

money and men. Most of the ideas found in the *Discourse* were not really new: they had been raised by his predecessors and must have been common currency among the VOC's leading men.

Coen's treatise differs from Matelieff's and L'Hermite's texts in one major respect: his strong emphasis on religious values, which emphasizes once again the political nature of his argument. The essence of his *Discourse* is an analysis of the situation and the straightforwardness of the choices he thinks should be made, which makes Coen's treatise a guide to the future development of the VOC.

REAJUSTAMENTOS DA ESTRATÉGIA MILITAR NAVAL DO "ESTADO DA ÍNDIA" NA VIRAGEM DO SÉCULO XVI PARA O XVII

VÍTOR LUÍS GASPAR RODRIGUES*

1. A constatação das deficiências estruturais do "Estado da Índia"

Com a chegada dos Holandeses ao Índico em 1595, e em virtude dos sucessivos ataques e apresamentos feitos não só aos navios da "Carreira da Índia", mas também à navegação portuguesa "de Índia em Índia", como lhe chamara outrora Afonso de Albuquerque, vão começar a afluir a Lisboa inúmeras missivas emanadas das mais diversas autoridades do "Estado da Índia", dando conta do sucedido e bem assim da incapacidade demonstrada localmente para se oporem com êxito à nova potência militar naval. Os seus autores alertam então sobretudo para a necessidade de se proceder ao reforço e transformação da anquilosada e impreparada estrutura militar portuguesa existente no Índico e Mares do Sul.

Os responsáveis do Estado e, sobretudo, os homens bons das Câmaras, em especial a de Goa, desde logo vão traçar um quadro muito negro das potencialidades militares da Coroa no Oriente, chamando à atenção para o depauperamento de homens e de meios técnicos, sobretudo de navios, pólvora e artilharia. Em 1603, na sequência de várias outras missivas, o Senado de Goa afirmava que "está este Estado totalmente de todo acabado, e tão acabado que infalivelmente se Vossa Magestade lhe não manda acudir logo com a presteza que para a restauração é necessária, receamos que quando vier já não aproveite".¹

* Investigador Auxiliar com Agregação do Centro de História do Instituto de Investigação Científica Tropical.

¹ Carta do Senado de Goa para o rei, de 1603, in *Archivo Portuguez Oriental (doravante APO)*, Joaquim Heliodoro da Cunha Rivara (ed.), fasc. 1, parte 2, Nova Goa, Imprensa Nacional, 1857, p. 111.

Ao “Estado da Índia” faltavam então, em seu entender, não só as armadas “porque estas hoje quando se fazem he tão tarde, e tão mal providas, que forão escusadas”, mas tudo o mais, porquanto os armazéns “estão sem hum pelouro, nem hum quintal de pólvora, nem huma peça de artilharia (...) e a ribeira dos navios e galés varrida sem hum pau nem navio para as armadas, e para os que se fazendo tomam os navios aos mercadores”.²

Os anos de 1603 e 1604 vão ficar marcados não só pelos apresamentos de inúmeros navios portugueses, tanto nos Mares do Sul – o caso de maior relevo sucedeu com a nau do trato da China, capturada “no estreito pouco além de Malaca, onde também tomaram um junco com mantimentos para a armada de André Furtado de Mendonça” – como na costa ocidental indiana (próximo de Chaúl foi tomada a nau do capitão de Ormuz com 150 cavalos a bordo), mas também pela clara assunção por parte dos holandeses da supremacia dos seus navios. Na verdade, só assim se explica que em 1604 o capitão holandês Van der Hagen tivesse deixado no Índico ocidental uma pequena força naval, constituída por apenas dois pataxos, que aí navegaram livremente, procurando entabular negociações de cariz diplomático e comercial com os principais potentados da região e procedendo a apresamentos de navios portugueses sem que estes se lhes pudessem opor.³ Disso dava conta o Senado de Goa ao afirmar, em carta ao rei, que “o miserável estado a que temos chegado” é ilustrado pelo facto de “nesta costa, onde nunca ousou navegar um navio do inimigo, andão duas naus como se fora dos seus portos sem aver quem os ofenda e são bastantes para nos senho-rearem o mar e nos desapossarem da nossa navegação”.⁴

A agravar ainda mais uma situação já de si deveras preocupante, o bloqueio da barra de Goa, ocorrido em 1604, contribuiu para acentuar o desânimo das forças portuguesas no Oriente, pondo a nu as enormes fragilidades do “Estado da Índia”, incapaz agora de responder cabalmente ao ataque perpetrado ao centro nevrálgico do seu império, onde teoricamente se concentravam o grosso e o melhor do seu potencial humano e técnico.

A presença da armada holandesa na entrada do Mandovi durante aproximadamente um mês, em que apenas foi incomodada pela artilharia das fortalezas da barra e por uma reduzidíssima armada de remo, formada por “três gallés, meias chusmadas, com quatro ou cinco navios, que não ouve marinheiros para mais, e estes à custa de quem nelles assistiu”,⁵ ou seja, dos mercadores e particulares,

² Carta do Senado de Goa para o rei, de 1604, idem, *ibidem*, p. 134.

³ Sobre o assunto veja-se o excelente trabalho de André Alexandre Martins Murteira, *A Carreira da Índia e o Corso Neerlandês 1595-1625*, dissertação de mestrado apresentada na Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, edição policopiada, 2006, pp. 42 a 49.

⁴ Carta do Senado de Goa, de 1604, *APO*, fasc. 1, parte 11, p. 134.

