

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.

houve ano em que não seguissem vários navios neerlandeses para a Ásia e os ingleses não tardaram em imitá-los.

A expedição de Houtman foi assim decisiva, pela “corrida às especiarias” que desencadeou e que expôs a Carreira da Índia a riscos novos. Ao contrário do que por vezes se pensa, os primeiros neerlandeses a irem à Ásia estavam a princípio proibidos de atacar sem mais os portugueses e espanhóis que encontrassem, sendo autorizados a utilizar a violência apenas em legítima defesa.³ A proibição não bastou, no entanto, para evitar conflitos, alguns deles com navios da Carreira da Índia, como a captura, em Santa Helena, do galeão *Santiago* por dois navios zelandeses, em 1602.⁴ No mesmo ano, todas as companhias neerlandesas que comerciavam com a Ásia por via marítima fundiram-se numa companhia única, à qual foi outorgado pelo estado o monopólio do comércio marítimo com o Oriente.⁵ Nasceu assim a conhecida V.O.C., ou *Verenigde Oost-Indische Compagnie* (Companhia Unida das Índias Orientais).

A fusão fora já precedida por fusões regionais entre algumas companhias na Zelândia e em Amsterdão, mas só a intervenção do estado permitiu criar uma companhia única, depois de negociações bastante difíceis. A motivação inicial para o estado intervir foi económica: havia que acabar com a concorrência fratricida entre as diferentes companhias, que aumentava o preço de compra das especiarias na Ásia e fazia descer o de venda na Europa, pondo em causa a viabilidade do novo comércio que os neerlandeses começavam a explorar. Mas o poder político apercebeu-se rapidamente que os largos recursos militares ao alcance de uma companhia única podiam também fazer dela uma arma na guerra contra Filipe III:⁶ pô-la a atacar ibéricos no Oriente permitiria aumentar as despesas militares do rei de Espanha longe dos Países Baixos, cortando-lhe, ao mesmo tempo, receitas, tudo sem envolvimento directo do estado neerlandês, sem meios para atacar ele próprio o inimigo tão longe de casa. Depois de um curto período

³ Cf. J. van Goor, *De Nederlandse koloniën – geschiedenis van de Nederlandse expansie, 1600-1975*, Haia, 1993, p. 36; Victor Enthoven, *Zeeland en de opkomst van de Republiek – Handel en strijd in de Scheldedelta, c. 1550-1621*, Leiden, 1996, pp. 195-199; Ivo van Loo, “For freedom and fortune. The Rise of Dutch privateering in the first half of the Dutch Revolt, 1568-1609”, in Marco van der Hoeven (ed.), *Exercise of Arms – Warfare in the Netherlands (1568-1648)*, Leiden, 1997, pp. 182-185; Jan Parmentier, Karel Davids, John Everaert (ed.), *Peper; Plancius en Porselein – De reis van het schip Swarte Leeuw naar Atjeh en Bantam, 1601-1603*, Zutphen, 2003, pp. 56-58.

⁴ Cf. André Murteira, *A Carreira da Índia e o curso neerlandês, 1595-1625*, Lisboa, 2006 (policopiado), pp. 24-37.

⁵ Cf. J. van Goor, *De Nederlandse koloniën...*, pp. 32-37; Femme S. Gastra, *De Geschiedenis van de V.O.C.*, 4.ª edição, Zutphen, 2002, pp. 16-23; Henk den Heijer, “De Staten-Generaal en de Oprichting van de V.O.C.”, in Jaap R. Bruijn *et al.*, *Roemrucht Verleden – De Staten-Generaal en de V.O.C.*, Haia, 2002, pp. 8-23.

⁶ Cf. Femme S. Gastra, *De Geschiedenis...*, pp.19-20.

de indefinição, a recém-fundada companhia mostrou que se podia contar com ela para este propósito e a guerra entre os neerlandeses e a Monarquia Hispânica foi exportada definitivamente para paragens orientais.

Em 1602, pouco antes de seguir para a Ásia a primeira frota da V.O.C., os Estados-Gerais das Províncias Unidas recomendaram à companhia que enviasse menos navios ao Oriente do que até então se enviara, mas integrados em frotas maiores, bem armadas e providas de gente – de maneira a que pudessem não só comerciar livremente, como também infligir danos a inimigos ibéricos e proteger parceiros comerciais.⁷ Foi exactamente o que aconteceu nos anos seguintes: entre 1598 e 1601 tinham largado para a Ásia 62 navios, à média de 15,5 por ano; entre 1602 e 1609 – um período de oito anos – partiram 68, à média de 8,5 por ano, um decréscimo de quase metade em relação à fase anterior.⁸ Destes 68, a maior parte – 57 – seguiram em cinco grandes frotas partidas entre 1602 e 1607, cujos comandantes foram todos investidos do título de *Admiraal*, ou Almirante: a primeira, em 1602, com doze navios; a segunda, no fim de 1603, também com doze navios; a terceira, em 1605, novamente com doze navios; a quarta, em 1606, com oito navios; a quinta, no fim de 1607, com treze navios. E, tirando a primeira, todas elas largaram com o objectivo declarado de ir fazer a guerra ao Estado da Índia.

A primeira das frotas, partida em 1602, era comandada por Wijbrand van Warwijck. Não fora aprestada de início pela nova companhia e, como todas as frotas ou flotilhas neerlandesas anteriores, seguia, formalmente, para uma simples expedição comercial (o que não a impediu de praticar depois actos de corso, como já acontecera com algumas das suas predecessoras).⁹ Os estatutos da V.O.C., redigidos também em 1602, não faziam ainda adivinhar a viragem belicista que viria pouco depois.¹⁰ A mudança de política só se tornou clara com a primeira frota aprestada na íntegra pela companhia, que largou para a Ásia no fim de 1603, sob o comando de Steven van der Hagen, e que, aos propósitos comerciais das expedições precedentes, juntava já objectivos declaradamente militares, podendo, por isso, ser chamada de esquadra.

⁷ Cf. Victor Enthoven, *Zeeland...*, p. 201.

⁸ Cf. Jaap R. Bruijn, Femme S. Gastra, Ivo Schoffier (ed.), *Dutch-Asiatic Shipping*, vol. II, pp. 2-26.

⁹ Em Janeiro de 1605, navios seus tomaram um navio português no estreito de Singapura e, mais tarde, o *St.º António* em Patane. Cf. Victor Enthoven, *Zeeland...*, p. 201.

¹⁰ Considera-se que contrastam significativamente com os estatutos bastante mais aguerridos da congénere mais tardia da V.O.C. no Atlântico, a Companhia das Índias Ocidentais ou W.I.C., fundada em 1621 com o propósito declarado de ajudar na guerra à Espanha. Cf. Ernst van Veen, *Decay or Defeat? An Inquiry into the Portuguese Decline in Asia, 1580-1645*, Leiden, 2000, p. 153.

2. 1604: a expedição de van der Hagen

As instruções escritas que van der Hagen levava eram precedidas de uma introdução em que se anunciava e fundamentava a decisão de tomar a ofensiva na Ásia contra espanhóis, portugueses e seus aliados.¹¹ Invocava-se, para tal, a oposição violenta dos portugueses ao comércio que os neerlandeses haviam começado a praticar em boa amizade com povos orientais, citando expressamente casos de ataques lusos a Bantem, Amboíno e a outras ilhas das Molucas, em represália pelos contactos estabelecidos pelos locais com os neerlandeses. Referia-se também a execução injusta em Macau de quinze ou dezasseis neerlandeses que procuravam somente reabastecer-se em terra, e homicídios semelhantes em Tidore e noutros sítios não nomeados. Mencionava-se, por fim, o incitamento e o suborno de autoridades locais por portugueses para actuarem contra neerlandeses, de que teria resultado a execução e o cativo de muitos deles, como em Bantem e no Achém. Por tudo isto, a V.O.C., para sua protecção, dos povos orientais seus amigos e do comércio mantido com eles, declarava a sua intenção de atacar espanhóis, portugueses e aliados, para o que fora já autorizada pelos Estados-Gerais.

Em conformidade com tal intenção, nas instruções propriamente ditas mandava-se van der Hagen ir, em primeiro lugar, ao Canal de Moçambique esperar e atacar as naus da Carreira na sua viagem para a Índia.¹² Deveria em seguida rumar à costa ocidental indiana, onde, além de destruir todos os navios portugueses que encontrasse, desfraldaria a bandeira das Províncias Unidas defronte de Goa e procuraria estabelecer alianças com príncipes locais. Só depois se dirigiria ao Arquipélago, onde, primeiro, tentaria encorajar e ajudar Johor contra Malaca, que a companhia ambicionava tomar, prosseguindo subsequentemente para as Molucas, donde tinha ordens para expulsar portugueses e espanhóis.

Estas instruções continham duas novidades importantes: as ordens para atacar ibéricos e aliados e o desvio que era prescrito à esquadra pelo Índico Ocidental durante a viagem até ao Arquipélago. Até então, os navios neerlandeses não se tinham nunca aventurado a oeste de Ceilão, de certeza porque se sabia que o grosso do poder português na Ásia estava na costa ocidental indiana. Agora que se decidira passar à ofensiva contra os ibéricos no Oriente, começava-se

¹¹ Cf. J. K. J. de Jonge, *De Opkomst van het Nederlandsch Gezag in Oost Indie*, vol. III, Haia, 1865, pp. 146-147. Sobre esta expedição em geral, cf. *ibidem*, vol. III, pp. 26-35, 146-147, 164-176 e 204-205; N. Macleod, *De Oost-Indische Compagnie als Zeemogendheid in Azië*, vol. I, Rijswijk, 1927, pp. 16-52; "Beschrijvinghe van de tweede Voyagie... Onder den Heer Admiraal Steven vander Hagen...", in Izaäk Commelin (ed.), *Begin ende voortgangh van de Nederlantsche geotroyeerde Oost-Indische Compagnie. Vervattende de voornaemste reysen bij de inwoonderen derselver provinciën derwaerts gedaan...*, vol. III, Amesterdão, 1646 (reedição fac-similada, 1970), relato I, pp. 1-4, 7-9, 34.

¹² Cf. J. K. J. de Jonge, *De Opkomst...*, vol. III, p. 29.

logo por mandar uma esquadra desafiar o Estado da Índia defronte de Goa, a sua capital. Para além deste acto simbólico, tencionava-se também, com o desvio pelo Índico Ocidental, atingir a Carreira da Índia e a navegação portuguesa em geral na região, onde se desejava ainda estabelecer alianças anti-portuguesas com os reinos locais.

No entanto, as motivações para a primeira ida de navios neerlandeses à costa ocidental indiana não foram exclusivamente militares. Os neerlandeses tinham ido à Ásia em busca das especiarias da Insulíndia (a pimenta de Java e de Samatra, o cravo das Molucas e a noz-moscada e a maçã de Banda), mas, uma vez lá chegados, perceberam rapidamente a importância dos têxteis indianos como moeda de troca no comércio da região. Mais tarde ou mais cedo, era inevitável que comessem a frequentar eles próprios os dois principais centros produtores daqueles têxteis: o Coromandel, na costa oriental indiana, e o Guzerate, na ocidental. Van der Hagen foi encarregue de estabelecer relações comerciais com a última zona, mas, antes dele, já haviam lá ido dois feitores neerlandeses a partir do Achém, num navio asiático.¹³

Era assim uma questão de tempo até os neerlandeses entrarem no Índico Ocidental, atraídos pelos têxteis do Guzerate. E é claro que isso, por si só, constituía já um risco acrescido para os navios da Carreira da Índia, pois aumentava os riscos de encontros hostis durante a viagem. Mas van der Hagen ia ao Índico Ocidental incumbido, entre outras coisas, de atacar expressamente as naus da Índia, o que era bastante pior. Ataques organizados longe das águas próximas da Europa eram uma ameaça nova para a Carreira. Quase desde o princípio da sua existência que tivera de lidar com os perigos da pirataria e do corso junto de Portugal e dos Açores, mas, nos portos portugueses, contara quase sempre com as forças navais da Coroa para saírem em sua defesa, melhor ou pior. Durante a viagem, pelo contrário, os navios estavam entregues a si próprios, um risco agravado pela sua aversão a viajarem em conjunto. E os próximos anos iriam mostrar que também não podiam contar em Goa com uma força naval de alto bordo capaz de os defender à chegada à Índia.

Van der Hagen partiu das Províncias Unidas em Dezembro de 1603 como comandante designado de doze navios, que transportavam cerca de 1200 homens. As tonelagens das embarcações variavam entre os 60 e os 900 tóneis. A tonelagem total era de 5520 tonéis.¹⁴ Depois de uma escala prolongada na ilha de Maio, em Cabo Verde, a esquadra dobrou o Cabo em Junho, após o que dois

¹³ Convidados depois pelo Samorim a visitar Calecute, foram capturados no caminho, entregues a portugueses e executados. Cf. H. Terpstra, *De Opkomst der Westerkwartieren van de Oost-Indische Compagnie (Suratte, Arabië, Perzië)*, Haia, 1918, pp. 16-18.

