Portugal, recaíndo então o comando sobre D. Fernando Mascarenhas, Conde da Torre e ex-Governador de Tânger.

Já com a guerra declarada com a França e com os exércitos franceses a atacar Fuenterrabia, saiu Mascarenhas de Lisboa com as esquadras de Castela e Portugal, que totalizavam 41 navios. Os 23 de Portugal eram comandados por D. Francisco de Melo e Castro, que tinha como Almirante D. Cosme de Couto

Barbosas, e os 18 de Castela eram comandados por D. Juan de Veja Bazán Pimienta. Entre as forças de Infantaria, que somavam 5.000 homens, incluía-se metade do Terço da Armada, organizado por D. Lope de Figueroa no reinado de Felipe II de Espanha.

O PREÇO DE UMA CONQUISTA

É Curioso ressaltar que, segundo alguns cronistas, a saída de Mascarenhas de Lisboa teve lugar no dia 7 de setembro de 1638, dia em que as forças espanholas comandadas pelo Marquês de Mortara, romperam a linha de cerco francesa em Fuenterrabia, destroçando as forças que comandava o Marquês de La Force, provocando um verdadeiro massacre e a retirada precipitada dos franceses. Como é impossível aceitar que os correios do norte da Península chegassem “em tempo real”, como hoje em dia, ou Mascarenhas saiu da barra à espera de notícias e quando elas chegaram dirigiram-se para o Sul; ou então a saída de Lisboa e a grande vitória espanhola não tiveram nenhuma relação.

Estas esquadras chegaram ao Cabo Verde no princípio de 1639 e aí se instalou uma terrível epidemia, que provocou a morte de mais de 3.000 homens. O Conde da Torre ficou naquele arquipélago quase um ano e até o princípio de janeiro de 1640 – o ano dos liber-



tadores – não pôde zarpar para Recife, praça então sitiada por terra por forças portuguesas.

Ao encontro da Armada de Mascarenhas, saiu a holandesa do Almirante Loos, e, no dia 12 de janeiro, entre Itamaracá e Goiânia, ao norte do Recife, as duas forças entraram em um combate confuso, no qual ambas as partes declararam vitória. O almirante holandês teria morrido a bordo da sua Capitânia, que afundou durante a refrega. Durante os dias 14 e 17 tiveram lugar novas lutas entre a Paraíba e Rio Largo, mantendo-se sempre os holandeses à distância evitando a abordagem, conforme aconteceu com Lope de Hoces.

Nesses combates rendeu-se um navio português, comandado por D. Antonio da Cunha e Andrade, e um espanhol acostou, juntamente com o holandês que o atacava. O resultado pode considerar-se como um empate, mas, como foi já tantas vezes repetido, o mar ficou para a Holanda, que, por isso, foi vitoriosa. Nassau, ao mesmo tempo em que mandou castigar alguns dos seus capitães menos combativos, mandou celebrar o triunfo.

D. Fernando Mascarenhas, criticado pelos espanhóis, já que o ambiente político em Portugal mudara com a revolta libertadora, regressou preso à Península Ibérica. Aqui acaba a história das ações combinadas navais hispano-portuguesas no Brasil.

Maurício de Nassau, foi removido do Governo do Brasil, após várias desavenças com os diretores da Companhia das Índias Ocidentais, em 6 de maio de 1644.

Portugal, uma vez senhor dos seus destinos, empenhou-se de novo na guerra contra a Holanda e, reunindo tropas peninsulares e crioulas, derrotando o holandês em 19 de abril de 1648 e em 9 de fevereiro de 1649, ambas as vezes nos Montes Guararapes.

Em 1653, uma armada portuguesa formada por 77 navios atacou por mar o Recife e por fim, no dia 26 de junho de 1654, a praça capitulou e o Brasil ficou inteiramente sob a jurisdição de Portugal. O ponto final deu-se em 1661, quando a Holanda, após receber uma compensação de 4 milhões de cruzados, abdicou oficialmente de suas pretensões ao Nordeste brasileiro. ●