⁵ Idem, *ibidem*, p. 131.

atestam claramente a incapacidade das forças portuguesas para responderem aos desafios que os “inimigos do Norte” lhes colocavam.

O Senado de Goa e bem assim a generalidade dos responsáveis pela condução dos assuntos da Índia apontavam então como principal razão para a crescente afirmação dos holandeses na costa ocidental indiana e, sobretudo, nos mares do sul, a inexistência de armadas de alto bordo portuguesas em número e com um potencial de fogo capaz de assegurar o mar e dar guarda aos navios mercantes:

“ao presente não ha hum galeão, nem nao d’alto bordo (os poucos navios de alto bordo existentes haviam sido enviados para sul em 1601 na armada de André Furtado de Mendonça), a ribeira sem madeira, nem cousa de que se possam ordenar e o estado impossibilitado de dinheiro, (...) e assi ficamos como nao velha aos mares e sem leme e todos recolhidos entre as muralhas velhas desta cidade”.⁶

A situação de depauperamento a que haviam chegado as armadas de alto bordo na Índia decorria também, e em grande medida, de um longo processo de adaptação das forças navais portuguesas à realidade política, militar, económica e mesmo geográfica dos diferentes locais para onde foram estendendo o seu império, que esteve na base de um claro desinvestimento por parte dos responsáveis portugueses nesse tipo de navios. Com efeito, à medida que os portugueses foram alargando a área sob sua influência, através de um processo de disseminação de fortalezas um pouco por todo o Oriente, e se apossaram das principais redes comerciais do Índico, viram-se confrontados com a necessidade de proceder a uma transformação radical dos efectivos que compunham as suas armadas, passando gradualmente a incorporar um número cada vez maior de navios de remo. Sobretudo pequenos navios de remo, construídos localmente ou trazidos do Reino, que em simultâneo armavam uma vela, o que lhes conferia uma extraordinária versatilidade, podendo navegar sem dificuldades junto da costa ou nos estuários dos rios, bem como em zonas de ventos irregulares.

Esses navios, mais adaptados ao tipo de guerra local, praticada junto da costa ou nas bocas dos rios, eram não só muito menos dispendiosos em termos da sua construção e da sua manutenção, em virtude de as suas tripulações e equipagens serem mais reduzidas, como também possibilitavam, por via do seu maior número, uma maior distribuição de cargos de comando pela fidalguia, o que naturalmente agradava a todos aqueles que ali andavam em busca de afirmação. Para além disso, este tipo de navios, dada a impossibilidade de transportarem grandes peças de artilharia, eram do agrado da generalidade dos portugueses no Oriente, fossem eles fidalgos ou simples homens de armas, porquanto toda a sua acção assentava na prática da investida – abordagem, tão ao gosto destes, não só porque lhes permitia salientarem-se individualmente nos combates, mas também

⁶ Idem, *ibidem*, p. 131.

porque lhes permitia apoderarem-se dos navios inimigos praticamente intactos, o que, naturalmente, aumentava os seus réditos.

Paralelamente o número de navios de alto bordo a operar na Índia foi diminuindo com o correr dos anos à medida que os portugueses se foram assenhoreando da navegação e que as ameaças das potências navais mediterrânicas – os Mamelucos primeiro, e os Turcos mais tarde – se foram igualmente esbatendo até deixarem de representar um perigo real para as fortalezas e armadas orientais. Os navios de alto bordo, para além da sua utilização na Carreira da Índia, que aqui não importa analisar, vão passar a integrar sobretudo as armadas ordinárias organizadas anualmente para protecção das cáfilas, a saber: a armada do Norte, a do Malabar e a do Sul, destinada a apoiar Malaca e a navegação que se processava de e para o Estreito, para além de serem utilizados também nalgumas das rotas para o Extremo Oriente e para a navegação nos Mares do Sul. Integraram também ao longo da centúria, como é sabido, as armadas extraordinárias destinadas a acções de conquista ou punitivas, ou ainda quando era necessário proceder ao transporte de um número significativo de soldados, sobretudo para as fortalezas fronteiras como Ormuz ou Malaca, por exemplo.

Todo este lento processo de “orientalização” das suas armadas⁷, que consistiu numa clara adaptação do seu poder naval às realidades políticas, económicas e físicas das regiões em que se foram implantando, e se caracterizou por uma clara subalternização das armadas de alto bordo relativamente às de remo, constituídas sobretudo por fustas – o barco de eleição dos portugueses na segunda metade de Quinhentos no Oriente⁸ – arrastou consigo um significativo desinvestimento em domínios que lhe estavam directamente relacionados.

Por um lado, registou-se uma gradual redução do parque de artilharia nos arsenais do “Estado da Índia”, com as peças de maior calibre a serem gradualmente suplantadas pelas de médio e pequeno calibre, mais apropriadas aos pequenos navios de remos que compunham o grosso das armadas portuguesas. Por outro, desinvestiu-se também na formação dos elementos das equipagens de navios de alto bordo – pilotos, mestres, marinheiros, grumetes, etc. –, que, como sabemos, necessitavam de um longo período de aprendizagem dada a complexidade da sua manobra, o mesmo sucedendo relativamente aos bombardeiros, cuja estrutura se foi depreciando de forma acentuada, o que viria a ser fatal para

⁷ Sobre este assunto veja-se o nosso trabalho *A Evolução da Arte da Guerra dos Portugueses no Oriente (1498-1622)*, dissertação apresentada no IICT para prestação das Provas de Acesso à Categoria de Investigador Auxiliar da Carreira de Investigação Científica, Lisboa, ed. policopiada, 1999, vol. I, pp. 251 e seguintes.