¹⁴ Cf. N. Macleod, *De Oost-Indische...*, vol. I, pp. 16-18. Para números ligeiramente diferentes, cf. Izaäk Commelin (ed.), *Begin...*, vol. III, relato I, p. 2.

navios seguiram para as Maurícias.¹⁵ As dez velas restantes prosseguiram para Moçambique, onde chegaram a 27 de Julho.¹⁶

Não encontraram surto no porto mais que um navio de alto bordo, a chamada nau do trato, que assegurava a viagem anual da carreira Goa-Moçambique e que contava cerca de 700 tonéis. Apesar dos disparos da artilharia da fortaleza, foi facilmente tomada pelas lanchas dos navios neerlandeses, armadas com artilharia de pequeno calibre e apoiadas por um *jacht*, o *Duiffje*. Retirada do ancoradouro, foi esvaziada da sua carga de marfim e posteriormente incendiada. A população recolheu-se à fortaleza, para a defesa da qual haveria entre 30 a 60 homens disponíveis, conforme as versões, além de poucas munições.¹⁷ Os neerlandeses puderam assim desembarcar sem resistência uma força de 150 homens, embora esta também não tenha feito mais que queimar uma casa. Mais nociva foi a captura de sete navios pequenos durante a estadia na ilha, um dos quais foi convertido em *jacht* e integrado na esquadra.

Van der Hagen permaneceu em Moçambique até 15 de Agosto,¹⁸ de certeza que esperando pela armada aguardada de Portugal, que o seu regimento lhe mandara emboscar no Canal de Moçambique, como vimos. Quando partiu com o grosso da esquadra para Goa, deixou na ilha os três navios mais ligeiros que tinha, para esperarem mais alguns dias pelas naus de Portugal.¹⁹ Os três ficaram mais cinco dias, após o que retomaram também eles viagem. Vale a pena notar que não se temeu deixar os navios mais pequenos para atacar as naus que pudessem aparecer. Foram, com toda a probabilidade, escolhidos por serem navios ligeiros, aos quais custaria menos alcançar depois o resto da esquadra. De qualquer maneira, veremos à frente que, em 1608, foram também os navios mais ligeiros da esquadra de Pieter Willemsz. Verhoeff que atacaram e tomaram um galeão português, o *Bom Jesus*, ao largo de Moçambique.

Atravessado o Índico Ocidental, depois de uma escala no arquipélago das Comoros, a esquadra neerlandesa chegou a 26 de Setembro a Goa, onde se quedou quase um mês.²⁰ Uns dias antes de chegar, apresara um navio vindo da Arábia,

¹⁵ Cf. N. Macleod, *De Oost-Indische...*, vol. I, pp. 33-34.

¹⁶ Cf. *ibidem*, vol. I, p. 40. A chegada a Moçambique deu-se a 17 de Junho, segundo Izaäk Commelin (ed.), *Begin...*, vol. III, relato I, p. 3; e a 25 de Julho, segundo A. Meyrelles do Souto (ed.), “Hystorya dos cercos que os Olandezes puzerão à fortaleza de Mozambique o anno de 607 e 608...”, in *Stvdia* 12 (1963), p. 483.

¹⁷ Cf. Francisco Paulo Mendes da Luz, *O Conselho da Índia*, Lisboa, 1952, p. 420; carta da Câmara de Goa ao Rei, 1604, in J. H. da Cunha Rivara (ed.), *Archivo Portuguez Oriental*, fascículo I, parte II, Nova Goa, 1876, p. 131.

¹⁸ Cf. N. Macleod, *De Oost-Indische...*, vol. I, p. 46; até 25 de Agosto, segundo Izaäk Commelin (ed.), *Begin...*, vol. III, relato I, p. 3, e A. Meyrelles do Souto (ed.), “Hystorya...”, p. 483.

¹⁹ Cf. Izaäk Commelin (ed.), *Begin...*, vol. III, relato I, p. 3; N. Macleod, *De Oost-Indische...*, vol. I, p. 46.

²⁰ Cf. Izaäk Commelin (ed.), *Begin...*, vol. III, relato I, pp. 4 e 7; N. Macleod, *De Oost-Indische...*, vol. I, pp. 46-51; J. K. J. de Jonge, *De Opkomst...*, vol. III, pp. 164-165; carta da

que deixara seguir em paz depois de concluir que não trazia bens de portugueses a bordo. Em Goa, também não teve ocasião de fazer presas, apesar de ter podido até fundear imperturbada no surgidouro habitual das naus – onde não encontrou, no entanto, naus para atacar. A impotência das duas fortalezas vizinhas – a de Bardez, e a da chamada ponta de Gaspar Dias, na ilha de Goa – para impedir os neerlandeses de ancorarem ali foi explicada por uma alegada má qualidade da pólvora, que teria incapacitado a sua artilharia. Que o problema era mais fundo, prova-o, porém, a decisão célere que se seguiu de construir uma nova fortaleza expressamente para proteger o surgidouro, o futuro forte da Aguada.

Os portugueses lamentaram não terem no porto um galeão sequer para lançar contra os inimigos, mas, se os galeões, como as naus da Carreira, não podiam ancorar senão neste surgidouro – o que não é muito claro – teriam sido presa fácil para tantos navios neerlandeses. Assim, as únicas embarcações que estes encontraram na barra foram galés e uns “navios de guerra” (“Oorlochs Schepen”²¹) de tipo não especificado, talvez fustas. Ainda consideraram atacar os últimos, fundeados algures em Bardez, mas a multidão de gente que, na praia, os defendia dissuadiu-os (deduz-se que os navios teriam de estar fundeados muito próximos da costa). Quanto às galés, nada fizeram para os atacar a eles, contentando-se com vigiá-los e escapando, graças à sua mobilidade, às tentativas para capturá-las. Por outras palavras, os navios que os portugueses tinham disponíveis não bastavam claramente para combater os seus inimigos, mas bastavam, nas circunstâncias, para se porem a salvo deles, coisa que navios de alto bordo possivelmente não teriam conseguido fazer.

A esquadra largou para sul, para o Malabar, quando viu surgirem mais onze “navios de guerra” portugueses na barra.²² Provavelmente, estas embarcações fizeram parte da armada de “vinte navios de remo” mandada de Goa no encalço dos inimigos, para tentar impedi-los de contactarem com terra.²³ Não cumpriu o objectivo, pois os neerlandeses puderam desembarcar quer em Cananor, quer em Calecute, quer no porto de “Chitua” (para onde os mandaram, de Calecute, ir ter com o Samorim, ausente então da sua capital).²⁴ Houve, no entanto, a registar dois recontros da armada com as “lanchas e pataxos”²⁵ da esquadra da V.O.C. Os neerlandeses chamaram aos navios adversários *fregatten* e, no primeiro recontro, tomaram um, que encalhou e era tripulado por 80 homens, quinze

Câmara de Goa ao Rei, 1604, in J. H. da Cunha Rivara (ed.), *Archivo...*, fascículo I, parte II, p. 131; Francisco Paulo Mendes da Luz, *O Conselho...*, p. 419.

²¹ Izaäk Commelin (ed.), *Begin...*, vol. III, relato I, p. 4.

²² Cf. *ibidem*, vol. III, relato I, p. 7.

²³ Cf. carta da Câmara de Goa ao Rei, 1604, in J. H. da Cunha Rivara (ed.), *Archivo...*, fascículo I, parte II, p. 131.

²⁴ Cf. carta da Câmara de Goa ao Rei, 1604, in *ibidem*, fascículo I, parte II, p. 131.

²⁵ Cf. carta da Câmara de Goa ao Rei, 1604, in *ibidem*, fascículo I, parte II, p. 131.

portugueses e 65 “mouros” (*mooren*), a maioria dos quais morreu afogada, depois de fugir deitando-se à água.²⁶ Foi ainda no Malabar que os três navios deixados em Moçambique se reencontraram com a esquadra.²⁷

Vimos que van der Hagen levava instruções expressas para firmar tratados de aliança com soberanos da costa ocidental indiana. Contactou, para tal, o Ali Raja de Cananor e o Samorim de Calecute, que responderam de maneira diferente. O Ali Raja escreveu ao Almirante uma carta, comunicando-lhe a antiguidade dos laços que ligavam a sua família aos portugueses e que não pretendia agora quebrar. Embora tivesse o cuidado de não hostilizar os neerlandeses, pediu-lhes que se retirassem, o que foi satisfeito.²⁸ Já o Samorim recebeu van der Hagen em pessoa e os neerlandeses encontraram nele o aliado local que procuravam, como se viu pelo tratado escrito que resultou das conversações, onde ficou firmada – no papel – uma aliança indissolúvel contra os portugueses e os seus associados para os expulsar da terra do Samorim e de toda a Índia.²⁹ Acordou-se que a V.O.C. enviaria, na próxima oportunidade, navios e gente ao Malabar, assim como feitores para residirem em Calecute, onde deveria ser construída uma fortaleza que ficaria na posse e jurisdição da companhia. Estabeleceu-se também que ninguém poderia navegar entre Goa e o Cabo Comorim sem salvo-condutos do Samorim, sendo considerado boa presa quem fosse apanhado sem um. Nenhuma das duas partes poderia negociar a paz com os portugueses sem o consentimento da outra.

Convém notar que embora Calecute fosse, historicamente, o inimigo por excelência dos portugueses no Malabar, se encontrava então em paz com o Estado da Índia. Residia na cidade um feitor da Coroa portuguesa, que tentou impedir que os neerlandeses lá negociassem. E um padre jesuíta protestou junto do Samorim pelo bom acolhimento dado a van der Hagen, achando-o, na aparência, “dezejozo de conversar a paz” e recebendo garantias de que “que inteiramente cumpreria co nossa amizade, o que assy fes no publico”.³⁰ Veremos que o soberano de Calecute soube manter a mesma prudente duplicidade durante as duas passagens seguintes de esquadras da V.O.C. pelo Malabar, em 1607 e 1608.

²⁶ Cf. Izaäk Commelin (ed.), *Begin...*, vol. III, relato I, p. 8; J. K. J. de Jonge, *De Opkomst...*, vol. III, pp. 168-170.

²⁷ Cf. Izaäk Commelin (ed.), *Begin...*, vol. III, relato I, p. 8. As fontes portuguesas afirmam que em Goa surgiram primeiro sete velas neerlandesas – o número de navios da esquadra sem os *jachten* deixados em Moçambique – e, depois destas partirem para o Malabar, outras três; cf. carta da Câmara de Goa ao Rei, 1604, in J. H. da Cunha Rivara (ed.), *Archivo...*, fascículo I, parte II, p. 131; carta régia ao Vice-Rei, 18/1/1607, in Raimundo António de Bulhão Pato (ed.), *Documentos Remetidos da Índia ou Livros das Monções*, vol. I, Lisboa, 1880, p. 101.

²⁸ Cf. Izaäk Commelin (ed.), *Begin...*, vol. III, relato I, pp. 7-8; J. K. J. de Jonge, *De Opkomst...*, vol. III, pp. 167-168.

²⁹ Cf. *ibidem*, vol. III, pp. 204-205.

³⁰ Francisco Paulo Mendes da Luz, *O Conselho...*, pp. 420-421.

Depois de despedir-se do Samorim, van der Hagen dividiu a esquadra, enviando dois navios ao norte sondar os mercados do Guzerate – como constava, como vimos, das suas instruções – e seguindo com os restantes para Cochim, a sul. Aí, avistou alguns navios fundeados no porto, onde, porém, preferiu não entrar, por não dispor de pilotos para o guiarem.³¹ Prosseguiu assim viagem para Bantem, não realizando mais nada digno de nota no Índico Ocidental.

Já a jornada dos dois navios enviados ao norte foi proveitosamente destrutiva, causando mais danos aos portugueses do que tudo o que o grosso da esquadra neerlandesa fez entre Goa e Ceilão. Segundo fontes portuguesas, as duas embarcações seguiam acompanhadas de um “patacho”, que foi tomado por uma armada de remo lusa em Surate, já somente com um neerlandês a bordo. A mesma armada, porém, não pôde impedir que ficasse instalada na cidade uma feitoria da V.O.C.; e uma fonte afirma que, apesar de muito numerosa, também nada pôde fazer contra os dois navios grandes, que se “fizerão á 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 cincoenta”.³² Segundo outra versão, o mau tempo teria impedido a armada de atacar os navios da V.O.C. depois de chegar e, quando amainou, os inimigos já teriam partido.³³

Os neerlandeses perderam um patacho nesta sua passagem pela costa norte da Índia Ocidental, mas, por sua vez, capturaram e incendiaram duas naus portuguesas na região: uma, propriedade do capitão de Ormuz, tomada perto de Chaul; outra, designada apenas como uma “náó de Dio”.³⁴ Mais importante, quando voltavam ao sul, queimaram também um navio em Cochim, fazendo assim o que van der Hagen não ousara quando lá estivera: atacar navios fundeados no porto.³⁵ Este, lembremo-lo, era, a par de Goa, o porto de chegada habitual das naus da Carreira, e o ataque veio revelar a sua preocupante vulnerabilidade. Os dois navios da V.O.C. rumaram em seguida a Ceilão, onde se quedaram na ponta de Gale durante meses, capturando vários navios portugueses vindos do Golfo de Bengala.³⁶ Já em 1605, tiveram um recontro inconclusivo, em Gale,

³¹ Cf. Izaäk Commelin (ed.), *Begin...*, vol. III, relato I, p. 34.

³² Carta da Câmara de Goa ao Rei, 1605, in J. H. da Cunha Rivara (ed.), *Archivo...*, fascículo I, parte II, p. 137.

