

Velas e canhões no expansionismo holandês do século XVII

William Carmo Cesar

Capitão de Mar e Guerra, Professor de História Naval da Escola Naval, tem experiência e interesse em História, com ênfase na formação, desenvolvimento e atuação do Poder Naval.

RESUMO

Entre 1599, ocasião em que Olivier van Noort na pioneira viagem de circum-navegação holandesa atacou o Rio de Janeiro e, 1654, quando houve a capitulação na Campina do Taborda e a retirada do Nordeste, os holandeses efetuaram vários ataques, incursões, invasões e ocupações no litoral da América, no Atlântico Sul, então parte do Império Português. Nesse espaço de tempo, que abrange metade do século XVII, a novíssima república das Províncias Unidas dos Países Baixos, separada da Espanha do católico Habsburgo Felipe II, avançou vorazmente sobre as colônias do vasto Império então luso-espanhol espalhado por terras da América, da África e da Ásia.

PALAVRAS-CHAVE: Expansionismo holandês, era da vela, poder naval

ABSTRACT

Between 1599 and 1654 the Dutch attacked and occupied the American Coast on the South Atlantic, that were part of the Portuguese Empire. On those same years Olivier van Noort in the first Dutch circumnavigation journey attacked Rio de Janeiro and Campina Grande capitulate together with the northeast withdrawal. In this period of time (half of the 17th century) the newest republic of the United Provinces of the Netherlands, apart from Spain's Catholic Philip II, advanced voraciously on the colonies of the vast Spanish empire than luso-spanish scattered on American, African and Asian lands.

KEY-WORDS: Dutch expansionism, the era of sail, naval power

AS PROVÍNCIAS UNIDAS DOS PAÍSES BAIXOS

Em 1567, as províncias do Norte dos Países Baixos que haviam aderido ao Calvinismo, se rebelaram contra a metrópole espanhola, lideradas pela cidade de Amsterdã, e se declararam independentes. A disputa pela libertação do jugo espanhol foi longa e teve o apoio da anglicana Elizabeth I que, em 1588, enfrentou com sucesso uma tentativa de invasão espanhola à Inglaterra, determinada por Felipe II, episódio que ficaria conhecido como a Campanha da Invencível Armada. O reconhecimento da soberania holandesa somente seria formalizado pela Espanha com a Paz de Vestfália, em 1648, ao final da Guerra dos Trinta Anos.

Desde o século XV, portanto bem antes de a Holanda se tornar uma nação livre de fato ou de direito, cidades das províncias do Norte como Amsterdã, ao lado de Bruges, e Antuérpia, em Flandres, já desfrutavam de uma prosperidade invejável no contexto europeu, graças à indústria têxtil e, principalmente, à pesca e à indústria e comércio de peixe salgado e seco

(arenque), pedra angular da riqueza holandesa¹. Com a extensão de suas atividades comerciais para o transporte marítimo, logo os navios mercantes holandeses passaram a dominar as rotas comerciais entre os litorais Norte e Sul da Europa, do Báltico ao Mediterrâneo, roubando espaços antes ocupados pelos hanseáticos, ibéricos e venezianos e adquirindo a supremacia naqueles mares europeus. Em paralelo veio o aperfeiçoamento tecnológico na construção naval e, posteriormente, o desenvolvimento da fundição de canhões navais, atividades apoiadas por empreendimentos comerciais lucrativos e organização financeira bem estruturada.

AS GUERRAS HOLANDESAS

O expansionismo holandês sobre os mares teve o respaldo teórico do compatriota Hugo de Grotius, desde 1609, quando esse jurista escreveu sua tese do *Mare liberum*, segundo a qual o mar deveria ser um bem compartilhado por todos e não monopolizado por qualquer nação². Esse expansionismo, que se iniciou com a invasão do monopólio ibérico, levaria a Holanda a algumas guerras contra a Espanha e Portugal mas também contra a sua ex-aliada e protetora Inglaterra e a França. Dentre essas guerras, que envolveram interesses marítimos, comerciais, questões religiosas e poderes políticos de soberanos europeus norte-ocidentais, podemos destacar a dos Oitenta Anos (1568 –1648), ou da Independência da Holanda que inclui uma fase Hispano-Holandesa (1621 – 1648), e as Anglo-Holandesas (1652 – 1674).

Com grande envolvimento marítimo os conflitos acima incluíram várias operações navais e batalhas travadas não só nos mares domésticos europeus, mas também nas águas distantes dos três grandes oceanos Atlântico, Índico e Pacífico, conforme demonstração da TABELA 1 no final deste artigo.

Cabe, agora, uma questão: como um Estado há tão pouco tempo autônomo enfrentou todas essas ações navais, muitas tão longe de suas bases, e com que recursos e meios?

Obviamente, com a criação das duas Companhias das Índias, a Oriental em 1602 e a Ocidental em 1621, e o esforço conjunto de ambas com os governantes das Províncias Unidas e o financiamento de alguns segmentos comerciais particulares, os holandeses puderam prover os recursos financeiros necessários a tais empreendimentos.

Mas, com que recursos bélicos e de que modo enfrentaram adversários com alguma experiência anterior em guerras e ações navais, não somente em suas águas costeiras como nos mares longínquos?

A meu juízo, dois elementos foram fundamentais: as velas e os canhões!

De fato, graças a velas propulsoras cada vez mais aperfeiçoadas e à instalação de canhões a bordo, o Poder Naval foi capaz de ser levado para impor a vontade dos comandantes navais em cenários distantes, como o estreito de Málaca, por exemplo. Como afirma o historiador sueco Jan Glete³, “a combinação de canhões pesados com navios a vela é normalmente vista como uma revolução tecnológica de importância decisiva para a expansão europeia ultramarina bem como para a estratégia da própria Europa”.