⁸ As galés maiores, dado o grande número de homens que movimentavam e a sua reduzida autonomia, colocavam na Índia graves problemas de logística não sendo por isso adequadas aos mares do Oriente. Eram, por outro lado, muito dispendiosas, gastando-se mais com uma única galé do que com 5 ou 6 fustas. Cf. Armando da Silva Saturnino Monteiro, *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa (1139-1521)*, Lisboa, Livraria Sá da Costa Editora, 1991, vol. III, p. 209.

os desígnios da Coroa mais tarde. Este corpo, que foi decisivo ao longo de todo o processo de afirmação dos portugueses no Oriente, em virtude de contar com elementos oriundos de vários países europeus, onde as técnicas de fundição e de manuseamento da artilharia se encontravam mais desenvolvidas, foi perdendo importância no seio da estrutura militar naval portuguesa ao longo da centúria. Este facto é atestado não só pela redução dos seus efectivos, tanto no mar como em terra (são constantes as queixas dos capitães das fortalezas sobre a não existência de homens capazes de manusear a artilharia aí existente), mas também pela enorme desconsideração com que eram tratados a bordo pelos capitães e demais homens de armas, comprovada pela generalidade dos relatos de estrangeiros que conheceram mais de perto o quotidiano das armadas orientais portuguesas.⁹

Neste particular importa referir que muitos dos problemas agora avançados não eram novos, tendo-se feito sentir anteriormente, sobretudo em períodos de maior aperto, ou em resultado da acção de governos marcadamente reformadores. Já em 1545 D. João de Castro fora obrigado a abandonar a ideia de organizar no Oriente armadas de caravelas com velame latino, porquanto, no entender dos responsáveis pelas coisas do mar na Índia, poucos eram já os que sabiam navegar com elas, mesmo com pano redondo, o mesmo sucedendo relativamente aos artilheiros, também eles em número reduzido e de fraca qualidade¹⁰.

2. As armadas de alto bordo como “solução” para parar a investida holandesa

As soluções apontadas no início de Seiscentos para a ultrapassagem da crise, que se agravava sobretudo pela chegada das potências europeias ao Índico, vão centrar-se, num primeiro momento, na necessidade de proceder ao reforço das armadas de alto bordo, para o que solicitam o envio, a partir do Reino, de naus e galeões em número significativo, bem como de artilharia e homens, porquanto “não se achará hum só bombardeiro, nem homem do mar na Índia”.¹¹ Esta afirmação, pese embora o exagero que encerra, resultante da necessidade compreensível de procurar que o esforço de guerra mais significativo fosse feito pela Coroa a partir de Lisboa, deixa ainda assim perceber o quanto se desinvestia na formação e manutenção de tripulações para os grandes navios de alto bordo e bem assim na manutenção de um grupo profissional, os bombardeiros, absolutamente vital para a defesa das praças e das armadas, sobretudo a partir do

⁹ Sobre a deficiente preparação da soldadesca da Índia em geral, e dos bombardeiros em particular, veja-se a descrição de Pyrard de Laval, *Voyage de Pyrard de Laval aux Indes orientales (1601-1611)*, tomo II, cap. VIII e XIV, Paris, Éditions Chandeigne, 1998, pp. 634 a 647 e 691 a 711.

¹⁰ Cf. carta de Pero de Faria para o rei, de 8 de Outubro de 1545, in IAN/TT, *Corpo Cronológico*, I-76-102.

¹¹ Carta do Senado de Goa para o rei, de 1604, *APO*, fasc. 1, parte II p. 132.

momento em que, com a chegada dos holandeses, voltam a estar na ordem do dia os combates de artilharia no desenrolar das refregas navais.

A aposta na criação de armadas de alto bordo, que então se avança como o único meio para parar os rápidos e bem artilhados pataxos holandeses, resultou, como referimos atrás, da constatação, ao longo desses primeiros anos, da incapacidade das armadas de remo para se lhes oporem com êxito, mesmo quando, como sucedeu após o cerco de Goa, a desproporção do número de navios em presença era extraordinariamente significativa. Na verdade, os holandeses, após haverem permanecido na barra da capital por um longo período sem oposição significativa, despacharam para o Norte alguns navios “que se fizerão à vela não fazendo caso da armada de remo, como cousa que tão pouco nojo lhes podia fazer, sendo eles duas navetas, e os navios mais de 50”, o que levou os responsáveis da cidade de Goa a afirmar “que fica claro quão desnecessária he a despesa que com ellas se faz para semelhante efeito”.¹²

Por outro lado, cientes de que o destino do Império se decidia sobretudo nos mares do sul, onde se encontrava o grosso do poderio militar holandês, esses homens vão instar sucessivamente com o monarca para que procedesse ao envio de galeões “em direitura” para Malaca, por forma a que aí fosse criada uma armada capaz de ombrear com os holandeses e de os expulsar definitivamente daquelas paragens. A solução avançada para a realização deste desiderato preconizava ainda o envio de um Vice-rei “que venha mais a merecer do que a enriquecer” e de reconhecida competência militar, que trouxesse por regimento a sua passagem ao Sul onde, reunida a sua armada com a frota de galeões entretanto enviada, se bateriam com os holandeses numa batalha que se pretendia fosse decisiva.¹³

A Coroa portuguesa, pressionada assim pelas múltiplas queixas que não paravam de afluir a Lisboa, apressou-se a aumentar o número de navios enviados anualmente do Reino e destinados a permanecerem no Oriente, ao mesmo tempo que foi insistindo junto das autoridades do Estado no sentido de que estas incrementassem a sua construção nas ribeiras indianas¹⁴. Em resultado desse esforço assistiu-se então a um aumento extraordinário do número de partidas para a Índia, sobretudo a partir de 1605,¹⁵ invertendo-se claramente a tendência decrescente registada ao longo da segunda metade de Quinhentos. A acção desenvolvida a

¹² Carta da vereação de Goa ao rei, de princípios de 1605, idem, *ibidem*, p. 137.