³³ Cf. Francisco Paulo Mendes da Luz, *O Conselho...*, pp. 422-423.

³⁴ Carta da Câmara de Goa ao Rei, 1605, in J. H. da Cunha Rivara (ed.), *Archivo...*, fascículo I, parte II, p. 137.

³⁵ Cf. carta da Câmara de Goa ao Rei, 1605, in *ibidem*, fascículo I, parte II, pp. 136-137; Francisco Paulo Mendes da Luz, *O Conselho...*, p. 423; carta de Diogo do Couto a D. Francisco da Gama, 23/12/1605, transcrita in Maria Manuela Sobral Blanco, *Os Holandeses e o Império Oriental Português*, 2 vols., Lisboa, 1975 (policopiado), vol. II (apêndice documental), p. 22.

³⁶ As fontes neerlandesas são omissas sobre o sucedido com estes navios. Uma fonte portuguesa afirma que, antes de chegarem a Ceilão, se lhes juntou outro navio da V.O.C., vindo da Europa. Cf. Francisco Paulo Mendes da Luz, *O Conselho...*, pp. 423-424.

com dois ou três galeões portugueses enviados no seu encalço, após o que largaram de Ceilão para destino incerto. Os galeões faziam parte de uma armada de cinco velas que se chegou a ajuntar em Chaul em Janeiro de 1605, para mandar atrás dos neerlandeses, mas da qual acabaram por partir para sul apenas dois galeões, aos quais se terá talvez juntado outro em Cochim.³⁷

Há que dizer, no entanto, que, no tocante aos navios da Carreira propriamente ditos, os neerlandeses não conseguiram nada na sua primeira expedição de curso ao Índico Ocidental. A razão – pouco lisonjeira para os portugueses – foi que a armada partida de Lisboa para a Índia em 1604 teve uma viagem desastrosa: os cinco navios que a compunham largaram a 30 de Abril, uma data muito tardia, e, por conseguinte, três arribaram, um perdeu-se no Canal de Moçambique e o quinto teve de invernar em Moçambique (onde chegou fora de época, quando os navios que van der Hagen lá deixara já haviam seguido para a Índia). Ou seja, num ano em que a V.O.C. tinha envidado um esforço considerável para perturbar o funcionamento da Carreira, não foi precisa, afinal, a sua intervenção para garantir que nenhum navio português chegasse em tempo útil à Ásia. Parecia que não era preciso a navegação da Carreira ser atacada para apresentar maus resultados. Veremos que não foi a última vez que tal aconteceu.

3. 1606-1607: as expedições de Haultain e van Heemskerck a águas ibéricas

A terceira grande frota da V.O.C., depois das de Warwijck e de van der Hagen, foi a de Cornelis Matelieff. Partiu em 1605 para o Oriente e, ao contrário da sua antecessora e das duas frotas seguintes, passou ao largo do Índico Ocidental na viagem, seguindo directamente para a Ásia do Sueste. Originalmente, planeava-se enviar dois dos seus onze navios ao Guzerate, mas, numa escala nas Maurícias, Matelieff encontrou van der Hagen, que retornava à Europa e o informou que os portugueses estavam a reunir forças em Malaca. Preocupado com a notícia, o Almirante optou por seguir com todas as suas velas para o Estreito de Malaca, poupando assim a costa ocidental indiana a uma nova visita de navios neerlandeses.³⁸

A V.O.C. só regressou em 1607 ao Índico Ocidental, com a esquadra de Paulus van Caerden. Antes, porém, foram as águas vizinhas da Península Ibérica a ser assoladas por expedições de curso neerlandesas. Em Setembro de 1605, tinham-se iniciado negociações para estudar o envio de uma esquadra à Península Ibérica entre representantes do estado e da Companhia. Esta acabou por contribuir com um subsídio de 125 000 florins, obrigando-se em troca a esquadra

³⁷ Cf. carta da Câmara de Goa ao Rei, 1605, in J. H. da Cunha Rivara (ed.), *Arquivo...*, fascículo I, parte II, p. 138; Francisco Paulo Mendes da Luz, *O Conselho...*, pp. 427-430.

³⁸ Cf. H. Terpstra, *De Opkomst der Westerkwartieren...*, pp. 20-21.

a ir postar-se diante de Lisboa para estorvar o tráfego da Carreira.³⁹ A utilidade militar da nova companhia na guerra contra a Espanha ficou mais uma vez demonstrada: depois de tomar a seu cargo uma ofensiva contra possessões ibéricas asiáticas que estava fora das possibilidades do estado, vinha agora subsidiar uma grande expedição naval a águas ibéricas, coisa que o estado, por si próprio, não desejaria fazer, depois das perdas financeiras da primeira expedição neerlandesa do género, comandada por Pieter van der Does em 1599.⁴⁰

A esquadra partiu em Janeiro de 1606, sob o comando de Willem de Soete, senhor de Haultain.⁴¹ Compunha-se de 23 navios, bastante menos que os 73 de van der Does, seis anos antes. Teve uma viagem difícil e só conseguiu chegar a Lisboa em Abril. Idealmente, os navios da Carreira já deviam ter partido então, pois não era considerado recomendável fazê-lo depois de Março. Na prática, tal acontecia com frequência, como foi o caso neste ano de 1606: atrasadas por dificuldades financeiras, uma armada de três naus e outra de cinco galeões ainda se estavam a preparar para a viagem. A chegada dos neerlandeses, que se postaram ao largo do porto, inviabilizou de vez a partida. Optou-se antes por concentrar esforços no aprestamento de uma armada luso-castelhana para ir dar batalha aos inimigos, que se entregavam entretanto ao curso com bastante sucesso, tomando vários navios à entrada de Lisboa.⁴²

A 15 de Maio, a armada fez-se finalmente ao mar, sob o comando do almirante castelhano D. Luís Fajardo, mas parece que não conseguiu já encontrar Haultain, que, com falta de provisões, regressou cedo às Províncias Unidas, onde desembarcou a 16 de Junho.⁴³ Sabe-se que Fajardo seguiu para o Algarve, provavelmente em busca dos neerlandeses que já não terá encontrado ao largo de Lisboa e que deviam estar então de regresso a casa. A 7 de Junho, aportou de novo a Cascais, donde voltou a largar pouco depois.⁴⁴

Nas Províncias Unidas, entretanto, Haultain preparava uma nova expedição, entusiasmado com os lucros que a primeira rendera.⁴⁵ Parecia, afinal, que, ao contrário do que acontecera em 1599, era possível levar a cabo um raide naval de grande escala a águas ibéricas sem perder dinheiro. Logo em Setembro, voltou a fazer-se ao mar, não se sabe com quantos navios, mas subsidiado de novo pela V.O.C. As coisas, contudo, não lhe correram tão bem como da primeira vez.

³⁹ Cf. Victor Enthoven, *Zeeland...*, pp. 188-189.

⁴⁰ Cf. André Murteira, *A Carreira da Índia...*, pp. 37-39.

⁴¹ Cf. Victor Enthoven, *Zeeland...*, pp. 188-190.

⁴² Cf. Maria Manuela Sobral Blanco, *Os Holandeses...*, vol. II (apêndice documental), pp. 125-126.

⁴³ Cf. Victor Enthoven, *Zeeland...*, p. 189.

⁴⁴ Parece ter tido um encontro com navios neerlandeses junto das Berlengas, mas não sabe quando, em que circunstâncias e com que neerlandeses, ao certo. Cf. Maria Manuela Sobral Blanco, *Os Holandeses...*, vol. II (apêndice documental), pp. 125-126.

⁴⁵ Cf. Victor Enthoven, *Zeeland...*, p. 190.

Extraviou-se de seis dos seus navios, três dos quais foram forçados a voltar a casa por falta de água. Em 6 de Outubro, teve um confronto com uma armada espanhola perto do Cabo de S. Vicente, do qual não se sabe nada em concreto. Regressou a casa no princípio de Dezembro, com pouco para mostrar, pois os lucros do corso desta vez foram magros. Para completar o desapontamento, os maus resultados da expedição deram origem a um inquérito.

Quanto aos efeitos que estas duas expedições tiveram sobre a Carreira, vimos já que a primeira impediu a partida de navios para a Índia em 1606.⁴⁶ Falta ver o que sucedeu com as naus partidas da Índia que deviam ter chegado a Lisboa em 1606.⁴⁷ Eram cinco, mas só uma, a *Palma*, concluiu a viagem, aportando a Lisboa a 30 de Outubro. A *Salvação* e a *Mártires* haviam chegado antes, mas perderam-se as duas na barra, uma a 13 e outra a 15 de Setembro.⁴⁸ Por sua vez, a *Bettencourt* e a *S. Jacinto* vararam ambas em Madagáscar, em sítios diferentes, após o que a primeira foi invernada a Mombaça e a segunda a Moçambique; a *Bettencourt* voltou em seguida à Índia, onde foi julgada inapta para nova viagem; a *S. Jacinto* prosseguiu penosamente a jornada, escalando Luanda e finalmente, já em 1607, a Terceira, donde já não a deixaram sair, mandando a fazenda e a gente para Lisboa noutros navios.

Temos, portanto, que só três naus da Índia chegaram à vista de Portugal em 1606. A *Salvação* e a *Mártires* não poderiam ter sido incomodadas por Haultain, pois entraram na barra em meados de Setembro, isto é, depois da retirada da primeira esquadra neerlandesa e antes da chegada da segunda. Já a *Palma* aportou a 30 de Outubro, quando, pelo pouco que se sabe, se calcula que a segunda esquadra sulcasse águas portuguesas. É possível que fosse ela a “carraca”, que, segundo as fontes neerlandesas, foi atacada sem sucesso por três navios desgarrados de Haultain entre o Cabo de S. Vicente e Setúbal.⁴⁹

Seja como for, o facto é que a viagem Índia-Portugal em 1606 correu muito mal para a Carreira. É verdade que se conseguiu fazer chegar ao destino o grosso da gente e da fazenda da *Salvação*, da *S. Jacinto* e da *Bettencourt*, apesar de os navios terem ficado pelo caminho: a *Salvação* evacuou-se a tempo antes de se afundar, ao contrário da *Mártires*; a carga e o pessoal e passageiros da *S. Jacinto* foram, como vimos, desembarcados na Terceira e remetidos para Lisboa noutras embarcações; e os da *Bettencourt*, depois da sua arribada à Índia, transferiram-se para outro navio, a *Conceição*, que aportou a Portugal em 1607. Mesmo assim, os prejuízos foram consideráveis, pois, para além da perda dos três navios, as

⁴⁶ Ponderou-se ainda enviar três galeões à Índia em Setembro, fora da época normal da viagem, mas o projecto foi abandonado. Cf. carta régia a Vice-Rei, 27/1/1607, in Raimundo António de Bulhão Pato (ed.), *Documentos Remetidos...*, vol. I, pp. 130-131.

⁴⁷ Para referências bibliográficas, cf. a nota 133 deste artigo.

⁴⁸ O naufrágio da *Mártires* é bem conhecido devido à recente recuperação arqueológica dos seus restos. Cf. *Nossa Senhora dos Mártires – a Última Viagem*, Lisboa, 1998.

⁴⁹ Cf. Victor Enthoven, *Zeeland...*, p. 190.

cargas da *S. Jacinto* e da *Bettencourt* chegaram a Lisboa com um ano de atraso e custos acrescidos. As duas esquadras de Haultain tinham sido subsidiadas pela V.O.C. com o fito de infligir danos à Carreira da Índia. A primeira conseguiu frustrar a partida das duas armadas que deviam largar de Portugal em 1606, mas nem ela, nem a segunda lograram interferir com a chegada das naus. Não foi por causa dos neerlandeses que quatro dos cinco navios que deviam ter chegado esse ano não chegaram, mas por demérito próprio dos portugueses.

O insucesso da segunda expedição de Haultain não demoveu os neerlandeses dos raides a águas ibéricas. Em 1607, confiou-se a Jakob van Heemskerck o comando de uma nova esquadra de 26 ou 27 navios, subsidiada outra vez pela V.O.C., com 125.000 florins.⁵⁰ Visava-se de novo impedir a partida de navios portugueses para a Índia, mas o tempo impediu que se largasse antes do fim do Março, dois meses depois do acordado com a Companhia. Ora, após a má experiência do ano anterior, os portugueses, desta vez, não permitiram atrasos: três naus foram despachadas para a Índia logo no princípio de Fevereiro e uma nau e três galeões em Março (os três galeões formavam uma armada à parte, destinada a permanecer no Índico e dotada de um capitão-mor próprio). Quando van Heemskerck chegou a Lisboa, constatou, assim, que já não havia muito que pudesse fazer por lá. Optou, então, por seguir para Gibraltar, onde estava fundeada uma armada espanhola que a esquadra neerlandesa desbaratou a 25 de Abril, num combate famoso que custou a vida ao seu comandante.

Com os espanhóis destroçados, a esquadra regressou às águas portuguesas e dividiu-se, seguindo uma parte para bloquear Lisboa e outra para os Açores. Tal constituía um perigo evidente para os três navios vindos do Oriente que estavam então para chegar: a *Conceição*, que, como vimos, substituíra a *Bettencourt*, arribada à Índia o ano anterior; a *S. Jacinto*, que, como também vimos, invernara em 1606 em Moçambique e escalara depois Luanda; e a *Oliveira*, que aportara danificada a Goa em 1605, invernara lá um ano para reparações e, no regresso, escalara igualmente Luanda, onde se juntara à *S. Jacinto*.