Mas como se deu essa revolução tecnológica?

Como foi o desenvolvimento daqueles dois elementos e do seu emprego “conjunto” e “decisivo” ao longo do século XVII?

O DESENVOLVIMENTO DO NAVIO DE GUERRA A VELA

Bem antes das guerras holandesas, navios de guerra a vela já eram empregados nos mares do Norte e Báltico – enquanto as galeras a remos medievais prevaleciam no Mediterrâneo. Eram as cogas, pequenos navios de borda alta e propulsão a pano providos de um único mastro onde arvorava uma vela retangular. Utilizadas pela Liga Hanseática e vistas com frequência em portos como Amsterdã, Antuérpia e Bruges, além de incluir soldados em suas tripulações,

¹ CAMINHA, João Carlos Gonçalves. *História Marítima*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1980, p.69.

² REYNOLDS, Clark G. *Navies in History*. Annapolis, Maryland: Naval Institute Press, 1998, p.45.

³ GLETE, Jan. *Warfare at sea, 1500-1650. Maritime conflicts and the transformation of Europe*. New York: Routledge, 2000, p.21.

desde meados do século XIII as cogas passaram e ter torres de madeira fortificadas montadas sobre os seus conveses, à proa e à popa, e cestos de gávea instalados no alto dos mastros suficientes para abrigar um ou mais vigias, como também o leme central à popa. Assim estruturadas para a defesa elas foram sendo transformadas em verdadeiras fortalezas flutuantes capazes de representar formidável ameaça para qualquer adversário⁴ de seu tempo, ainda que tivessem como armamento as tropas embarcadas e não levassem canhões a bordo.

A partir das cogas os navios evoluíram. Os dois castelos posteriormente foram substituídos por um único, na popa, mas acabaram por desaparecer por completo, dando lugar a um convés superior corrido, de proa a popa. A mastreação foi a responsável pelo maior avanço. Do mastro simples com vela retangular, característico daquela pioneira belonave hanseática, progrediu-se para os múltiplos mastros, arvorando velas retangulares e latinas. Das pequenas e manobreadas caravelas portuguesas e naus ibéricas, evoluiu-se para as carracas e os galeões de meados do século XVI. Este último, que no século XVII chegou a montar mais de três mastros, tornou-se um navio legendário de extraordinário armamento e manobra ligeira que podia servir simultaneamente como mortífero navio de guerra e eficaz navio mercante⁵. Logo foi aperfeiçoado pelos holandeses, em sua versão denominada pinaça, um pouco mais robusta e muito empregada nas escoltas a comboios mercantes formados também por um típico navio especializado em carga, a *fluit*. Longo, de pouco calado, fundo chato, costado arredondado junto à popa, proa baixa, menor velame que os demais mercantes de mesmo tamanho e maior capacidade de carga, deslocando entre 200 e 500 toneladas, as *fluiten*, ainda que mais lentas, junto com as pinaças produziam mais eficiência e menores custos para a Marinha Mercante holandesa⁶.

OS CANHÕES A BORDO

Mastros e velas – ao lado do aperfeiçoamento de instrumentos e técnicas de navegação, como a bússola, o astrolábio e a linha de barca que permitiram o cálculo da latitude e a estima do ponto no mar – deram dimensões estratégicas aos navios, possibilitando a navegação de longo curso. Mas faltava um elemento para implementar a capacidade estratégico-militar do navio de guerra: o canhão.

Algumas armas de fogo relativamente pesadas, fabricadas na Europa, passaram a ser utilizadas na guerra desde meados dos 1300. Elas podiam ser produzidas em ferro ou em bronze. Os canhões de bronze tiveram a preferência dos especialistas na condução da guerra por serem mais leves, mais resistentes e menos sujeitos a corrosões e a superaquecimentos, apesar de mais caros devido aos preços do cobre e do estanho. No início do século XVI, eram famosas as fundições do Sul dos Países Baixos⁷, ainda ao tempo em que aquela região estava ligada à Áustria Habsburga, cujos canhões de bronze eram muito procurados pelos monarcas ingleses e espanhóis.

Empregados inicialmente na guerra terrestre, os canhões tiveram na mobilidade o seu grande obstáculo, principalmente no que diz respeito aos de grande porte, mais pesados, utilizados nos sítios às cidades fortificadas. A sua colocação a bordo, que de certa forma solucionava a questão da mobilidade, esbarrou em um problema mais complexo, a estabilidade do navio – o peso alto sempre foi um dos maiores causadores de emborcamentos. Apesar disso, canhões começaram a ser levados para os navios a partir do século XIV, colocados nos conveses principais e nos castelos, inicialmente os de pequeno calibre, incapazes de causar grandes danos à estrutura do navio. Eram os chamados canhões *men killers*, mata-dores de homens, utilizados contra as tro-

⁴ GARDINER, Robert. *Cogs, Caravels and Galleons. The Sailing Ship 1000-1650*. New Jersey, USA: Chartwell Books Inc., 2000, p.50.

⁵ CIPOLLA, Carlo M. *Canhões e velas na primeira fase da expansão europeia (1400 – 1700)*. Lisboa: Gradiva Publicações Ltda., 1989, p.79.

⁶ GARDNER, op. cit., p.123.

⁷ CIPOLLA, op. cit., p.37.

pas de abordagem. A preferência era pelos canhões de bronze, pelas razões anteriormente citadas. Os canhões de ferro fundido somente começaram a ser empregados em maior escala como canhões navais a partir de meados do século XVII.