¹³ Carta da vereação de Goa ao rei, de 1604, idem, *ibidem*, pp. 131 e 132.

¹⁴ Cf. instruções régias emitidas para o vice-rei em 6 de Março de 1605, in *Documentos Remetidos da Índia ou Livros das Monções (doravante DRI)*, por Raimundo A. Bulhão Pato (dir.), Lisboa, Academia das Ciências de Lisboa, 1880, vol. I, p. 31.

¹⁵ De 1605 a 1609 partiram da barra de Lisboa um total de 54 navios de alto bordo, muitos dos quais se destinavam a permanecer na Índia, onde seriam integrados nas armadas de alto bordo entretanto organizadas. Cf. Vítor Luís Gaspar Rodrigues, *A Evolução da Arte da...*, p. 369 e quadros n.ºs 1 e 2.

partir do Reino viria, no entanto, a ter um menor impacto na formação das armadas de alto bordo orientais porquanto um parte muito significativa desse esforço foi consumido ao longo da Carreira em virtude do grande número de desastres navais e militares ocorridos durante a viagem, responsáveis pela perda de mais de metade dos efectivos enviados.¹⁶

Como quer que fosse, a verdade é que, em resultado da acção conjugada da Coroa, que em 1605 fez chegar a Goa uma força de 3 galeões, que haviam partido com destino a Malaca, com as demais cidades do Estado, a cujas Câmaras e Misericórdias recorreu para financiar o reforço do seu poder militar-naval, foi possível, ainda assim, não só proceder ao reapetrechamento das frotas de guarda-costa, mas também à organização daquela que seria a maior armada de alto bordo a operar nos mares do sul, e que viria a representar o supremo esforço feito pelo Estado da Índia para expulsar os Holandeses no que com particularidade se poderia chamar “a mãe de todas as batalhas”.

A sua organização, no entanto, não deixou de levantar inúmeros problemas, colocados sobretudo por aqueles que, defendendo desde há muito a imperiosa necessidade da realização do projecto, colocavam agora entraves e resistências à sua realização em virtude de sobre eles recair o ónus das despesas resultantes da necessidade de proceder à construção dos navios e ao seu apetrechamento nas ribeiras da Índia, e bem assim aos montantes elevadíssimos decorrentes da necessidade de prover a armada com alguns milhares de homens de armas e tripulantes.

Cientes de que o Estado se encontrava numa situação de claro esgotamento, com as rendas empenhadas e os armazéns vazios – facto atestado não só pelo próprio monarca,¹⁷ mas também pelo Provedor-mor dos Contos, Jerónimo Pedroso de Brito, que afirmava temer não ser possível sequer organizar as armadas ordinárias nesse ano¹⁸ –, os particulares e os responsáveis dos municípios manifestavam-se agora contra a realização de uma empresa em que seria necessário dispendir oitocentos mil cruzados e para a qual do Reino haviam sido enviados apenas setenta mil. Alegavam ainda que, para se prover devidamente a armada do vice-rei, ficaria a Índia incapaz de se defender, a exemplo, aliás, do que já havia sucedido em 1601, por altura da organização da armada de André Furtado de Mendonça, que deixara a terra sem homens e mantimentos. Por último, questionavam-se sobre o que fazer para a socorrer se o sucesso da empresa não fosse o pretendido, uma vez que a imensidão desta contribuiria para esgotar a

¹⁶ Sobre o assunto veja-se também Sanjay Subrahmaniam, *O Império Asiático Português, 1500-1700. Uma História Política e Económica*, Lisboa, Difel, 1995, pp. 226 e 227.

¹⁷ Cf. instruções régias emitidas para o vice-rei em 6 de Março de 1605, in *DRI*, vol. I, pp. 31 e 32.

¹⁸ Cf. *Relação do Estado em que estão as cousas da Índia no anno de 1605*, in Biblioteca da Ajuda, 51-VI-30, ff. 92 a 104v.

capacidade material e financeira dos particulares e da própria Coroa. A ser assim, “ficará esta armada sendo destruição total deste Estado, e de se acabar em hum ponto o que sem ella poderia durar mais alguma cousa”.¹⁹

As alegações apresentadas, que o próprio monarca sabia serem fundamentadas, estiveram então na base das sucessivas chamadas de atenção para que não fossem desguarnecidas em demasia as armadas da Índia, tendo a Coroa recomendado mesmo que as verbas do imposto do 1%, destinadas ao reforço das fortificações, fossem usadas para armar navios de guarda costa durante o período de ausência daquelas forças.²⁰

Como quer que fosse, os receios dos responsáveis do “Estado da Índia” não impediram que ao longo de 1605 e dos primeiros meses de 1606 as ribeiras indianas tivessem trabalhado a um ritmo frenético, sobretudo após a chegada do novo vice-rei D. Martim Afonso de Castro,²¹ contribuindo decisivamente para a organização de uma poderosa armada. Goa e Cochim foram as cidades que mais concorreram para a sua organização, tendo construído e armado cada uma dois galeões, a que se juntaram outros três entretanto enviados do Reino, e bem assim os demais navios de alto bordo aparelhados nas restantes ribeiras indianas, num total de 17 navios de alto bordo, entre naus, galeões e caravelas.²²

3. A destruição da armada de Martim Afonso de Castro nos mares de Malaca: suas consequências

A frota que em 3 de Maio de 1606 saiu de Goa sob o comando de Martim Afonso de Sousa era constituída por uma armada de remo, de número e composição difícil de definir, dada a disparidade dos efectivos apresentados pelas diferentes fontes, mas em que teriam participado sobretudo fustas e galiotas,²³ cuja capitania coube a D. Nuno Álvares Pereira. A armada era composta ainda

¹⁹ Cf. carta da Câmara de Goa de 1605, in *APO*, fasc. 1, parte II, p. 146.