À frente vinha a *Conceição*, que, a 23 de Junho, ao passar ao largo dos Açores, recebeu duma caravela uma carta régia a avisar as naus da Índia da presença de navios neerlandeses defronte de Lisboa e a mandar-lhes por conseguinte aportar ou à Terceira, ou à Corunha.⁵¹ Acompanhava-a, contudo, uma carta posterior do Vice-Rei de Portugal, alertando para o avistamento de dez navios neerlandeses perto de S. Miguel, o que mostrava que eles andavam também pelos Açores, pelo que se deixava o que fazer ao critério dos capitães das naus.

⁵⁰ Cf. *ibidem*, pp. 190-192.

⁵¹ Para tudo o que aconteceu daqui em diante com a *Conceição*, cf. Maria de Fátima Ferros de Azevedo, *Uma Viagem da Índia para o Reino em 1605-1607 – as Relações Inéditas de Nicolau da Orta Rebelo e de Antão de Mesquita* (policopiado), Lisboa, 1964, vol. II (apêndice documental), pp. 206-213.

Informado pela caravela de que, até há dois dias atrás, não se tinha visto neerlandeses na Terceira, o capitão decidiu tentar a sorte lá. Encontrou, de facto, o porto desimpedido de inimigos, mas, alguns dias depois, a 5 de Julho, avisaram de S. Miguel que os neerlandeses se dirigiam à Terceira para tomarem a nau. A 6 de Julho, uma esquadra de, alegadamente, 22 navios atacou a *Conceição*, mas, com a nau bem defendida pelas duas fortalezas do porto, teve de retirar. Continuou, no entanto, a rondar o arquipélago, o que causou preocupação quando uma caravela do Brasil de escala na Terceira trouxe a notícia de que a *S. Jacinto* e a *Oliveira* haviam partido juntas de Luanda e deveriam passar pelos Açores dentro de quinze dias. Escreveu-se assim para o continente a pedir o envio duma armada às ilhas.

A esquadra inimiga deixou o arquipélago a 25 de Agosto, permitindo a *S. Jacinto* e à *Oliveira* aportarem sem problemas à Terceira a 8 de Setembro. A primeira vinha, porém, a meter água e foi julgada incapaz de prosseguir viagem, mandando-se descarregá-la. Pouco depois, chegou a armada de escolta pedida ao continente, uma imponente força luso-castelhana de nada menos que 40 galeões, comandada pelo mesmo D. Luís Fajardo que fora o ano passado enviado a dar caça a Haultain. A 14 de Setembro, partiu com a *Conceição* e a *Oliveira* para Lisboa. A sua utilidade ficou demonstrada quando, a 28 de Setembro, os navios se depararam com a esquadra neerlandesa, para a qual as duas naus sozinhas teriam sido de certeza uma presa fácil. Assim, face à superioridade numérica da armada, optou por retirar, sendo perseguida em vão pelos ibéricos. O mau tempo cancelou abruptamente a perseguição e dispersou a armada, obrigando a *Conceição*, entre outros, a ir abrigar-se a Vigo, donde só depois pôde seguir para Lisboa. A *Oliveira*, pelo que se sabe, conseguiu chegar directamente à capital portuguesa.

A façanha de Gibraltar garantiu um balanço triunfal da expedição de van Heemskerck nas Províncias Unidas, embora, financeiramente, ela tivesse dado prejuízo. Foi, contudo, a última do seu género, depois de três expedições seguidas em dois anos. A interrupção deveu-se ao progresso das conversações hispano-neerlandesas, que começaram em segredo em 1606 e donde resultou em 1607 um cessar-fogo na Flandres.⁵² Continuou-se depois a negociar, em busca duma paz definitiva entre as duas partes. A principal dificuldade era a presença neerlandesa na Ásia, que o lado espanhol não aceitava e de que o neerlandês não abdicava.⁵³ É significativo que, cessando as expedições contra ibéricos na Europa, elas tenham prosseguido na Ásia, como prova o envio da esquadra de Pieter Willemisz Verhoeff ao Oriente no fim de 1607. Antes de falar dela, contudo, é altura de tratar da expedição imediatamente anterior, a de Paulus van Caerden,

⁵² Cf. Victor Enthoven, *Zeeland...*, p. 191.

⁵³ Cf. Jonathan I. Israel, *La República Holandesa y el Mundo Hispánico, 1606-1661*, Madrid, 1997 (edição original em inglês: 1982), pp. 25-46.

que partiu quando decorria a primeira jornada de Haultain em águas ibéricas e repetiu o itinerário de van der Hagen no Índico Ocidental, passando por Moçambique, Goa e pelo Malabar.

4. 1607: a expedição de van Caerden

Foi no princípio de Junho de 1606 que van Caerden largou com uma esquadra de oito navios da ilha de Wight.⁵⁴ As tonelagens dos navios oscilavam entre os 340 e os 700 tonéis. A esquadra tinha uma tonelagem total de 4.300 tonéis e transportava 1.060 homens.⁵⁵ Ao largo da costa portuguesa, soube que a armada de D. Luís Fajardo andava no mar e encontrou dois navios transviados da esquadra de Haultain, que acompanhou durante alguns dias. Teve depois uma viagem longa e penosa, com escalas prolongadas na África Ocidental, pelo que chegou a Moçambique apenas a 29 de Março de 1607, cerca de dez meses depois de partir e quando, no Atlântico, decorria já a expedição de van Heemskerck.⁵⁶

A fase final da viagem, a subida da costa oriental africana, foi custosa, por ter sido efectuada contra a monção então dominante. Estava-se na altura em que costumavam chegar a Moçambique navios, não do sul, mas do norte, da Índia. Apenas nove dias antes, dois galeões vindos de lá tinham alertado para a possibilidade de um ataque neerlandês à praça, de que Goa fora avisada por via terrestre.⁵⁷ Apesar disso, a surpresa perante a aparição da esquadra foi total. Ninguém esperava que ela viesse fora da monção habitual, que foi aquela em que, em 1604, chegou van der Hagen e, em 1608, Pieter Willemisz. Verhoeff, ambos no fim de Julho.

Chegar fora de época não dava a van Caerden apenas o benefício da surpresa. Permitia-lhe também, em princípio, demorar-se mais do que teria podido fazer se tivesse surgido na ilha entre Junho e Agosto, a época em que era costume pararem lá os navios vindos da Europa. Isto porque uma nova mudança da monção obrigava quem queria prosseguir viagem até à Índia a partir antes do fim de

⁵⁴ Onde o contingente holandês da esquadra, partido mais cedo, esperara uns dias pelo zelandês. Sobre esta esquadra, em geral, cf. A. de Booy (ed.), *De derde reis van de V.O.C. naar Oost-Indie onder het beleid van admiraal Paulus van Caerden, uitgezeild in 1606*, 2 vols., Haia, 1968-1970.

⁵⁵ Cf. *ibidem*, vol. I, p. 97.

⁵⁶ Sobre a estadia da esquadra em Moçambique, em geral, cf. A. de Booy (ed.), *De derde reis...*, vol. I, pp. 102-113 e 167-177; carta de Paulus van Caerden aos *Heren XVII*, 9/1/1608, in *ibidem*, vol. II, pp. 127-131; A. Meyrelles do Souto (ed.), "Hystorya dos cercos...", pp. 484-533; João dos Santos, *Etiópia Oriental e Vária História de Cousas Notáveis do Oriente*, Lisboa, 1999, pp. 301-305.

⁵⁷ Cf. A. Meyrelles do Souto (ed.), "Hystorya dos cercos...", pp. 488-489; carta do Governador D. Frei Aleixo de Meneses, 29-12-1607, transcrita in Maria Manuela Sobral Blanco, *Os Holandeses...*, vol. II (apêndice documental), p. 132.

Agosto. Van der Hagen não pudera assim ficar mais que algumas semanas e o mesmo aconteceria, em 1608, com Verhoeff. Já van Caerden, chegando em fim de Março, tinha garantido, em princípio, mais de quatro meses de estadia.

É possível que tenha sido a perspectiva de uma estadia mais longa a motivar a esquadra neerlandesa a franquear a barra do porto para ir fundear no chamado “surgidouro do rio”, entre a costa norte da ilha e a terra firme defronte. Precisou, para tal, de passar pelo fogo da fortaleza, que se situara na ponta nordeste da ilha exactamente para defender a entrada da barra. Van der Hagen, antes, e Verhoeff, depois, optaram antes por fundear junto da ilha de S. Jorge, fora do alcance da artilharia da fortaleza. Esta, no entanto, não se mostrou capaz de perturbar seriamente a passagem da esquadra.⁵⁸ Os neerlandeses só tiveram um momento de alguma aflição quando um dos seus maiores navios, o *Der Veer*, encalhou e as lanchas o tiveram de rebocar sob fogo para uma distância segura.

Tal como não se mostrou capaz de tolher ao inimigo a entrada da barra, a fortaleza mostrou-se também impotente para impedir a captura dos navios portugueses fundeados à sua sombra. Um “galeoto” e dois galeões chegados da Índia, sem gente a bordo, foram rebocados para longe pelas lanchas neerlandesas, apesar de os terem chegado “omais que puderão á fortaleza. p.^a que à sombra da artilheria ficassem mais seguros”.⁵⁹ Repetiu-se assim o ocorrido em 1604 com a nau do trato tomada por van der Hagen.⁶⁰ Como se repetiu o tranquilo desembarque neerlandês na ilha, com 700 homens, que os canhões portugueses foram igualmente incapazes de evitar, ou sequer incomodar. Só que, desta vez, os neerlandeses não se contentaram somente com uma surtida simbólica, mas montaram cerco à fortaleza.

Ao contrário do que os portugueses pensaram, a esquadra não trazia ordens nenhuma para conquistar a fortaleza. A decisão de tentar o cerco foi tomada no local. Na carta em que ela foi explicada aos directores da Companhia, van Caerden relata como um cativo português o inteirara de que Goa acabara de mandar aviso do envio de uma grande armada de Portugal, que se previa chegar à ilha dentro de um mês (uma informação que a capital do Estado da Índia recebera, obviamente, por terra). A utilidade potencial de ter a fortaleza ocupada em tal ocasião motivou o cerco, a que os neerlandeses se sentiram também encorajados pela falta de resistência encontrada, quer na captura dos navios, quer no desembarque. Encorajantes foram igualmente as declarações de alguns negros velhos, testemunhas da construção da fortaleza décadas atrás, que afirmaram que

⁵⁸ Os portugueses reivindicaram ter morto muita gente nos navios, mas as fontes neerlandesas não registam baixa alguma, não havendo também notícia de nenhum navio ter ficado incapacitado.

⁵⁹ A. Meyrelles do Souto (ed.), “Hystorya dos cercos...”, p. 493.

⁶⁰ Como sucedera com a nau do trato, os dois galeões foram posteriormente queimados. O galeoto, pelo contrário, foi integrado na esquadra neerlandesa.

as muralhas conteriam uma grossa camada de areia no interior. Por causa disso, pensou-se que seriam pouco sólidas e vulneráveis a acções de bombardeamento.⁶¹

Feitas com areia ou não, as muralhas sustiveram satisfatoriamente o bombardeamento. Van Caerden culpou a falta de munições para a artilharia mais pesada pelo insucesso.⁶² Outra fonte neerlandesa já não se coibiu de elogiar a solidez da fortaleza, que teria aguentado firme os disparos das peças mais pesadas, os *halve cartouwen*.⁶³ Fosse como fosse, falhado o recurso aos canhões, recorreu-se ao outro método ofensivo consagrado na guerra de cerco da época: a minagem das muralhas. Para levá-la a cabo, era preciso chegar perto da fortaleza, o que foi feito através de trincheiras, primeiro, e, depois, debaixo de estruturas móveis de madeira⁶⁴ – que os portugueses, na sequência de uma surtida nocturna, incendiaram quando se estava já perto do objectivo. Este revés, depois de cerca de um mês de operações, convenceu o comando neerlandês a levantar o cerco e retirar da ilha, no fim de Abril. Van Caerden justificou a decisão com as baixas sofridas (cerca de 25 mortos e 70 a 80 feridos; dos portugueses morreram 13), os muitos doentes e o descontentamento das tropas.⁶⁵ Outra fonte neerlandesa dá o número crescente de doentes como razão principal, afirmando que se estava a mandar 20 a 30 por dia para os navios para convalescerem.⁶⁶

O fracasso do cerco foi descrito com triunfalismo previsível nas fontes portuguesas. Realçou-se, em particular, a inferioridade numérica dos sitiados, que contariam apenas 60 homens capazes de pegar em armas, entre soldados e casados. Quase nenhum deles era membro da guarnição regular, pois a maior parte dela fora a terra firme, “aos rios”, acompanhada de uma quantidade também significativa dos casados locais. Muito provavelmente, tratava-se de uma das expedições mercantis em que os capitães tinham o hábito de empregar as tropas, apesar de a Coroa o proibir, para não desguarnecer a fortaleza.⁶⁷ A sua ausência foi compensada por uns quantos casados que tinham ficado na ilha e por um contingente de soldados proveniente de Melinde, que lá parara a caminhos dos rios (numa expedição mercantil...). Note-se que a guarnição prescrita fora até

⁶¹ Cf. carta de Paulus van Caerden aos *Heren XVII*, 9/1/1608, in A. De Booy (ed.), *De derde reis...*, vol. II, pp. 128-129.