Provavelmente em 1501, um construtor naval de Brest, na França, de nome Descharges, idealizou pequenas aberturas ao longo do costado que permitiram a colocação de canhões nos conveses inferiores. Essas famosas “portinholas” foram fundamentais para o desenvolvimento dos grandes navios da guerra da era da vela, ao tornar possível a instalação de canhões de maior calibre e em maior quantidade a bordo, os chamados *ship killers*, destruidores de navios. Graças a essa invenção, a partir do início do século XVI começaram a surgir belonaves com mais de um convés de canhões. Estes passaram a ser colocados em berços sobre rodas, presos por cabos e aparelhos que controlavam o recuo e possibilitavam o seu reposicionamento para o tiro, faina trabalhosa que demandava algum tempo. A velocidade de recarga era função do adestramento da guarnição. O sistema não permitia muita margem para elevação e conteira, esta última sendo dependente da manobra do navio.

Os navios ingleses *Mary Rose* (1510) e *Henry Grace a Dieu* (1514) foram dos primeiros a contar com aquelas portinholas. O *Mary Rose*, uma carraca de cerca de 500 toneladas, com aproximadamente 40 metros de comprimento e 12 metros de boca, comissionado em 1511 e modernizado em 1536, curiosamente carregava a bordo canhões leves nos castelos, alguns voltados para dentro do navio, e outros mais pesados nos costados, além de armas de infantaria, como lanças, arcos e flechas, devendo ter sido empregado tanto em combates à distância como em abordagens. Em julho de 1545 ele afundou próximo ao Solent, ao largo de Portsmouth, possivelmente em razão de fortes ventos que fizeram embarcar água a bordo através de algumas daquelas portinholas de canhão, deixadas abertas em conveses inferiores. Destroços da estrutura e material de bordo, inclusive alguns armamentos, foram resgatados no início dos

anos 1980, e hoje estão conservados em um Museu localizado nas Docas Históricas de Portsmouth, Inglaterra.

OS NAVIOS DE LINHA

No século XVII, em função do considerável crescimento e diversificação dos tipos de navios de guerra a vela, surgiu na Inglaterra um sistema de classificação tendo como parâmetro a quantidade de canhões a bordo e o número de conveses artilhados. Veja-se a classificação de navios na TABELA 2 no final deste artigo.

Apenas as três primeiras classes, pelo seu maior poder de fogo, eram destinadas a engajar na linha de combate. Por essa razão, os navios de guerra com 60 ou mais canhões a bordo passaram a ser denominados navios de linha e se tornaram os navios capitais das armadas da era da vela.

Os de 4ª classe foram designados cruzadores e os de 5ª e 6ª, fragatas. Esses, por serem mais leves e mais velozes, eram empregados em serviços especiais, como reconhecimento, escolta e apoio.

Em 1628, na Suécia foi lançado o *Vasa*, um dos maiores de sua época com 1.200 toneladas de deslocamento, 70 metros de comprimento e quase 12 metros de boca, com dois conveses artilhados e cerca de 68 canhões, dentre os quais alguns de 48 libras. Com uma história curta e trágica – esse navio de guerra naufragou logo em sua primeira saída, ainda no porto de Estocolmo –, ele pode ser considerado como uma belonave de transição para o moderno navio de linha. Depois de permanecer por mais de três séculos no fundo da baía, o *Vasa* foi posto a reflutuar em 1961. Desde então ele pode ser visto, primeiro em uma estrutura temporária e, finalmente, a partir de 1990, em uma doca seca no moderno Museu Vasa, na capital sueca.

Menos de uma década depois do lançamento do *Vasa*, era construído na Inglaterra um dos primeiros navios de linha verdadeiros, com três conveses e cerca de cem canhões: o *Sovereign of the Seas*.

Na Holanda, à época das guerras com a Inglaterra na segunda metade do século XVII, o novo capitânia de Ruyter, em 1666, o *De Zeven Provinciën*, levava a bordo 80 ca-

nhões que, de acordo com a classificação inglesa, equivalia a um navio de linha de segunda classe.

A mais famosa belonave dessa classe certamente é a *Victory*, lançada na segunda metade do século XVIII, em 1765, e comissionada em 1778. Com 3.500 toneladas, 56,7 metros de comprimento e 15,8 metros de boca, ela se imortalizaria, 40 anos após o seu lançamento, como capitânia do Almirante Nelson na Batalha de Trafalgar, em 1805. A *Victory*, ainda hoje preservada, pode ser visitada e percorrida, em todo o seu esplendor, também nas Docas Históricas de Portsmouth.

Mas, como operavam esses navios de linha e como eram os engajamentos navais nos anos 1600? É o que passaremos a abordar a seguir.

A LINHA DE BATALHA

A introdução do canhão a bordo veio trazer novas perspectivas ao combate naval. O aumento do poder de fogo e, consequentemente, do alcance e da capacidade de destruição da artilharia naval, vão proporcionar uma abertura gradativa na distância de engajamento.

A tática de combate corpo a corpo no convés foi deixando de ser predominante em favor do engajamento da artilharia. Já em 1588, por exemplo, durante a investida da Armada Espanhola no Canal da Mancha, canhões de grosso calibre dos navios ingleses mostraram-se decisivos em detrimento da abordagem, preferida pelos espanhóis, e o engajamento foi decidido pelas forças inglesas apenas pela artilharia naval.