²⁰ Cf. carta do Rei para a Câmara de Cochim, de 4 de Março de 1605, in Historical Archives of Goa (doravante HAG), *Livro das Monções*, n.º 6^A, f. 73.

²¹ Em carta de 1605 os oficiais da Câmara informam o monarca da chegada do vice-rei à barra de Goa em 19 de Maio desse ano, in *APO*, fasc. 1, parte II, p. 141.

²² Cf. carta do senado de Goa, de 11 de Dezembro de 1606, in HAG, *Acórdãos e Assentos do Senado de Goa*, n.º 7747, ff. 213 a 220; e a “Relação da Armada de Martim Afonso de Castro que foi ao Sul”, in IAN/TT, *Miscelâneas Manuscritas de Nossa Senhora da Graça*, tomo VI-D, f. 188.

²³ Manuel de Faria e Sousa refere 4 galés e setenta fustas. Cf. *Ásia Portuguesa*, Porto, Livraria Civilização, 1947, vol. V, p. 270. Fernão de Queirós avança um efectivo de 4 galés, 4 galiotas e 21 fustas. Cf. *História da Vida do Venerável Irmão Pedro de Basto... e da variedade de sucessos que Deus lhe manifestou*, Lisboa, Oficina de Miguel Deslandes, 1689, p. 325. De acordo com a “Relação da Armada de Martim Afonso de Castro...”, f. 188, era formada por 4 galés e 22 fustas e galeotas.

pelos já referidas 17 embarcações de guerra de alto bordo, a saber, sete naus, nove galeões e uma caravela que viera do Reino, as quais, em conjunto com as de remo, formavam a mais poderosa força naval jamais enviada para os mares do sul.²⁴ A bordo seguiam, no dizer dos homens da vereação de Goa, “passante de tres mil homens de paga”, dos quais a maior parte eram locais.²⁵

Martim Afonso de Castro e os demais responsáveis pela armada, cientes da menor valia técnica dos seus navios relativamente aos pataxos holandeses e bem assim da deficiente qualidade das suas tripulações, facto que agravava ainda mais a já de si deficiente manobra dos navios de alto bordo, procuravam assim colmatar essas deficiências através de uma superioridade numérica esmagadora. De acordo com a *História Generale de los Viages*, os capitães portugueses teriam mesmo recebido directivas no sentido “de se queimarem dois para fazer perder um holandês”, o que de alguma forma parece fazer sentido se atentarmos não só na forma como se desenrolou o primeiro confronto naval ao largo de Malaca, mas também no processo de destituição de D. Henrique de Noronha da capitania do seu galeão, acusado de haver negociado com o seu homólogo holandês uma trégua temporária por forma a evitarem que ambos os navios fossem consumidos pelo fogo que lavrava nos convés.²⁶

Outro domínio onde a vantagem pendia largamente para os Holandeses e que viria igualmente a ter um papel de decisiva importância no desenrolar dos combates prendia-se directamente com a artilharia de que dispunha cada uma das armadas, claramente favorável aos holandeses. De acordo com os dados coligidos por Botelho de Sousa nas fontes holandesas os navios de Cornelius Matellief levavam a bordo um total de 377 bocas de fogo, o que dava uma média de 29 peças por navio, variando entre as 40, para os de maior tonelagem, e as 20 para os de menor porte. Em relação à armada portuguesa, apuramos que para a totalidade dos navios de alto bordo e de remo havia apenas um total de 268 peças de artilharia, o que é manifestamente pouco, sobretudo quando comparados com os da frota holandesa. Por outro lado, sabemos ainda que o navio português melhor artilhado, o São Nicolau, levava a bordo apenas 22 peças, enquanto que o Santo António transportava apenas 10, ou seja, praticamente metade dos números apurados para a generalidade dos pataxos holandeses.²⁷

²⁴ Cf. F. de Queirós, *História da Vida do Venerável...*, p. 335. Faria e Sousa refere apenas 12 navios porventura por ignorar os dois vasos de guerra perdidos ao longo da viagem para Malaca. Cf. *Ásia Portuguesa*, vol. V, p. 270.

²⁵ Carta da vereação de Goa ao Rei, de 1606, in *APO*, fasc. 1, parte II, p. 171.

²⁶ Apud Alfredo Botelho de Sousa, *Subsidios para a História Militar Marítima da Índia (1585-1605)*, vol. II, Lisboa, Imprensa da Armada, 1948, pp. 45 e 46. Pyrdard de Laval refere que o capitão português foi degolado em virtude dessa sua acção. Cf. *Voyage...*, p. 134.