⁶² Cf. carta de Paulus van Caerden aos *Heren XVII*, 9/1/1608, in *ibidem*, vol. II, p. 129.

⁶³ Cf. *ibidem*, vol. I, p. 105.

⁶⁴ Os neerlandeses chamaram-lhe *huyskens*, os portugueses, “mantas”. Segundo Bluteau, mantas são “maquinas bélicas [...] (que) se fazem para encubrir da vista do inimigo, & do pez, resina, alcatrão, & outras cousas, que lhe lanção do alto”; cf. Rafael Bluteau, *Vocabulario portu-guez e latino, aulico, anatomico, architectonico, bellico, botanico, brasilico...*, vol. V, Lisboa, 1716.

⁶⁵ Cf. carta de Paulus van Caerden aos *Heren XVII*, 9/1/1608, in *ibidem*, vol. II, p. 129.

⁶⁶ Cf. *ibidem*, vol. I, p. 109.

⁶⁷ Cf. carta régia ao Vice-Rei, 26/2/1605, in Raimundo António de Bulhão Pato (ed.), *Documentos Remetidos...*, vol. I, pp. 1-2.

então de 100 soldados, número que o rei, nesse ano, achara bem aumentar para 150, por causa da ameaça neerlandesa.⁶⁸

Quanto à artilharia, diz-se somente que as peças disponíveis eram poucas, os seus reparos maus, e que a pólvora não abundava, apesar de ter acabado de chegar alguma da Índia. Armas pessoais – mosquetes e piques – em bom estado seriam nenhuma, mas a falta foi suprida pelos arsenais privados dos casados, onde as havia em abundância. Se juntarmos a isto o papel dos mesmos casados na composição da guarnição improvisada de 60 homens, temos mais um exemplo de um fenómeno conhecido: a compensação das carências do aparelho militar do Estado da Índia pelo recurso às comunidades portuguesas locais.

Nem todos os civis, porém, eram militarmente aproveitáveis. A princípio, os civis sem préstimo militar foram mesmo demais. Se a fortaleza tivesse sido eficazmente isolada do exterior, isso teria podido criar problemas. Continuou, contudo, em contacto com a terra firme, aonde se ia buscar mantimentos de noite, em canoas que as lanchas neerlandesas raramente conseguiam interceptar. A dado momento, graças a informações recebidas de escravos que tinham ficado fora das muralhas, os portugueses convenceram-se de que os sitiados pretendiam render à fome e à sede. Organizaram, em consequência, a evacuação para a terra firme de 500 pessoas, entre escravos e doentes. Despejada assim a fortaleza de gente inútil, ficou provida com mantimentos para sete meses. Vimos que o cerco acabou por durar apenas um mês. Se, porventura, os neerlandeses o tivessem querido prolongar, só o poderiam fazer até cerca de meados de Agosto, sob risco de perderem a monção para prosseguirem viagem. Disporiam assim de mais três meses e meio, muito menos do que os sete meses necessários para esgotar as provisões dos portugueses. Além de que estes teriam podido continuar a abastecer-se em terra firme, pois a gente de van Caerden não conseguiu nunca interromper a sua comunicação com a margem oposta.

O intercâmbio continuado com a terra firme foi possível apenas devido à cooperação das suas populações. Esta esteve longe de ser espontânea: resultou, sim, do envio de dois homens “práticos na lingua da terra; e experimentados na comunicação dos naturaes” para parlamentar com as autoridades locais.⁶⁹ O abastecimento da fortaleza foi acordado a troco do fornecimento de contas e roupas, os produtos de troca tradicionais na região. Os neerlandeses também mandaram uma embaixada conferenciar com os poderes locais, presidida pelo Vice-Almirante em pessoa, para pedir que cessasse a assistência aos portugueses. Como o pedido não foi acolhido, recorreram à força, atacando as canoas atracadas e os poços de água da terra firme, e, num episódio de grande violência, massacrando os 36 tripulantes de duas canoas interceptadas a caminho da fortaleza. Tal comportamento não podia divergir mais do que depois fizeram na costa

⁶⁸ Cf. carta régia ao Vice-Rei, 18/1/1607, in *ibidem*, vol. I, p. 91.

⁶⁹ A. Meyrelles do Souto (ed.), “Hystorya dos cercos...”, p. 505.

ocidental indiana, onde praticaram uma política deliberada de não hostilização dos povos naturais.

Com a retirada para os navios quase completa, van Caerden propôs ao capitão português poupar a povoação da destruição a troco de um resgate. Recusada a oferta, procedeu-se ao incêndio sistemático das habitações e ao abate em série das palmeiras que cobriam a ilha. Recolhidos em seguida às suas embarcações, os neerlandeses optaram por abandonar o surgidouro do rio. À saída da barra, houve que enfrentar o fogo da fortaleza, como já sucedera à entrada. Também tal como à entrada, um dos navios maiores, o *Zierikzee*, encalhou, só que, desta vez, sujeito a um tiroteio cerrado, ficou irrecuperavelmente danificado, tendo de ser abandonado, depois de incendiado. O tempo gasto no seu descarregamento, assim como no concerto dos estragos sofridos pelos outros navios, tomou mais cerca de duas semanas à esquadra. Se lhes juntarmos os cerca de quinze dias decorridos entre o começo da retirada da ilha e a saída do surgidouro, temos que se passou ainda um mês entre o fim do cerco e a partida dos neerlandeses, a 29 de Maio.

Levantar o cerco não implicava de maneira nenhuma que a esquadra tivesse de ir embora a seguir, como acabou por fazer. Dispunha ainda de muito tempo até ao fim de Agosto, quando a monção obrigava a partir. E Moçambique continuava a ser o melhor lugar para esperar pela armada da Carreira. Não é, por isso, totalmente claro por que razão escolheram os neerlandeses largar tão cedo. Os portugueses disseram que foi por não poderem abastecer-se na terra firme.⁷⁰ Sabe-se que, na sua última surtida lá, até conseguiram obter fruta, mas é verdade que só depois de usarem a força. É de crer, por isso, que a hostilidade dos naturais tenha criado, de facto, dificuldades de abastecimento, que poderão ter pressionado van Caerden a partir. Mas a mais que provável continuação das doenças entre a sua gente deve ter sido mais importante.⁷¹ Fosse como fosse, a esquadra deixou Moçambique, não para seguir para a Índia, mas em busca de uma escala mais acolhedora, que encontrou na ilha de Mayotte, do arquipélago das Comoros, mais a norte, onde chegaram depois de uma semana de viagem.

Os neerlandeses identificaram o sultão que governava Mayotte como um inimigo dos portugueses e explicaram com esse facto o bom acolhimento que ele lhes dispensou, e que os levou a permanecer 40 dias na ilha. A estadia foi de certeza retemperadora, mas, enquanto decorria, as primeiras naus vindas em 1607

⁷⁰ Cf. *ibidem*, p. 530. A esquadra estava bem provida de mantimentos, mas ao longo da viagem foi-se abastecendo regularmente de água, lenha e comidas frescas em terra.

⁷¹ Um balanço da estadia afirma que 30 homens morreram em Moçambique em combate, fora os que faleceram de morte natural, cuja número não é indicado. Cf. A. De Booy (ed.), *De derde reis...*, vol. I, p. 173. As estimativas portuguesas, visivelmente exageradíssimas, não são de confiança.

de Portugal puderam aportar a Moçambique imperturbadas. Tratava-se dos três navios que vimos que partiram de Lisboa logo no princípio de Fevereiro, seguidos em Março por mais quatro. Antes de os quatro últimos se poderem juntar em Moçambique aos outros três, a esquadra de van Caerden reapareceu na ilha, a 4 de Agosto.

Refeitos pela escala em Mayotte, os neerlandeses tinham decidido voltar, calculando que, agora, já conseguiriam encontrar navios vindos de Portugal. Não se enganaram, mas, desta vez, acharam as naus fundeadas no porto demasiado bem defendidas para as atacarem. Além de bem cingidas à fortaleza, apresentavam-se guarnecidas de gente e contavam com a protecção suplementar de uma nova posição de artilharia em terra: “hua hermidia chamada nossa sôra do baluarte que esta pegada com a fortaleza da banda do mar, E que fica acaualeiro sobre a barra”, onde o Capitão-Mor da armada, D. Jerónimo Coutinho, mandou colocar cinco peças de artilharia pesada.⁷² Que tais precauções bastassem para dissuadir os neerlandeses de atacarem, mostra que, havendo prevenção, os navios portugueses podiam fundear em segurança em Moçambique.

Sem ousar atacar as naus de D. Jerónimo, van Caerden manteve-se, no entanto, fundeado ao largo do porto cerca de três semanas. A sua intenção era esperar pelos navios que sabia faltarem vir de Portugal, e dos quais fora informado por alguns portugueses capturados. Da fortaleza, despacharam, porém, uma embarcação pequena para as ilhas Angoxe, a sul, a fim de alertar qualquer navio português a caminho de Moçambique para o perigo que o esperava. Pelo menos um, a *Loreto*, recebeu o aviso e evitou escalar a ilha, seguindo directamente para a Índia.⁷³ É possível que o mesmo tenha sucedido com a capitânia da armada de socorro, o galeão *Santiago*, que chegou cedo a Goa, a 11 de Setembro, sem também parar em Moçambique.⁷⁴ Quanto aos dois navios restantes, a *Consolação* e o galeão *Santo André*, atrasaram-se e só chegaram à ilha em Setembro, quando a monção já não lhes permitia prosseguir viagem, obrigando-os a invernar.⁷⁵ Quer van Caerden, quer D. Jerónimo Coutinho já haviam entretanto partido, exactamente porque não se podiam arriscar a ficar na ilha até depois de Agosto.

O Almirante neerlandês largou primeiro, a 26 de Agosto. Suspeitava, com razão, que os navios que esperava lhe teriam escapado evitando a escala e propunha-se seguir para Goa no seu enalço. Pensava igualmente tentar a captura das três naus ancoradas em Moçambique, calculando que partiriam logo após si e que poderia assim emboscá-las mais a norte, nas Comoros, o que acabou

⁷² A. Meyrelles do Souto (ed.), “Hystorya dos cercos...”, p. 531.

⁷³ Cf. carta de Paulus van Caerden aos *Heren XVII*, 9/1/1608, in A. de Booy (ed.), *De derde reis...*, vol. II, p. 133.

⁷⁴ Cf. carta da Câmara de Goa ao Rei, 1607, in J. H. da Cunha Rivara (ed.), *Archivo...*, fascículo I, parte II, p. 197.

⁷⁵ Cf. A. Meyrelles do Souto (ed.), “Hystorya dos cercos...”, p. 533.

por não fazer. Não podia saber que D. Jerónimo, ansioso por evitar a invernada, planeava tentar romper por entre a sua esquadra, caso ela tivesse ficado mais tempo a bloquear-lhe a saída.⁷⁶

Apesar da felicidade que representou para o Capitão-Mor a partida de última hora dos inimigos, nem tudo lhe correu bem na hora de retomar viagem, pois perdeu uma das naus, a *S. Francisco*, por encalhamento.⁷⁷ No caminho para a Índia, porém, voltou a ser bafejado pela sorte: apesar de ter largado depois de van Caerden, chegou a Goa antes dele, escapando assim outra vez ao que teria sido uma captura quase certa, depois de, ao aportar a Moçambique, já ter sido salvo do encontro com os neerlandeses pela sua retirada providencial para as Comoros. A esquadra da V.O.C. atrasou-se porque se desviou demasiado para norte na viagem, acabando por ir dar perto de Dabul, muito ao norte de Goa.⁷⁸ Deste modo, quando conseguiu chegar, por fim, à capital do Estado da Índia, a 17 de Outubro, encontrou já as duas naus de D. Jerónimo Coutinho fundeadas em segurança. Tinham aportado a 8 e 10 do mesmo mês, juntando-se ao galeão *Santiago*, chegado, como já se disse, em Setembro, sem ter parado em Moçambique.⁷⁹ Para que o infortúnio de van Caerden não fosse total, porém, o outro navio que evitara Moçambique, a *Loreto*, caiu-lhe nas mãos a norte de Goa, compensando-o parcialmente dos desencontros com as naus de D. Jerónimo.⁸⁰

⁷⁶ A fonte para o facto é o relato de António Durão, que descreve como foi pedido aos pilotos e oficiais restantes dos navios para fixar uma data limite para a partida, após a qual haveria que tentar furar o bloqueio neerlandês, se ele se mantivesse. A data escolhida teria sido 25 de Agosto, concordando-se que seria possível as naus permanecerem até esse dia em Moçambique “sem notauel risco de perderem monção”. Ainda segundo Durão, a esquadra neerlandesa teria partido a 20, permitindo assim às naus de D. Jerónimo largarem pacificamente a 25. Todas as fontes neerlandesas concordam, porém, que a esquadra partiu, sim, a 26, o que é corroborado ainda por uma outra fonte portuguesa. Portanto, ou houve confusão de datas, ou a determinação de furar o bloqueio depois de 25 não terá sido cumprida. Cf. *ibidem*, pp. 532-533; A. de Booy (ed.), *De derde reis...*, vol. I, p. 113 e 177; carta de Paulus van Caerden aos *Heren XVII*, Bantem, 9/1/1608, in *ibidem*, vol. II, p. 131; carta do Governador D. Frei Aleixo de Meneses, Goa, 29-12-1607, transcrita in Maria Manuela Sobral Blanco, *Os Holandeses...*, vol. II (apêndice documental), p. 132.