Como os canhões eram distribuídos pelos vários conveses e dispostos pelas bordas, a concentração de tiros pela bordada passou a ser a essência do poder de fogo das belonaves. Dessa maneira a direção do ataque passou a ser o través, ou seja, perpendicular ao rumo do navio e, consequentemente, a formatura predominante passou a ser a linha de fila, ou seja, a coluna, diferentemente da época das galeras a remo

com seus esporões ou mesmo canhões à proa que operavam primordialmente em linha de frente. Dava-se origem, assim, à linha de batalha.

No início do século XVII, em que velas e canhões já dominavam as Armadas, não havia ainda uma formatura tática bem definida e o combate era constituído por engajamentos individuais e desordenados entre navios ou pequenos grupos de navios. O objetivo tático consistia, então, em aproveitar os erros cometidos pelo inimigo envolvido na confusão do engajamento.

Na medida em que as batalhas começaram a envolver dezenas e até centenas de navios-de-linha, prontos a desfechar suas bordadas pelos traveses, o controle das formaturas em combate passou a ser uma necessidade e uma grande dificuldade para os comandantes das forças navais.

Ao início das guerras anglo-holandesas, novas *Fighting Instructions* da Marinha Inglesa, publicadas em 1653, preconizavam em seu Artigo 3: "Todos os navios de qualquer esquadrão devem esforçar-se para manter-se na linha com o líder⁸". Confirmava-se a coluna como formatura básica e a necessidade da permanência dos navios em formatura. Mas, à era da vela, as dificuldades naturais para se manter e controlar os navios em seus postos eram agravadas por fatores como a heterogeneidade dos meios integrantes das forças, o precário sistema de comunicações entre navios – baseado em sinais por bandeiras, lanternas luminosas e códigos pouco flexíveis – e, até mesmo, a existência de oficiais com pouca ou quase nenhuma experiência nas lides marinheiras. Muitas vezes, por questões políticas, nobres e/ou pessoas comuns apenas especializadas na guerra terrestre eram nomeados chefes navais. Ao tempo das guerras anglo-holandesas, por exemplo, na Marinha inglesa Cromwell nomeou oficiais oriundos do Exército do Parlamento, como Robert Blake e George Monck, *Generals-at-Sea* por suspeitar do monarquismo entre seus oficiais de Marinha⁹. Já na Marinha holandesa, os

⁸ POTTER, E. B. e NIMITZ, Chester W. *Sea Power a Naval History*. Englewood Cliffs, N.J.: Prentice-Hall Inc., 1960, p.32.

⁹ POTTER, o.c., p.33.

principais líderes nomeados para comandar as forças navais como Maarten Tromp e Michiel de Ruyter eram homens do mar com grande experiência marinheira.

Visando a melhorar o controle dos navios em formatura a Marinha inglesa passou a dividir suas Esquadras em três esquadrões, cada um comandado por um Almirante: o de vante pelo Almirante mais antigo (*Admiral of the Fleet*) identificado por uma bandeira Vermelha, o do meio por um Vice-Almirante (*Vice-Admiral*) identificado por uma bandeira Branca e o de ré pelo Contra-Almirante (*Rear-Admiral*), o mais moderno, identificado por uma bandeira Azul¹⁰.

OS ENGAJAMENTOS ENTRE FORÇAS NAVAIS

Para a realização do engajamento entre forças, o tiro de bordada levou à prática de se posicionar a coluna atacante paralela à coluna inimiga. A necessidade de se controlar os navios na formatura durante o combate exigia à época, como já mencionado, uma rigidez doutrinária que aos comandantes de navios era impedido o abandono de sua coluna ou linha de batalha, sob pena de responder a conselho de guerra. Essa foi a característica típica de uma Escola Tática surgida durante as guerras anglo-holandesas, denominada Formalista. Segundo os partidários dessa escola, liderados pelo Almirante Duque de York, a parte de vante da linha deveria engajar com a de vante do inimigo, a de centro contra o centro, e a de ré contra a retaguarda adversária, ou seja, em rígidas linhas equivalentes.

Segundo o historiador norte-americano especializado em guerra naval, Clark G. Reynolds, por ocasião da Segunda Guerra anglo-holandesa (1665-67), o comandante naval holandês, De Ruyter, adotou o sistema inglês de dividir sua linha de fila em três esquadrões mas com uma importante modificação tática na hora do engajamento: em vez de empregar a tradicional linha equivalente, procurou concentrar sua força sobre parte do linha inimiga, tentando fragmentá-

la ou ainda envolvê-la pelos dois bordos¹¹. Estava ele utilizando a nova tática denominada Meleista, não tão presa a essa rigidez da manutenção da linha equivalente durante o engajamento. Mais ofensiva, em situações favoráveis ela preconizava a liberdade de ação de comandantes para deixar a linha e concentrar fogo sobre um ponto decisivo do inimigo. Essa concentração era possível, por exemplo, rompendo-se a formatura inimiga, envolvendo e isolando parte de seus navios quando oportuno.

A escola formalista mais conservadora e cautelosa acabou por predominar ao final dos conflitos anglo-holandeses¹². Já a Meleista, mais ofensiva e agressiva, surgida como contrapartida à primeira, viria a tomar mais força nas batalhas ocorridas no século XVIII e início do XIX, durante as guerras entre Inglaterra e a França. Ela teve no Almirante Horacio Nelson um dos seus grandes adeptos, que investia sobre o inimigo já com duas colunas visando ao rompimento de sua formatura, como fez em Trafalgar em 1805.