²⁷ Cf. A. Botelho de Sousa, *Subsidios...*, vol. II, pp. 39 e 109; veja-se ainda o *Orçamento da despesa que se fez com a Armada do Sul com que foy o visorrey D. Martin Affonço de Castro em abril de 1606*, in Biblioteca da Ajuda, 51-VI-19, ff. 293 e segs.

Mas se do ponto de vista técnico a armada holandesa era superior à portuguesa, em resultado da maior velocidade e capacidade de manobra dos seus navios e de uma artilharia muito superior em quantidade e qualidade, foi sobretudo ao nível dos seus comandos que se registaram os maiores problemas, dada a sucessão de erros praticados, tanto ao nível tático como estratégico, contribuindo assim decisivamente para o insucesso da empresa. Como salienta Botelho de Sousa, Martim Afonso de Castro foi não só responsável por uma série de conflitos internos com os seus capitães ao longo da viagem de Goa até ao Achém – Fernão de Queirós responsabiliza directamente o seu secretário, o espanhol António Vilhegas, por alguns dos conflitos surgidos²⁸ –, como contribuiu para um claro distanciamento dos seus homens ao arvorar na gávea da nau capitânea a bandeira espanhola. Este facto, associado à sua inexperiência das coisas da Índia, que o levaram, por exemplo, a enredar-se em longas e inconclusivas negociações no Achém, ao invés de ter aproveitado o factor surpresa para se apossar da cidade, acabou por gerar no seio dos seus homens um sentimento de clara desconfiança relativamente às suas capacidades de comando.²⁹

Após um primeiro combate claramente inconclusivo, marcado pela perda de alguns navios de ambos os lados, o Vice-rei decidiu-se por recolher-se a Malaca, contrariando não só o parecer de alguns dos seus capitães, mas também o do próprio André Furtado de Mendonça que, sendo um profundo conhecedor das coisas da guerra naquela região, se ofereceu para perseguir e procurar destruir a armada de Matellief antes de este conseguir reagrupar e reabastecer os seus navios. Sustentado no regimento de guerra que levava, que determinava não só a conquista do Achém mas também a divisão da sua armada em duas esquadras após a chegada a Malaca, Martim Afonso de Castro acabou por optar por uma estratégia claramente suicida, uma vez que ficara provado durante a primeira batalha naval travada que só com recurso a um número significativamente maior de navios seria possível aos portugueses afrontar com algum êxito a armada holandesa.³⁰

Dividida a armada em duas esquadras, uma de sete galeões, cuja capitania foi entregue a Jacome Moraes de Sarmiento, e se dirigiu para Pulu Butum, para aí esperar as naus do trato vindas de Bengala e do Índico ocidental; e a outra de cinco, que permaneceu no Estreito sob a capitania de Manuel Mascarenhas Homem, com a incumbência de dar guarda às embarcações oriundas da China, o Vice-rei viria então a assistir à sua quase total aniquilação. Para isso contribuiu também, como refere Fernão de Queirós, a tática de combate naval delineada por Martim Afonso de Castro que, afastado Furtado de Mendonça da capitania

²⁸ Cf. F. de Queirós, *História da Vida do Venerável...*, pp. 337 e 338.

²⁹ Cf. A. Botelho de Sousa, *Subsidios...*, vol. II, pp. 44 e seg.s.

³⁰ Cf. *Instruções passadas ao Vice Rei D. Martim Afonso de Castro para a jornada do Sul*, de 5 de Março de 1605, in HAG, *Livro das Monções*, n.º 6B, f. 1v.

de Malaca, incumbiu os respectivos capitães-mores das duas esquadras de “combaterem com os navios surtos”,³¹ ou seja, fundeados. Este facto viria a revelar-se um verdadeiro suicídio em virtude do superior poder de fogo e capacidade de manobra dos navios holandeses, que, reabastecidos de pólvora, água e víveres, aniquilaram a 27 de Outubro de 1606 a esquadra de D. Nuno Álvares Pereira na batalha da ilha das naus.³²

Um mês e meio mais tarde um novo confronto naval viria a ocorrer entre a armada de D. Álvaro de Menezes e a de Matellief que, depois de reparar os estragos e ciente da necessidade de eliminar em definitivo o que restava da grande força naval portuguesa, se dirigiu para Norte, para Pulu-Butum, onde sabia que aquela se encontrava. Uma vez mais o capitão-mor, seguindo as instruções que o mandavam combater surto, optou por fundear os navios próximo de terra encadeando-os solidamente uns aos outros por forma a formar uma meia-lua, não sem que antes os tivesse “apadesado” fortemente, o que os transformou em verdadeiras fortalezas flutuantes.

Ficava assim atestada a total incapacidade dos portugueses, por esta altura, para a prática da guerra naval com armadas de alto bordo e com recurso a artilharia. Habitados ao longo dos anos a combater com as potências orientais que, tal como eles agora, haviam utilizado nas primeiras décadas do século XVI esta mesma tática para se defenderem dos ataques das naus e galeões portugueses, revelavam uma completa inadaptação para a prática de combate naval com recurso à manobra dos navios e ao uso da artilharia, optando antes por combater à abordagem, o que os levava a transformar o convés dos seus navios em verdadeiros palcos para o desenrolar das refregas. Como refere Saturnino Monteiro “nos momentos decisivos das lutas contra os Holandeses e os Ingleses os capitães das nossas armadas revelaram uma confrangedora incapacidade para combater no mar com navios de alto bordo. Todos eles fidalgos, habituados ao combate em terra, sentiam-se deslocados a bordo dos grandes navios de vela, cuja manobra desconheciam. Daí a sua propensão para combater fundeados e para, ao menor pretexto, transferirem as operações para terra”.³³ Sucedeu aqui, já havia ocorrido em 1601 com André Furtado de Mendonça em Bantam, acabará por se repetir mais tarde com Rui Freire de Andrade em Jasques e em Ormuz em 1621, sempre com resultados muito pouco abonatórios para as forças portuguesas.