⁷⁷ A gente e a carga salvaram-se e foram transferidas para os outros dois navios.

⁷⁸ Sobre a passagem desta esquadra pela costa ocidental da Índia, em geral, cf. “De Loffelycke...”, in A. de Booy (ed.), *De derde reis...*, vol. I, pp. 114-120; “Journael...”, in *ibidem*, vol. I, pp. 181-188; carta de Paulus van Caerden aos *Heren XVII*, Bantem, 9/1/1608, in *ibidem*, vol. II, pp. 132-135; carta da Câmara de Goa ao Rei, 1607, in J. H. da Cunha Rivara (ed.), *Archivo...*, fascículo I, parte II, pp. 192-218; cartas do Governador D. Frei Aleixo de Meneses, Goa, 29-12-1607 e 2/2/1608, transcritas in Maria Manuela Sobral Blanco, *Os Holandeses...*, vol. II (apêndice documental), pp. 129-134.

⁷⁹ Aparentemente, nem a ameaça de terem navios inimigos à sua espera na barra bastara para impedir a sua separação, no que seguiram um vício velho da Carreira, prejudicial à segurança e verberado insistente e impotentemente pelas autoridades de Lisboa. Cf. carta da Câmara de Goa ao Rei, 1607, in J. H. da Cunha Rivara (ed.), *Archivo...*, fascículo I, parte II, p. 207.

⁸⁰ Sobre esta captura, cf. A. de Booy (ed.), *De derde reis...*, vol. I, pp. 115 e 182-183; carta de Paulus van Caerden aos *Heren XVII*, 9/1/1608, in *ibidem*, vol. II, pp. 132-133; carta da Câmara de Goa ao Rei, 1607, in J. H. da Cunha Rivara (ed.), *Archivo...*, fascículo I, parte II, p. 197.

Foi antes de chegar a Goa, a 10 de Outubro, que a esquadra neerlandesa avistou a *Loreto*, perto dos Ilhéus Queimados, por volta do meio-dia. Depois de perseguida, a nau foi alcançada duas horas antes do pôr-do-sol pelo *Bantam*, um dos maiores navios neerlandeses, que tinha a mesma tonelagem que ela (700 tonéis)⁸¹ e começou de pronto a bombardeá-la. Durante a noite, deu em seco e acabou por se render.⁸² Isto é, resumidamente, tudo o que se sabe do combate.⁸³ Apesar de pouco, parece que a resistência oferecida não foi muita.⁸⁴ De certeza que para tal contribuiu a lamentável situação médica a bordo, que impressionou os captores. Sem se poder reabastecer em Moçambique, a nau seguiu para a Índia sem tentar escalar mais lugar nenhum. Como era frequente ocorrer em casos de permanência prolongada no mar, o escorbuto grassara com violência entre a gente embarcada, matando muitos homens e debilitando outros. Um relato neerlandês afirma que, das 300 pessoas originalmente a bordo, só 200 estavam ainda vivas.⁸⁵ Uma fonte portuguesa, por sua vez, declara que só havia 20 homens sãos no navio, que foram os únicos a defendê-lo.⁸⁶ Mesmo que tais números sejam exagerados, sabe-se que não era invulgar acontecer este tipo de coisas com naus chegadas tarde ao Índico que, para não perder a monção, optavam por evitar Moçambique, seguindo pelo leste de Madagáscar.

Van Caerden parece ter ficado desapontado com a presa, pois disse que esperara achar mais dinheiro a bordo do que os cerca de 20.000 *reales* encontrados, que foram a parte mais importante do saque.⁸⁷ Uma pequena porção deste dinheiro foi dada aos portugueses sobreviventes, deixados em terra com dois *reales* cada um. O capitão seguiu com a esquadra como prisioneiro e seria, posteriormente, enviado para as Províncias Unidas.⁸⁸ Quanto à nau, como estava encahlada e metia água, foi incendiada, prosseguindo-se depois para Goa.

⁸¹ Cf. A. de Booy (ed.), *De derde reis...*, vol. I, pp. 97, 115.

⁸² Segundo relatos neerlandeses; o único relato português diz que “se não pode defender das lanchas, que lhe lançarão (depois de encalhar)”. Carta da Câmara de Goa ao Rei, 1607, in J. H. da Cunha Rivara (ed.), *Archivo...*, fascículo I, parte II, p. 197.

⁸³ A única menção a baixas mortais, assaz vaga, é da fonte portuguesa, que diz que os neerlandeses “cativarão, e matarão, ferirão outros, saquearão a náu do dinheiro e fazendas...”. Carta da Câmara de Goa ao Rei, 1607, in *ibidem*, fascículo I, parte II, p. 197.

⁸⁴ O relato português – que não é um depoimento testemunhal – afirma que o capitão ainda tentou atear fogo à nau, mas nenhuma das fontes neerlandesas refere tal facto. Cf. carta da Câmara de Goa ao Rei, 1607, in *ibidem*, fascículo I, parte II, p. 197.

⁸⁵ Cf. A. de Booy (ed.), *De derde reis...*, vol. I, p. 115.

⁸⁶ Cf. carta da Câmara de Goa ao Rei, 1607, in J. H. da Cunha Rivara (ed.), *Archivo...*, fascículo I, parte II, p. 197.

⁸⁷ Cf. carta de Paulus van Caerden aos *Heren XVII*, 9/1/1608, in A. de Booy (ed.), *De derde reis...*, vol. II, pp. 132-133.

⁸⁸ Cf. carta de Paulus van Caerden aos *Heren XVII*, 9/1/1608, in *ibidem*, vol. II, p. 137.

Com a presença das duas naus de D. Jerónimo Coutinho e do *Santiago* em Goa, van Caerden tinha no porto navios da Carreira para atacar, ao contrário do que acontecera com van der Hagen três anos atrás. Beneficiava, para mais, da situação de desamparo em que a cidade ficara depois do envio da grande armada do Vice-rei Martim Afonso de Castro à Ásia do Sueste em 1606. O fim dessa expedição fora lançar um ataque de grande escala às posições neerlandesas na região. Mas, ao deslocar uma força tamanha para longe do centro do Estado da Índia, os portugueses deixaram a sua capital perigosamente falta de homens, navios e artilharia, carências que o envio de uma armada de reforço ao Vice-Rei, já em 1607, veio acentuar ainda mais. O risco foi perfeitamente percebido na própria Goa, onde se lembravam bem de van der Hagen.⁸⁹ A aparição da esquadra neerlandesa na barra acabou por confirmar as piores apreensões.

Apesar de tudo isto, tal como em 1604, os neerlandeses foram inofensivos em Goa, onde ficaram apenas três dias. Preferiram não tentar atacar os navios da Carreira, achando-os demasiado bem defendidos pelas fortalezas da costa e pelas galés e fustas que os rodeavam. Como, porém, não reconheceram as naus de D. Jerónimo Coutinho, pensaram que os navios que tinham deixado em Moçambique não haviam ainda chegado e decidiram ir esperá-los ao pé dos Ilhéus Queimados, onde era habitual as naus passarem ao virem de Portugal. Os cerca de dez dias que lá permaneceram foram infrutíferos, pois vimos já que os dois navios que faltava chegarem esse ano invernaram em Moçambique. Não encontraram também outras embarcações que pudessem capturar, para o que deve ter contribuído o facto da navegação das outras fortalezas portuguesas ter sido suspensa.⁹⁰ A 2 de Novembro, estavam assim de volta a Goa, onde se repetiu o sucedido dias antes: os navios da Carreira foram julgados demasiado bem defendidos para serem atacados e, ao fim de três dias, voltou-se a partir, agora na direcção do sul, para o Malabar.

Os portugueses não tiveram dúvidas em atribuir ao forte da Aguada, a nova fortificação erguida em Bardês, o mérito principal da segurança dos navios fundeados. O surgidouro habitual das naus da Índia, onde a esquadra de van der Hagen pudera ancorar imperturbada três anos antes, encontrava-se agora coberto pela artilharia da nova fortaleza, que manteve à distância os navios de van Caerden.⁹¹ Confirmou-se assim o acerto da construção, decidida logo em 1604,

⁸⁹ Cf. carta da Câmara de Goa ao Rei, 1606, in J. H. da Cunha Rivara (ed.), *Archivo...*, fascículo I, parte II, pp. 171-173.

⁹⁰ O único navio interceptado pela esquadra provou ser de Calecute, pelo que foi logo deixado seguir.

⁹¹ “Vierão depois surgir nesta barra, na qual acharão feito o forte, de que já avisamos a V. Magestade no Morro de Bardez, e delle pera dentro as tres náos do Reino, que a respeito da artilharia que nelle está (...) não ouverão cometer as náos, antes se afastarão dellas e do forte, de maneira que a não acharem esta força, sem falta se metterão todos entre as náos, e as desbaratarão, porque posto que o Governador deu logo ordem pera os capitães estarem nellas, e as proveo

na sequência da estadia de van der Hagen na barra.⁹² Que foi encarada com a importância que merecia, prova-o o facto de que houve meios para a pagar, apesar do grande esforço financeiro exigido pela preparação da grande armada de 1606, que sorveu boa parte dos recursos do Estado da Índia durante essa altura.⁹³

No Malabar, van Caerden, ao contrário de van der Hagen, não parou em Cananor, seguindo directamente para Calecute. De lá, como em 1604, enviaram-no a um porto dos arredores, para se avistar com o Samorim no seu retiro de Verão. A entrevista acabou, contudo, por não se realizar. O Almirante não gostou de ser pressionado pelos enviados do Samorim a obsequiá-los e ao seu senhor com presentes, no que revelou pouca flexibilidade para se adaptar aos costumes diplomáticos locais. Causaram também má impressão as promessas não cumpridas de abastecer a esquadra de mantimentos. O que, porém, indispos mais os neerlandeses contra os seus anfitriões foi o que viram como a atitude cúmplice deles para com os portugueses. Enquanto a esquadra aguardava fundeada pela entrevista em preparação com o Samorim, apareceu uma armada de navios de remo mandada de Goa, que se interpôs entre a costa e os navios da V.O.C.⁹⁴ A bordo destes, estranhou-se que os enviados do Samorim passassem entre as fustas portuguesas sem serem molestados; e não se gostou de ver o seu desagrado quando as mesmas fustas foram alvejadas pelos canhões neerlandeses. O facto de o Samorim ter pedido a libertação do capitão cativo da *Loreto* avolumou as suspeitas. No fim, desconfiado, van Caerden escusou-se de ir a terra, limitando-se a confirmar por escrito o pacto celebrado previamente com Calecute por van der Hagen.

A esquadra prosseguiu assim a sua viagem para a Ásia do Sueste, passando ao largo de Cochim e não fazendo mais nada de importante no Índico Ocidental.⁹⁵ O balanço da sua incursão na região é ambíguo. Por um lado, os neerlandeses

de gente, (...) e estão mui bem negociadas e defensáveis, todavia como o sorgidouro he da barra pera fora bem mar largo, podião facilmente chegarse, e dar suas baterias, e tornaremse afastar. Deixarão de o fazer a respeito do forte” Carta da Câmara de Goa ao Rei, 1607, in J. H. da Cunha Rivara (ed.), *Arquivo...*, fascículo I, parte II, pp. 197-198.

⁹² Cf. carta da Câmara de Goa ao Rei, 1604, in *ibidem*, fascículo I, parte II, p. 133.

⁹³ Cf. carta da Câmara de Goa ao Rei, 1606, in *ibidem*, fascículo I, parte II, p. 169.

⁹⁴ A armada fora despachada pelo governador para estorvar no que pudesse a comunicação dos neerlandeses com a terra. Cf. carta do Governador D. Frei Aleixo de Meneses, 29-12-1607, transcrita in Maria Manuela Sobral Blanco, *Os Holandeses...*, vol. II (apêndice documental), p. 132.

⁹⁵ Há que referir que esta passagem da esquadra pelo Malabar foi precedida pela visita do *Gelderland*, um navio da V.O.C. que partira da Europa em Abril de 1607, quase um ano depois de van Caerden, mas chegou primeiro que ele à região. Hendrick Jansz. Craen, o *opperkoopman* do navio, conseguiu, diplomaticamente, melhores resultados que o Almirante, pois manteve contactos amistosos com Cananor e com o Samorim, com o qual se avistou em pessoa. Militarmente, logrou ainda fazer encalhar duas naus portuguesas, uma perto de Coullão, outra de Tuticorim. Cf. A. de Booy (ed.), *De derde reis...*, vol. II, pp. 6-42.

arrasaram a ilha de Moçambique e tomaram e destruíram os dois galeões lá fundeados, além da *Loreto*, perto de Goa. Por outro, fracassaram no cerco à fortaleza, o produto dos saques da povoação e dos galeões foi irrisório e o da *Loreto* insatisfatório. Acresce que, tendo partido sete navios portugueses para a Índia nesse ano, conseguiram apenas capturar um. E, diplomaticamente, a desconfiança de van Caerden impediu a realização de autênticas conversações com Calecute.