POSSUIR O VENTO

As manobras relacionadas ao combate incluíam normalmente uma fase de aproximação e uma de posicionamento final para o engajamento. O domínio do vento com o consequente posicionamento vantajoso para o combate, passou a ser a meta perseguida por qualquer comandante que almejasse a vitória no mar. Essas manobras, bem como aquelas necessárias à manutenção do navio na linha de fila, para serem bem executadas exigiam por parte das tripulações, além do conhecimento das qualidades marinheiras do navio, uma adequada habilidade em manobras a pano.

Uma questão interessante passou, então, a envolver os engajamentos entre forças navais à época dos navios de linha: atacar a força inimiga por barlavento ou por sotavento?

Na medida em que os comandantes foram constatando que os efeitos do vento sobre as manobras de suas forças navais, por ocasião dos engajamentos, podiam lhes ser

¹⁰ HUMBLE, Richard. *Naval Warfare - An Illustrated History*. London: Silverdale Books, 2004, p.56.

¹¹ REYNOLDS, op. cit., p.54.

¹² POTTER, E. B. e NIMITZ, op. cit., p.34.

favoráveis, eles passaram a procurar o posicionamento mais vantajoso em relação à linha do vento e à formação inimiga. Foram, assim, surgindo as manobras táticas das Esquadras à época da vela.

Uma investida por barlavento, ou seja, pelo bordo por onde entra o vento, podia trazer para a coluna atacante, por exemplo, algumas das seguintes vantagens: controle e manutenção da distância adequada em relação à força inimiga posicionada a sotavento; projeção da fumaça, oriunda do fogo de bordada, sobre a coluna adversária ofuscando-lhe a visada; e o sombreamento da formatura inimiga em relação à linha do vento dificultando-lhe a manobra. Por outro lado, uma força naval posicionada a sotavento, isto é, pelo bordo por onde sai o vento, podia ter facilitada sua retirada de combate caso desejasse desengajar. Considerando, ainda, que era comum os navios adquirirem banda sob a influência do vento, isto é inclinar-se para sotavento, como os canhões tinham pouca margem de manobra de elevação e de coneteira, os tiros por sotavento tendiam a ter trajetória baixa indo em direção ao costado inimigo, enquanto os disparados pelo bordo oposto, barlavento, tendiam a ser mais elevados atingindo mais facilmente a mastreação.

De um modo geral, possuir o vento, ou seja, tomá-lo ao inimigo, posicionando-se a barlavento, passou a ser a manobra perseguida pela maioria dos comandantes ofensivos.

ALGUMAS REFLEXÕES

Durante o século XVII, quando se presenciou uma grande evolução na guerra naval e suas táticas, a Holanda, ao lado da Inglaterra, desenvolveu tecnologia marítima superior e organização militar naval e comercial que superou a dos povos ibéricos que no século anterior promoveram as grandes viagens marítimas dos descobrimentos. Essas duas potências navais, então emergentes, lutando algumas vezes lado a lado contra as demais potências europeias como Espanha, Portugal e França,

ou mesmo entre si, promoveram um desenvolvimento ímpar na arte da guerra no mar da era das velas e dos canhões.

As grandes batalhas, nas quais a Holanda se engajou, como já dito, envolveram forças navais de dimensões e características variadas, incluíram diferentes quantidades e tipos de navios de guerra, navios incendiários e mercantes armados, tiveram causas e objetivos diversos, empregaram formaturas e táticas de combate nem sempre iguais, e foram travadas em múltiplos cenários como as águas domésticas do Mar do Norte e também os mares distantes.

Em Abrolhos, por exemplo, ao largo de litoral da Bahia, em setembro de 1631, 16 navios holandeses comandados por Adrian Pater, a bordo do *Prins Wilhelm* de 500 toneladas e 46 canhões, enfrentaram 17 galeões e dois patachos luso-espanhóis de Dom Antonio Oquendo, capitaneada pelo Galeão Santiago de 900 toneladas e 44 canhões, cuja Esquadra havia suspendido de Salvador a 3 de setembro comboiando embarcações mercantes carregados de açúcar e outros produtos, além de 12 caravelas com tropas para desembarque em Pernambuco e na Paraíba. Quando as forças se avistaram, na manhã do dia 12, os holandeses com seus navios formados em meia-lua decidiram pela abordagem, investindo em duplas sobre cada galeão inimigo de maior porte, enquanto Oquendo ordenou formação em linha de batalha com os mercantes e as caravelas em posição protegida fora do combate¹³. Ao final da batalha, que incluiu abordagens e duelos de artilharia, ambas as forças perderam dois galeões cada e tiveram vários outros avariados. Entre as perdas holandesas se inclui a capitânia e a morte do seu Comandante Adrian Pater. A vitória estratégica coube aos ibéricos pois as caravelas rumaram para áreas seguras, desembarcaram as tropas em Santo Agostinho e na Paraíba, e ainda seguiram posteriormente para Portugal, carregadas de açúcar. Mas os holandeses, mesmo derrotados, não perderam o domínio do mar, garantindo-o com o patrulhamento do litoral desde a Bahia até

¹³ *História Naval Brasileira*, Segundo Volume Tomo 1A. Rio de Janeiro: SDGM, 1990, p.121.

o Rio Grande do Norte, após o regresso da Esquadra luso-espanhola à Europa¹⁴.