Após um recontro marcado pela incapacidade dos holandeses em conseguirem romper a muralha edificada, e porque os portugueses se limitaram a uma acção meramente defensiva, o comandante holandês decidiu-se a retirar, ficando ainda assim os navios da esquadra portuguesa bastante danificados em resul-

³¹ Cf. F. de Queirós, *História da Vida do Venerável...*, p. 341.

³² Para uma visão detalhada do curso do combate veja-se o trabalho de A. Saturnino Monteiro, *Batalhas e Combates...*, vol. V, pp. 29 e seguintes.

³³ Idem, *Ibidem*, p. 281.

tado do fortíssimo bombardeamento a que foram sujeitos. Sabedor da particular apetência das forças contrárias para os combates à abordagem e temendo a revolta das suas tripulações perante o risco acrescido que tal manobra representaria, Matellief, demonstrando uma vez mais o excepcional sentido estratégico que o caracterizava, optou por regressar.

Em termos globais a expedição comandada por Martim Afonso de Castro acabou assim por redundar num verdadeiro fiasco, que só não atingiu maiores proporções porquanto impediu a conquista de Malaca. No entanto, não só não conquistou Achém, como também não conseguiu eliminar a armada holandesa. Pelo contrário estes puderam afirmar-se definitivamente como a principal força militar naval nos mares do sul, o que lhes permitiu a curto prazo passarem a dominar as principais rotas comerciais que cruzavam o estreito de Malaca, pelo que a conquista da praça portuguesa era agora uma questão de tempo e de oportunidade.

Pelo contrário, para os portugueses a expedição saldou-se por um profundo revés, como o atestam os oito navios de alto bordo destruídos e bem assim os demais que, após os sucessivos combates havidos, se encontravam extremamente danificados. Se a isto se adicionar o grande número de soldados e marinheiros que pereceram durante os combates, ou que morreram vítimas dos naufrágios dos seus navios, para além de uma imensidão de víveres e apetrechos navais e de guerra perdidos, ter-se-á a noção exacta de que tudo isto significou, na prática, o quase desaparecimento da armada de alto bordo da Índia.

4. A adopção de uma nova estratégia militar naval: as armadas de remos

Conhecido o desastre em Goa de imediato vão começar a afluir ao reino missivas onde é dado conhecimento do estado miserável em que se encontrava a Índia em virtude, sobretudo, do esforço a que uma vez mais foi sujeita por ter sido enviada nova armada de socorro. Composta, ainda assim, por três galeões e duas naus, o que, uma vez mais, parece atestar que o problema não residia tanto na capacidade do Estado para construir e pôr esses navios a navegar, mas antes na competência das suas chefias, bem como na qualidade das suas tripulações e homens de armas, e, sobretudo na quantidade e qualidade da sua artilharia, retirada também agora em grande número das fortalezas, a armada viria, uma vez mais, a revelar-se de uma inutilidade constrangedora.³⁴ Com efeito, não obstante o número de navios de alto bordo estacionados em Malaca ter passado a ser superior a uma dezena, nenhuma actividade bélica de vulto daí decorreu, facto que muito contribuiu para que a generalidade dos responsáveis na Índia comesçassem a questionar-se não só sobre a sua real importância na luta contra os

³⁴ Cf. carta da vereação de Goa de 1607 para o Rei, in *APO*, fasc. 1, parte II, pp. 197 a 199.

Holandeses, mas também sobre a eventualidade de definir novas estratégias para procurar minimizar os efeitos negativos decorrentes da presença das potências protestantes.

André Furtado de Mendonça, um profundo conhecedor da situação diria então ao monarca, em carta de Junho de 1607, que só com uma armada de 20 galeões, 2000 soldados e 1000 marinheiros seria possível sustentar as coisas do Sul, números que, todos o sabiam, eram absolutamente incomportáveis para o "Estado da Índia". Aliás, foi precisamente por ter a noção exacta da incapacidade da Coroa e dos particulares em organizar e manter uma tal estrutura no Oriente, que Furtado de Mendonça recusou em 1608 assumir o cargo de capitão-mor e General dos Mares do Sul, vindo mesmo a afirmar, mais tarde, a sua convicção na incapacidade dos portugueses para derrotarem os navios de alto bordo holandeses muito mais evoluídos tecnicamente e muito melhor artilhados: "com poder nenhum de armada é possível impedir aos holandeses navegarem por aquelles mares, nem extinguillos, asi pola ligeireza das suas naos, como pola distancia dos portos a que hião contratar".³⁵ Em seu entender só o comércio se lhes poderia impedir e para isso seria necessário optar por uma política de territorialização, que passaria pela necessidade de se construir uma fortaleza em Macau e outra no Achém, suportadas por uma fortíssima força naval.³⁶

Igualmente preocupados com o rumo que as coisas do sul haviam tomado, e porque em resultado do esforço feito a segurança do Índico ocidental se ressentira a tal ponto que não fora possível sequer organizar algumas das armadas anuais de guarda-costa – situação que se agravaria a partir de 1608, em virtude de não terem passado à Índia as naus da Carreira, não obstante ter largado de Lisboa uma grande armada –, os homens bons de Goa viriam a assentar em Conselho, relativamente às coisas de Malaca, o seguinte:

"parece mais conveniente (...) aver-se de prover a fortaleza com armada de remo, com a qual se assegura o socorro que a ela se deve mandar, por serem embarcações que quando nella aja aperto de cerco, ou outro qualquer, podem chegar com a gente e provimentos que levarem (...) e assi chegará a tempo, e se não perderá nem arriscará tanto o que nisso se gastar, o que pelo contrario fica avendo em armada de alto bordo (...) porque como a frota que daqui partiu em outubro dos imigos he tão grande, juntos aos de lá ficão pedindo huma armada muito grossa, que pera menor não bastou a que o Viso-rey levou".³⁷

Conhecedores, por outro lado, de que a situação ao longo da costa ocidental indiana se agravava em virtude não só da maior hostilidade das potências locais,

³⁵ Cf. carta de 26 de Novembro de 1609 para o monarca, in *Archivo General de Simancas, Secretarias Provinciales*, n.º 1479, ff. 534v e 535.

³⁶ *Idem*, *Ibidem*, f. 535v.

³⁷ Cf. carta da vereação de Goa de 1607 para o Rei, in *APO*, fasc. 1, parte II, p. 233.

animadas com os últimos insucessos portugueses, mas também do aumento da actividade da pirataria malabar, vão defender também para aqui o reforço das armadas de remo. Estas, em articulação com os navios de alto bordo existentes quer aqui quer nos mares de Malaca, deviam então procurar “resistir aos inimigos, quando os não possa ofender”. Cientes das fragilidades do “Estado da Índia” esses homens preconizavam a adopção de uma política de sobrevivência e alertavam o monarca para o enorme perigo que resultaria de uma eventual aliança com as forças locais. Temiam sobretudo que estes os passassem a apoiar com as suas armadas de remo, que estes não tinham, “o que seria muito perigoso para as nossas fortalezas”. Era pois absolutamente imperioso evitar essa “coalisão” porque “unidos com elles nenhum remédio isto terá”.³⁸

Do exposto se percebe que após um primeiro momento, de algum unanimismo relativamente às soluções preconizadas para ultrapassar a crise que se acentuara com a chegada dos holandeses, em que era defendida a aposta na organização de uma grande armada de alto bordo que permitisse derrotar os holandeses e os obrigasse a abandonar o Oriente, depressa se percebeu a inutilidade da medida. Constatada a enorme superioridade militar das armadas de alto bordo holandesas sobre as portuguesas em resultado do fiasco da empresa de Martim Afonso de Castro, os práticos da Índia logo perceberam que a hora era agora de resistir, muito mais do que afrontar, razão pela qual o papel das armadas de remo era decisivo, sobretudo para o apoio das fortalezas nos momentos de assédio, como ficou provado em diferentes circunstâncias, uma vez que estas, navegando cosidas com a costa, conseguiam em regra furar os bloqueios e passar com reforços.

Relativamente aos navios de alto bordo, sabendo-se da impossibilidade de ter no Oriente armadas com um total de efectivos muito superior ao dos holandeses por forma a suprir a superioridade dos seus pataxos, preconizava-se agora que se concentrassem o mais possível, tanto no Índico ocidental como nos mares do sul, por forma a não serem tão vulneráveis aos ataques daqueles, “porque não he tempo de dividir o pouco que este Estado ajuntar, pois vemos que de o Visorey assi o fazer à sua armada lhe sobreveio todo o dano que teve”.³⁹

³⁸ Idem, *Ibidem*, pp. 240 e 241.

³⁹ Idem, *Ibidem*, p. 233.

A CARREIRA DA ÍNDIA E AS INCURSÕES NEERLANDESAS NO ÍNDICO OCIDENTAL E EM ÁGUAS IBÉRICAS DE 1604-1608

ANDRÉ MURTEIRA *

1. Introdução

Em 1595, Kornelis de Houtman partiu com quatro navios neerlandeses para a Ásia, donde voltou em 1597 com três velas, depois de uma estadia demorada e acidentada em Java e arredores. O êxito desta viagem pioneira gerou um grande entusiasmo nas Províncias Unidas, donde, logo no ano seguinte, 1598, partiram cinco frotas ou flotilhas para o Oriente, três pela Rota do Cabo – a rota seguida por Houtman em 1595-1597 –, duas pelo Estreito de Magalhães.¹ Cada uma foi equipada por uma companhia diferente, mostrando a forte vontade que havia na jovem república neerlandesa de investir no novo comércio das Índias Orientais. Pode dizer-se que só neste ano de 1598 – um século depois de Vasco da Gama chegar à Índia – é que os portugueses perderam irremediavelmente o exclusivo da Rota do Cabo, pois só então é que ela começou a ser navegada regularmente por outros. É verdade que antes se dera já a viagem do inglês James Lancaster (1591-1594) ao Oriente, também pela Rota do Cabo. Mas esta expedição não teve continuidade de maior, pois os ingleses só regressaram em definitivo à Ásia depois, motivados pelo exemplo dos neerlandeses.² De 1598 em diante, não

* CHAM.

¹ Cf. Jaap. R. Bruijn, Femme S. Gaastra, Ivo Schoffer (ed.), *Dutch-Asiatic Shipping in the 17th and 18th Centuries*, vol. II, Haia, 1979, pp. 2-8.

² Cf. Sanjay Subrahmanyam, “A intervenção inglesa na Índia (1604-1623). O ataque às Molucas pelos Neerlandeses” in Luís Albuquerque (ed.), *Portugal no Mundo*, vol. V, Lisboa, 1989, p. 27.