Como em 1604, contudo, os resultados mais ou menos frustrantes da expedição não garantiram bons resultados para a Carreira. Van Caerden pode ter tomado apenas um dos sete navios partidos para a Índia em 1607, mas houve mais três que não concluíram a viagem nesse ano, nenhum dos quais devido a neerlandeses: a *S. Francisco*, que, como vimos atrás, encalhou ao largar de Moçambique, e a *Consolação* e o *Santo André*, que se atrasaram na viagem e tiveram por isso de ir invernar à mesma Moçambique. Veremos à frente que nenhum dos dois conseguiu chegar em segurança à Índia no ano seguinte.

5. 1608: a expedição de Verhoeff

A última grande esquadra da V.O.C. a largar para a Ásia antes da trégua hispano-neerlandesa de 1609-1621 foi a de Pieter Willemsz. Verhoeff, partida no fim de 1607.⁹⁶ Compunha-se de nove navios grandes, entre os 460 e os 1000 tonéis, e de quatro *jachten*, entre os 200 e os 220 tonéis. Tinha como tonelagem total 8000 tonéis e levava entre 1800 e 1900 homens.⁹⁷

As instruções escritas de Verhoeff mandavam-lhe fazer no Índico Ocidental o mesmo que van der Hagen e van Caerden: procurar e atacar a armada da Carreira no canal de Moçambique e em Goa e contactar o Samorim em Calecute. Não havia quaisquer indicações para tentar tomar Moçambique. Ordenava-se inclusive que se evitasse a ilha, enviando só um navio ligeiro ver se a armada já lá estaria, e fundeando entretanto nas Comoros.⁹⁸ Verhoeff e o seu conselho decidiram, porém, que seria inconveniente esperar pelas naus nas Comoros, optando antes por ir procurá-las a Moçambique; caso não houvessem ainda chegado, esperariam por elas, e, para não desperdiçar o tempo da espera, tentariam entretanto tomar a fortaleza.⁹⁹ A esquadra fundeou a 28 de Julho de 1608

⁹⁶ Sobre esta esquadra, em geral, cf. M.E. van Opstall (ed.) *De reis van de vloot van Pieter Willemsz Verhoeff naar Azië, 1607-1612*, 2 vols. Haia, 1972.

⁹⁷ Cf. *ibidem*, vol. I, pp. 198-200.

⁹⁸ Cf. *ibidem*, vol. I, pp. 182-190.

⁹⁹ Da viagem da esquadra antes de chegar a Moçambique, merece referência a escala em Santa Helena. Os portugueses disseram que os neerlandeses escalaram a ilha com o objectivo de capturar naus da Carreira de regresso da Índia. Mas as instruções de Verhoeff não mencionam nada a esse respeito, autorizando-o apenas a parar na ilha caso houvesse tempo. Ao aproximarem-se de Santa Helena, os neerlandeses prepararam-se para a eventualidade de virem a encontrar lá naus

junto da ilha, onde não encontrou nenhuma das naus partidas de Portugal esse ano.¹⁰⁰ Assim, em conformidade com o decidido, optou-se por tentar conquistar a fortaleza, apesar de, ao contrário de van Caerden o ano passado, não haver já muito tempo para o fazer, pois era preciso largar para a Índia até ao fim de Agosto, o mais tardar.

Muito do que sucedeu durante a estadia desta esquadra em Moçambique foi uma repetição de factos ocorridos em 1604 e 1607. Por exemplo, os neerlandeses voltaram a encontrar navios de alto bordo surtos no porto, que, apesar de estarem sob a protecção da fortaleza, voltaram a ser capturados e retirados da barra. A operação foi levada a cabo pelos quatro *jachten*, auxiliados por lanchas. É expressamente dito que tal só aconteceu porque não houve tempo para aproximar mais os navios portugueses da fortaleza, o que requereria o seu encalhamento.¹⁰¹ Presume-se que terá sido isso que D. Jerónimo Coutinho fez em 1607 com as suas naus, aquando da segunda visita de van Caerden, que não ousou então atacá-las. Agora, em 1608, já só se conseguiu colocar um ou dois navios mais pequenos a salvo desta maneira.¹⁰² Confirma-se assim a ideia de que a fortaleza *podia* proteger efectivamente os navios à sua guarda, mas que tal requeria precauções especiais.

Onde quer van der Hagen, quer van Caerden se tinham deparado apenas com os chamados navios do trato, vindos da Índia para comerciar, Verhoeff encontrou também uma nau da Carreira, invernada na ilha desde o ano anterior. Tratava-se da *Consolação*, que, em 1607, como vimos, chegara tarde demais para seguir viagem na monção própria. Fora acompanhada na invernada pelo galeão *Santo André*, que já largara entretanto para Goa. A nau aprestava-se para segui-lo quando foi tomada pelos neerlandeses com alguma gente a bordo, que, tentando salvar algo de seu, desobedecera às ordens para recolher ao forte e não parece ter oferecido resistência.¹⁰³ Já o outro ou outros navios capturados (segundo os

portuguesas, mas a principal intenção da escala parece ter sido, sim, evitar ter de parar no Cabo mais à frente. Acharam o lugar deserto e permaneceram lá cerca de duas semanas, sem que aparescesse nau alguma.

¹⁰⁰ Sobre a estadia desta esquadra em Moçambique, em geral, cf. *ibidem*, vol. I, pp. 215-222; A. Meyrelles do Souto (ed.), "Hystorya dos cercos...", pp. 534-546.

¹⁰¹ "o surgidouro he tal que se nam podem as naos chegar a fortz.^a sem ficar encalhadas. O que esta pudera fazer se os inimigos nam forão entrando tam repentinamte". *Ibidem*, p. 535.

¹⁰² Um "galeoto", segundo os portugueses, dois navios pequenos, segundo os neerlandeses. Cf. *ibidem*, p. 537; M. E. van Opstall (ed.), *De reis...*, vol. I, p. 216.

¹⁰³ Os portugueses queixaram-se de que teria pouca artilharia para se defender, mas os neerlandeses dizem ter encontrado 34 peças a bordo, o que não parece pouco. Não se sabe nada de como decorreu a captura, a não ser que as amarras da nau foram cortadas pela gente das lanchas, que a terão depois rebocado para fora da barra. Já fora assim que se fizera com os dois galeões e o "galeoto" tomados em 1607. Provavelmente foi também assim que se fez com a nau capturada em 1604, numa operação levada igualmente a cabo por lanchas. Só o facto de haver pelo menos alguma gente a bordo do navio parece diferenciar a captura de 1608 das de 1607 e, talvez, da de

portugueses, seria um, segundo os neerlandeses, dois) estavam sem gente e sem carga. A *Consolação* tinha alguma carga de pouco valor a bordo, mas o principal, as remessas de capital, estava de certeza a salvo na fortaleza, pois os captos, ao descrever o saque, não as referem.¹⁰⁴ Ao retirarem da barra, os navios capturados encalharam e os portugueses aproveitaram-se disso para mandar uma embarcação deitar-lhes fogo à noite, privando os neerlandeses das presas, de que já só puderam aproveitar alguma carga e algumas peças.

Verhoeff desembarcou as suas hostes no mesmo dia em que chegou e mandou tomar os navios. Como das outras vezes, o fogo da fortaleza foi impotente para sustentar o desembarque e os portugueses preferiram recolher-se às muralhas a enfrentar os invasores. Pelo menos alguns dos últimos tiveram assim liberdade para se embriagarem energicamente com álcool saqueado na povoação. O capitão português não autorizou que se fizessem surtidas para tentar tomar partido de semelhante desregramento, o que foi muito lamentado por alguns dos seus subordinados.

Embora não se saiba ao certo nem o número dos sitiados neste ano, nem quantos eram os homens militarmente válidos entre eles, não existem dúvidas de que os últimos, pelo menos, eram bastante mais do que em 1607. Por outro lado, é provável que houvesse na fortaleza a noção de que o cerco não poderia durar muito, dado o adiantado da monção. Finalmente, a lembrança da bem sucedida resistência do ano passado – quando havia, do lado português, menos gente, e, do neerlandês, mais tempo para gastar – deve ter sido um encorajamento importante.

No entanto, o cerco começou mal para os portugueses, embora sem consequências fatais. Logo no dia em que os inimigos apareceram, um acidente no paiol causou uma explosão que matou dezanove soldados e feriu gravemente mais onze. Só a extinção pronta do incêndio evitou um desastre de maiores proporções, como o que custara, em 1605, a queda do forte de Tidore para uma força neerlandesa. Dias depois, quando se iniciou o bombardeamento da fortaleza, os sitiados conseguiram algo que van Caerden não lograra num mês inteiro de cerco: abrir uma brecha da muralha a tiros de canhão. Não foi, porém, tida como suficiente para permitir um assalto e, como o resto da muralha continuou a resistir bem à artilharia neerlandesa, Verhoeff tentou miná-la, como van Caerden também tentara. Como ele, não teve sucesso, escolhendo por isso levantar o cerco e retirar.¹⁰⁵ A principal diferença entre os dois cercos foi a maior brevidade do

1604 (onde não é claro se foi encontrada gente a bordo ou não, embora não o deva ter sido). Sobre a captura, em geral, cf. *ibidem*, vol. I, pp. 215-216; A. Meyrelles do Souto (ed.), "Hystorya dos cercos...", pp. 535-536.

¹⁰⁴ Sabe-se que, em 1607, D. Jerónimo Coutinho, que ficou na ilha muito menos tempo, teve o cuidado de armazenar o capital na fortaleza durante a sua estadia. Cf. carta de Paulus van Caerden aos *Heren XVII*, 9/1/1608, in A. de Booy (ed.), *De derde reis...*, vol. II, p. 131.

¹⁰⁵ É de referir, igualmente, que, tal como em 1607, os portugueses fizeram questão de realizar uma surtida fora das muralhas, da qual terão resultado alguns neerlandeses mortos (de certeza que

segundo: depois de desembarcarem a 28 de Julho, os neerlandeses começaram a retirar logo em 11 de Agosto, onde, o ano anterior, van Caerden mantivera o assédio durante cerca de um mês. De certeza que a pressão do calendário contou para esta brevidade. Era preciso reservar tempo para a evacuação dos homens e dos materiais da ilha, que só foi completada a 18 de Agosto, já perto do fim do mês e da monção de sudoeste.

O cerco de 1608 também se assemelhou muito ao de 1607 nas más relações dos sitiados com os habitantes da terra firme, na política de terra queimada que adoptaram aquando da retirada e nas baixas mortais que sofreram. Tal como o seu predecessor, Verhoeff mandou um enviado parlamentar com as autoridades locais, diz-se que para tentar comerciar com elas, no que não teve êxito. É de crer que tivesse igualmente dito aos naturais para não abastecerem a fortaleza, como se dissera sem sucesso o ano anterior. Isto era uma coisa que os neerlandeses não tinham meio de impedir. Durante o decorrer de todo o cerco, a fortaleza foi regularmente abastecida por canoas da outra margem, não obstante a vigilância das lanchas da esquadra. Foram efectuadas duas surtidas à terra firme, presume-se que como retaliação e também como forma de obter mantimentos. Quanto à política de terra queimada, traduziu-se na destruição por incendiamento da povoação no que ficara por destruir do ano passado. Por fim, em relação às baixas mortais sofridas, os neerlandeses perderam 30 homens no cerco, um número próximo dos 25 indicados por van Caerden e igual aos 30 apontados por outra fonte para 1607.¹⁰⁶

Numa coisa, porém, a passagem de Verhoeff por Moçambique distinguiu-se de maneira importante das passagens anteriores pela ilha de van der Hagen e de van Caerden. Estes, tal como Verhoeff, tinham lá ido em busca das naus da Carreira, que escaparam a ambos. Já a esquadra da V.O.C. de 1608 encontrou, como vimos, a *Consolação*, internada. Mesmo que, depois de capturada, haja sido queimada pelos portugueses, foi um navio da Carreira perdido por efeito de um ataque neerlandês. E, quando a esquadra se preparava já para largar para a Índia, surgiu na ilha outro.

O galeão *Bom Jesus* foi avistado a 17 de Agosto a aproximar-se de Moçambique, mas pôs-se em fuga assim que se aperceberam a bordo dos navios neerlandeses.¹⁰⁷ Foram mandados em seu encalço três *jachten* – o *Arend*, o *Griffioen*

não os 30 reivindicados por Durão, pois esse foi o número das baixas neerlandesas totais durante todo o cerco).

¹⁰⁶ Note-se, porém, que estas duas contagens de 1607 se referiam apenas aos mortos em combate, excluindo os outros falecimentos que se sabe terem ocorrido. Sabe-se também que, como vimos, durante a primeira estadia de van Caerden na ilha, a sua gente foi bastante atingida por doenças, embora não haja certezas sobre as vítimas mortais que terão provocado. Não há referências a doenças entre os neerlandeses em 1608, quando a sua estadia foi bastante mais breve. Cf. M. E. van Opstall (ed.), *De reis...*, vol. I, p. 220; A. De Booy (ed.), *De derde reis...*, vol. I, p. 173; carta de Paulus van Caerden aos *Heren XVII*, 9/1/1608, in *ibidem*, vol. II, p. 129.