No Mar do Norte, pouco mais de duas décadas após, em junho de 1653, já ao final da Primeira Guerra anglo-holandesa, o forte bloqueio do litoral dos Países Baixos mantido por navios ingleses minava a economia holandesa. Com 106 navios, Maartin Tromp, na tentativa de suspender o bloqueio, enfrentou uma força semelhante da Marinha inglesa comandada por George Monck. Na Batalha de Scheveningen, que teve a duração de três dias (8 a 10 de agosto de 1653), segundo Andrew Lambert, Professor de História Naval do King's College de Londres, os ingleses empregaram formalmente pela primeira vez a linha de batalha para maximizar o emprego da artilharia e compensar a capacidade marinheira holandesa¹⁵. Vencida pelos ingleses, nela, como em Abrolhos, também perdeu a vida o comandante holandês – Tromp foi vitimado por um tiro de mosquete¹⁶.

Ao final do século, as guerras globais no mar, que se estenderam para além das fronteiras e litorais europeus (América, África e Ásia) e das águas dos mares Báltico e do Norte (Atlântico, Índico e Pacífico) serviram para mostrar que as Esquadras, como a holandesa e a inglesa, eram capazes de operar em qualquer teatro marítimo do globo.

De fato, as velas, junto com os canhões, proporcionaram dimensão estratégica às forças navais. Graças a uma disponibilidade logística capaz de atender às necessidades básicas de armazenamento de aguada, provisões e munição, e a uma dependência úni-

ca de ventos e correntes para a sua locomoção, o raio de ação dos navios de guerra a vela tornou-se quase ilimitado. Dessa forma eles foram capazes de levar o Poder Naval a todos os mares do mundo. Mas, para a realização de tão longínquas movimentações, ou seja, de cruzeiros marítimos transoceânicos, além do domínio do binômio navio-vento que permitia a manobrabilidade tática – possuir o vento durante os combates, um outro conhecimento se tornara essencial para domínio da mobilidade estratégica: o conhecimento dos regimes dos ventos e correntes ao longo dos mares e oceanos do globo que os europeus demonstraram dominar.

Como afirma o historiador italiano Carlo Cipolla, graças às características revolucionárias de seus navios de guerra os europeus necessitaram de apenas algumas décadas para estabelecer o seu predomínio absoluto sobre os oceanos¹⁷.

A expansão holandesa do século XVII, que provocou tantas guerras e batalhas navais, foi essencialmente uma aventura comercial que se estendeu ao século e guerras seguintes, especialmente as anglo-francesas, onde as táticas da guerra naval a vela encontraram seu auge. A partir daí, parafraseando ainda Cipolla, a Revolução Industrial chegaria para dar grande e novo ímpeto à expansão europeia, fornecendo armas mais poderosas e técnicas eficazes para dominar as forças adversas da natureza mas também a oportunidade à Europa Industrial de subjugar economias não industrializadas¹⁸.

Mas isso é uma outra história que merece um capítulo à parte.

¹⁴ *História Naval Brasileira*, op. cit., p.127.

¹⁵ LAMBERT, Andrew. *War at Sea in the Age of Sail, 1650-1850*. London: Cassell & Co., 2000, p.60/61.

¹⁶ PEMSEL, Helmut. *A history of war at sea*. Annapolis, Maryland: Naval Institute Press, 1979, p.47.

¹⁷ CIPOLLA, op. cit., p.133.

¹⁸ CIPOLLA, op. cit., p.138.

TABELA 1				
GUERRAS DA HOLANDA – SÉCULO XVII				
PRINCIPAIS OPERAÇÕES E BATALHAS NAVAIS				
DATA	BATALHA NAVAL	GUERRA	ÁREA MARÍTIMA	OBSERVAÇÕES
1605	Conquista da Indonésia	Espanha / Portugal X Holanda / Cia. das Índias Orientais	Pacífico Indonésia –Molucas	Holandeses ocupam ilhas nas Molucas e bloqueiam Malaca (1606-1609)
1615	Canete, Peru	Espanha / Portugal X Holanda	Pacífico Sul-americano	Um dos 1 ^{os} confrontos entre frotas de navios de guerra no Pacífico. Vitória Holandesa
1619	Ocupação de Djacarta (renomeada Batávia)	Espanha / Portugal X Holanda / Cia. das Índias Orientais	Pacífico Indonésia –Molucas	A Batávia torna-se o ponto chave para o domínio da região
1624	Ataque a Salvador	Espanha / Portugal X Holanda	Atlântico Sul Bahia	Holandeses ocupam a cidade
1625	Retomada de Salvador	Espanha / Portugal X Holanda	Atlântico Sul Bahia	Jornada dos Vassalos Expedição de Dom Fradique de Toledo Osório
1628	Matanzas	Espanha X Holanda	Caribe Litoral de Cuba	Captura de grande comboio espanhol
1630	Olinda	Espanha / Portugal X Holanda	Atlântico Sul Pernambuco	Desembarque holandês e ocupação de Recife
1631	Abrolhos	Espanha / Portugal X Holanda	Atlântico Sul Litoral da Bahia	Vitória de Dom Antonio Oquendo sobre Adrian Pater
1639	Nordeste	Espanha / Portugal X Holanda	Atlântico Sul Litoral do Nordeste brasileiro	Engajamentos em Itamaracá, Cabo Branco, Baía Formosa e Touros

TABELA 1
GUERRAS DA HOLANDA – SÉCULO XVII
PRINCIPAIS OPERAÇÕES E BATALHAS NAVAIS

1639	Downs	Espanha X Holanda	Canal inglês Estreito Dover – Calais	Holanda controla o Canal. Derrota naval confirma declínio espanhol
1652	Dover Kentish Knock Dungeness	1ª Guerra Anglo-holandesa	Canal inglês	Vitória holandesa em Dungeness
1652	Cabo da Boa Esperança	1ª Guerra Anglo-holandesa	Atlântico Sul da África	Ocupação da Cidade do Cabo
1653	Portland Gabbard Bank Scheveningen	1ª Guerra Anglo-holandesa	Canal inglês	Vitórias inglesas. Morre Tromp
1658	Sound	Suécia X Holanda	Estreito de Sound/ Báltico	Holandeses vencem suecos e levantam bloqueio de Copenhague
1665	Lowestoft	2ª Guerra Anglo-holandesa	Canal inglês	Vitória inglesa (utilização de navios incendiários)
1666	Do Canal St. James	2ª Guerra Anglo-holandesa	Canal inglês	
1672	Sole Bay	3ª Guerra Anglo-holandesa	Canal inglês	Vitória holandesa sobre força naval franco-inglesa
1673	Schooneveldt Texel / Camperdown	3ª Guerra Anglo-holandesa	Canal inglês	Indecisas
1676	Alicudi / Stromboli Augusta / Sicília Palermo	3ª Guerra Anglo-holandesa	Mediterrâneo Central Sicília	Vitórias francesas sobre forças holandesas. Morre De Ruyter
1676	Tobago	3ª Guerra Anglo-holandesa	Caribe	

TABELA 2			
CLASSE	TOTAL DE CANHÕES	CLASSE	TOTAL DE CANHÕES
1ª	Mais de cem	4ª	44 a 56
2ª	80 a 90	5ª	30 a 40
3ª	60 a 78	6ª	24 a 28

ILUSTRAÇÕES DO EXPANSIONISMO HOLANDÊS



Fig. 1 – Olivier van Noort no Rio de Janeiro - RJ e a Defesa de seu Porto - DPHDM

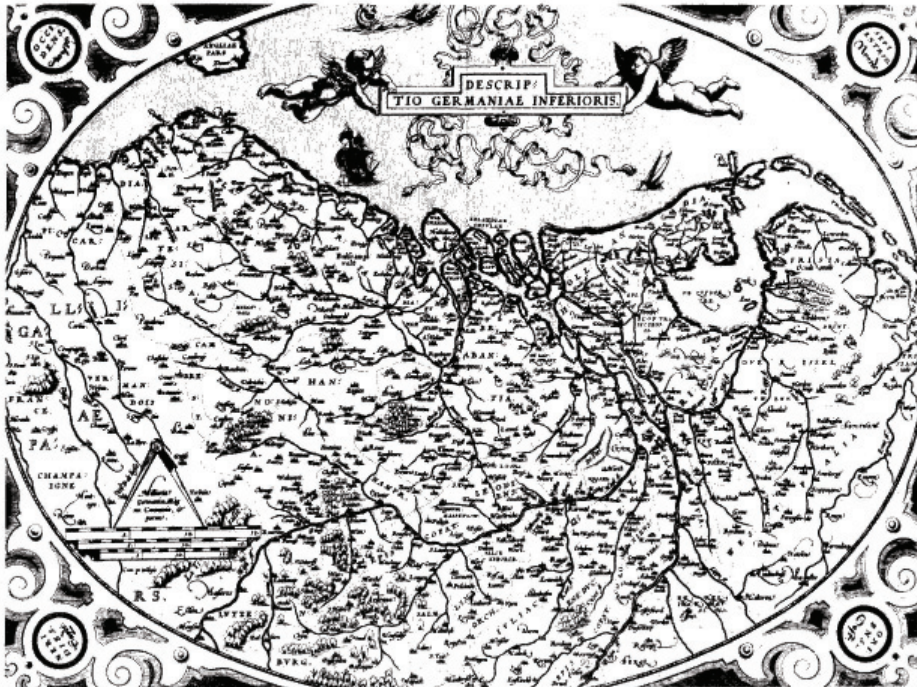


Fig. 2 – Os Países Baixos. In: *Theatrum orbis terrarum*. Abrahamus Ortelius. Antuérpia. Coppenium Diesth. 1570. Exemplar da Mapoteca da DPHDM

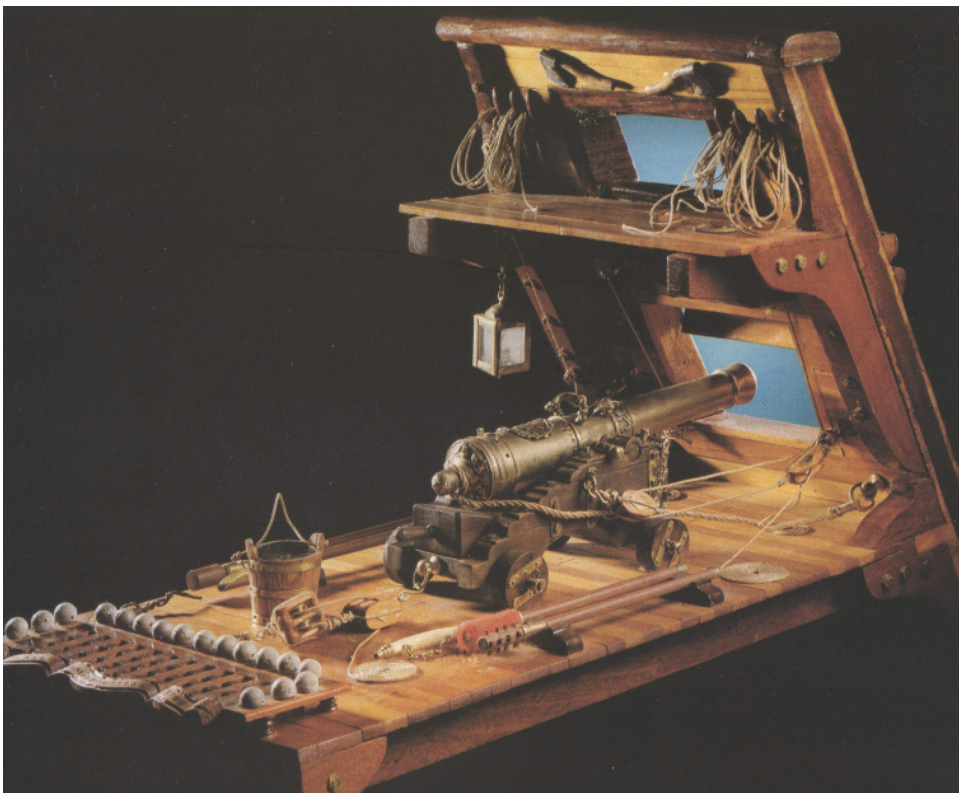


Fig. 3 – Modelo de canhão naval - Acervo DPHDM



Fig. 4 – Combate de Abrolhos - Relíquias Navais, SDGM, p.39

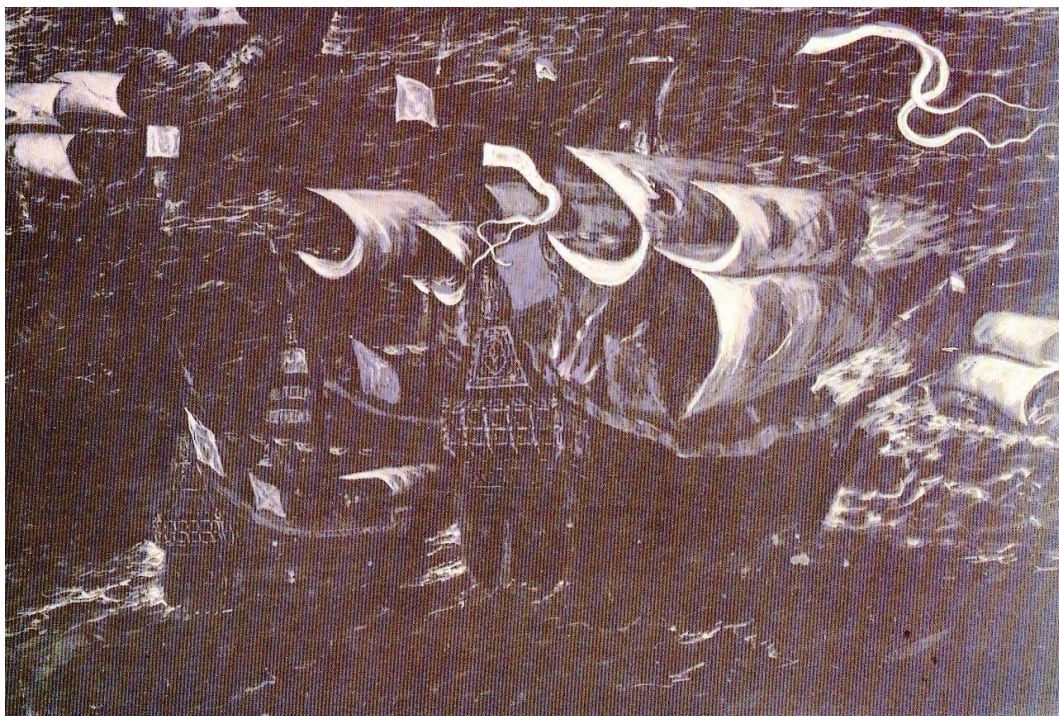


Fig. 5 – Combate de Abrolhos - Detalhe



Fig. 6 – De Zeven Provinciën - Navio de Linha Século XVII

FONTES BIBLIOGRÁFICAS

1. CAMINHA, João Carlos Gonçalves. *História Marítima*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1980, p.69.
2. REYNOLDS, Clark G. *Navies in History*. Annapolis, Maryland: Naval Institute Press, 1998, p.45.
3. GLETE, Jan. Warfare at sea, 1500-1650. *Maritime conflicts and the transformation of Europe*. New York: Routledge, 2000, p.21.
4. GARDINER, Robert. *Cogs, Caravels and Galleons. The Sailing Ship 1000-1650*. New Jersey, USA: Chartwell Books Inc., 2000, p.50.
5. CIPOLLA, Carlo M. *Canhões e velas na primeira fase da expansão europeia (1400 – 1700)* Lisboa: Gradiva Publicações Ltda., 1989, p.79.
6. GARDNER, op. cit., p.123.
7. CIPOLLA, op. cit., p.37.
8. POTTER, E. B. e NIMITZ, Chester W. *Sea Power a Naval History*. Englewood Cliffs, N.J.: Prentice-Hall Inc., 1960, p.32.
9. POTTER, p.33.
10. HUMBLE, Richard. *Naval Warfare - An Illustrated History*. London: Silverdale Books, 2004, p.56.
11. REYNOLDS, op. cit., p.54.
12. POTTER, E. B. e NIMITZ, op. cit., p.34.
13. História Naval Brasileira, Segundo Volume Tomo 1A. Rio de Janeiro: SDGM, 1990, p.121.
14. História Naval Brasileira, p.127.
15. LAMBERT, Andrew. *War at Sea in the Age of Sail, 1650-1850*. London: Cassell & Co., 2000, p.60/61.
16. PEMSEL, Helmut. *A history of war at sea*. Annapolis, Maryland: Naval Institute Press, 1979, p.47.
17. CIPOLLA, op. cit., p.133.
18. CIPOLLA, op. cit., p.138.