¹⁰⁷ Sobre a captura deste navio, em geral, cf. M. E. van Opstall (ed.), *De reis...*, vol. I, pp. 220-

e o *Pauw* ou o *Valk* – e um navio de maior porte, o *Rode Leeuw*. O último ficou para trás e acabou por isso por desistir da perseguição. Mas os três *jachten*, mais rápidos, foram alcançando o galeão um por um. Segundo o relato português dos factos, o primeiro começou a combatê-lo ao princípio da noite, o segundo de manhã e o terceiro “sobre a tarde”.¹⁰⁸ Teria sido a chegada do terceiro atacante a precipitar a rendição do navio, quando já fora desaparelhado e metia água. Uma fonte do lado neerlandês afirma que o combate durou oito horas, menos do que o alegado pela fonte portuguesa.¹⁰⁹ Não há menções a mortes em nenhum dos lados.

Os *jachten* voltaram a 21 de Agosto a Moçambique com o galeão capturado. A 22, desembarcou-se a tripulação e os passageiros no ilhéu próximo de Santiago, com mantimentos para dois dias. O capitão, o piloto, o mestre, o contra-mestre, o escrivão, dois religiosos e um flamengo que seguia a bordo foram mantidos cativos, acompanhando a esquadra até à Índia, para onde se partiu a 23. Não se sabe qual era a carga do navio tomado, nem quanto rendeu aos seus captores.

Analisando a captura do galeão um pouco mais em detalhe, podemos ver que o *Arend*, de tonelagem desconhecida, tinha 24 peças e 70 homens e o *Griffioen* 200 tonéis, 19 peças e 60 homens. Se o terceiro *jacht* era o *Pauw* teria 220 tonéis e, como o *Arend*, 24 peças e 70 homens; se era o *Valk*, teria 200 tonéis, 21 peças e 56 homens. O *Bom Jesus*, por seu lado, tinha 450 tonéis, 14 peças e 180 homens. O seu capitão, Francisco de Sodrê Pereira, queixou-se de contar apenas com um artilheiro e um “caixão de pelouros de mosquete que se gastou na mesma noite” para se defender,¹¹⁰ mas os neerlandeses garantiram que trazia a bordo munições em número adequado.¹¹¹ Por fim, o *Rode Leeuw*, que ficou para trás, tinha 460 tonéis e levava 26 peças e 120 homens.¹¹²

Vemos assim que, se o galeão sucedeu em escapar de um navio de tamanho semelhante, já não se conseguiu livrar dos mais rápidos *jachten*. Estes, apesar de mais pequenos, estavam, os três, melhor artilhados que o seu oponente. Mais ligeiros, melhor armados e em superioridade numérica, parecem ter optado pelo combate de artilharia, prescindindo de abordagem.¹¹³ Era, aliás, o que as instru-

-221; carta régia ao Vice-Rei, 19/3/1610, in Raimundo António de Bulhão Pato (ed.), *Documentos Remetidos...*, vol. I, pp. 391-392; A. Meyrelles do Souto (ed.), “Hystorya dos cercos...”, p. 544.

¹⁰⁸ Carta régia ao Vice-Rei, 19/3/1610, in Raimundo António de Bulhão Pato (ed.), *Documentos Remetidos...*, vol. I, p. 391.

¹⁰⁹ Cf. M. E. van Opstall (ed.), *De reis...*, vol. I, p. 221, nota 4.

¹¹⁰ Carta régia ao Vice-Rei, 19/3/1610, in Raimundo António de Bulhão Pato (ed.), *Documentos Remetidos...*, vol. I, p. 391.

¹¹¹ Cf. M. E. van Opstall (ed.), *De reis...*, vol. I, p. 221.

¹¹² Para as tonelagens, armamento e tripulações dos navios neerlandeses e do galeão, cf. *ibidem*, vol. I, pp. 198-199 e 221.

¹¹³ Uma passagem de entendimento difícil do relato português pode pôr isso em dúvida: “...o seguiram [ao galeão] quatro [naus neerlandesas], e depois de haver pelejado com muito

ções escritas da esquadra recomendavam para os recontros navais: sempre que possível, devia-se tentar compelir os “galeões ou outros navios grandes” inimigos a render-se através do atrito dos bombardeamentos, não recorrendo à abordagem a não ser excepcionalmente – quando os riscos fossem poucos e os ganhos em potência muitos.¹¹⁴

Para além das incertezas quanto à duração do combate, há igualmente dúvidas sobre o grau da resistência oferecida pelos portugueses. Um relato neerlandês afirma que ela foi pouca e que bastou um homem ficar ferido no braço após a terceira salva para precipitar a rendição. Diz ainda que a gente a bordo do *Bom Jesus* era composta sobretudo por “galegos”, que eram maus soldados. A principal descrição portuguesa dos acontecimentos, um resumo do relato do capitão, é diferente, como seria de esperar. Segundo Francisco Sodré, o desânimo instalou-se a bordo, não com um ferimento num braço, mas quando o terceiro *jacht* se juntou ao ataque, depois de uma noite e de uma manhã inteiras de combate. A rendição subsequente foi o resultado de um motim. O escrivão, a quem se dera o comando da popa, exigiu aos gritos ao capitão que capitulasse, uma reivindicação apoiada por alguns religiosos. Ao mesmo tempo, os oficiais mandavam amainar as velas, travando o navio. Enquanto o capitão tentava parar isto e pedia que o ajudassem a morrer em nome do rei, a gente abandonou o convés. Os neerlandeses, vendo uma bandeira branca hasteada pelo escrivão, ficaram assim livres de “metter muita gente no galeão sem haver quem o defendesse”.¹¹⁵ A conduta de Francisco de Sodré no combate foi judicialmente investigada, concluindo-se que o capitão cumprira a sua obrigação.¹¹⁶

A esquadra chegou a 18 de Setembro a Goa.¹¹⁷ Não encontrou lá as naus da Carreira que procurava, pois não havia chegado nenhuma. Os neerlandeses optaram assim por seguir para norte, pois estavam informados de que era por lá

esforço toda hua noite *abordado* com hua d'ellas (...) o *abordou* outra pela manhã e com ambas juntas pelejou até sobre a tarde, que chegou outra, com que os soldados perderam o animo” (itálicos nossos). Carta régia ao Vice-Rei, 19/3/1610, in Raimundo António de Bulhão Pato (ed.), *Documentos Remetidos...*, vol. I, p. 391. No entanto, pelo contexto, “abordar” não parece estar aqui no seu sentido comum de invasão de navio por abalroamento, mas no de abeirar, pois é claro do relato que a rendição subsequente do navio se deu sem os neerlandeses terem entrado nele. A não ser que o texto se esteja obscuramente a referir a tentativas de abordagem repelidas.

¹¹⁴ Cf. M. E. van Opstall (ed.), *De reis...*, vol. I, p. 189.

¹¹⁵ Carta régia ao Vice-Rei, 19/3/1610, in Raimundo António de Bulhão Pato (ed.), *Documentos Remetidos...*, vol. I, p. 392.

¹¹⁶ Cf. carta régia ao Vice-Rei, 25/2/1611, in *ibidem*, vol. II, p. 66.

¹¹⁷ Sobre a passagem desta esquadra pela costa da Índia Ocidental, cf. M. E. van Opstall (ed.), *De reis...*, vol. I, pp. 223-236; cartas da Câmara de Goa ao Rei, 25/12/1608 e 8/1/1609, in J. H. da Cunha Rivara (ed.), *Arquivo...*, fascículo I, parte II, pp. 218-243; Manuela Sobral Blanco, *Os Holandeses...*, vol. II (apêndice documental), pp. 136-137.

que costumavam chegar os navios de Portugal. De facto, o único navio da armada desse ano a chegar em época normal à Índia, a nau *Oliveira*, encontrava-se então a norte refugiada, em mau estado, numa enseada dos Ilhéus Queimados. Com um mastro quebrado, esperava que o tempo permitisse aos navios já mandados de Goa em seu socorro rebocá-la dali para fora.

Verhoeff, informado da situação, enviou ao seu encontro três dos *jachten*. Não lograram repetir a captura do *Bom Jesus*, tomado por três *jachten*, mas provocaram a perda da nau, pois obrigaram os portugueses a incendiá-la para impedi-la de cair nas suas mãos.¹¹⁸ Boa parte da carga ainda se salvou, pois já fora passada para os navios mandados em seu socorro. E, depois do incêndio, e de partidos os neerlandeses, foi ainda possível recuperar a artilharia dos destroços. Que os navios enviados em seu socorro não se tenham, ao que parece, atrevido a enfrentar os *jachten*, mostra que seriam, com toda a probabilidade, embarcações ligeiras e não navios de alto bordo, um bem sempre escasso nas armadas do Estado da Índia.

Enquanto os três *jachten* tentavam tomar a *Oliveira*, decidiu-se dividir o resto da esquadra em dois contingentes, ficando um perto de Goa e enviando-se o outro ao Malabar. Parte deste último foi mandado a Calecute preparar a entrevista de Verhoeff com o Samorim, e a outra parte a Cochim, em busca da armada da Carreira. Com a permanência do primeiro contingente nas vizinhanças de Goa, sob o comando do Almirante, garantia-se, em princípio, que a armada, caso chegasse ainda esse ano na época habitual, não poderia escapar. Foi uma manobra vã, pois, para além da *Oliveira*, mais navio nenhum da armada chegou na época habitual. Depois do regresso dos *jachten*, Verhoeff ainda tentou ir a Dabul, a norte, informado de que lá estariam um grande número de navios portugueses. Chegado aos Ilhéus Queimados, porém, os ventos contrários convenceram-no a voltar atrás e a seguir antes para o Malabar, antes que se fizesse tarde.¹¹⁹ Chegou a Calecute a 8 de Outubro, depois de passar no dia 2 por Goa.

Em Calecute, Verhoeff, ao contrário de van Caerden no ano anterior, foi de facto a terra e avistou-se com o Samorim. Quatro anos depois da entrevista com van der Hagen, em 1604, o soberano de Calecute conseguia finalmente voltar a encontrar-se com uma figura de vulto da V.O.C. Pelo teor das conversações tidas, o Almirante não achou o belicismo anti-português do aliado da Companhia diminuído em nada. Mas ficaram também claros o ressentimento e as dúvidas geradas pelo que fora, até ao momento, a inconsequência da aliança firmada

¹¹⁸ Sobre a perda desta nau, cf. M. E. van Opstall (ed.), *De reis...*, vol. I, p. 223, e carta da Câmara de Goa ao Rei, 25/12/1608, in J. H. da Cunha Rivara (ed.), *Arquivo...*, fascículo I, parte II, pp. 219-220.

¹¹⁹ A decisão foi tomada a 30 de Setembro, data em que as suas instruções o aconselhavam a deixar o Malabar para seguir para a Ásia do Sueste. Estava assim já atrasado em relação ao calendário previsto. Cf. M. E. van Opstall (ed.), *De reis...*, vol. I, p. 185.

em 1604. Os representantes do Samorim – que não esteve presente nas conversações – queixaram-se de a V.O.C. não lhes ter mandado ainda nem gente, nem navios para combater os portugueses, expressando o desejo de que aquela esquadra viria finalmente fazê-lo. Avançaram mesmo com propostas concretas de ataques conjuntos a Cochim e a Goa, mas Verhoeff desenganou-os: tal como em 1604 e em 1607, os navios e os homens que trazia eram necessários na Insulíndia. Era nas Molucas que, afirmou, a Companhia precisava de derrotar primeiro os portugueses. O Malabar teria, por isso, de esperar.

Em Calecute, Verhoeff tinha apenas instruções para preparar a fundação de uma feitoria e para garantir o envio de navios de Bantem para ir carregar lá pimenta.¹²⁰ Comprometeu-se perante os seus anfitriões a fazer as duas coisas assim que pudesse, não lhes prometendo mais nada de concreto. Significativamente, refreou-se de pedir os privilégios exigidos para a feitoria pelos directores da Companhia, ciente de que esta não dera o suficiente a Calecute para poder exigir tratamento especial. Os representantes do Samorim tiveram de resignar-se, mas frisaram que, sem uma força naval neerlandesa no Malabar, os mercadores muçulmanos do Mar Vermelho, Pérsia e Cambaia continuariam a ser compelidos pelos portugueses a levar os seus produtos a Goa e a Cochim. Assim, os neerlandeses não deveriam aspirar a realizar grandes lucros com a sua feitoria.

Apesar da indisponibilidade neerlandesa para atender aos pedidos dos seus anfitriões, não se pode dizer que as conversações tenham corrido propriamente mal. Assinou-se um novo tratado entre a Companhia e Calecut, que confirmava e ampliava o de 1604.¹²¹ E o Samorim, ao despedir-se do Almirante, disse-lhe que queria tanto como ele que as coisas lhe corressem bem nas Molucas e por isso se contentava desta vez com os navios e feitores que lhe prometiam mandar de Bantem.¹²² Ficaram ainda no porto malabar o punhado de cativos do *Bom Jesus* trazido de Moçambique, que se comprometeram em Calecute a tentar trocar por um neerlandês preso em Goa. A libertação dos cativos correspondeu a uma solicitação do próprio Samorim, que já em 1607 pedira sem sucesso a van Caerden para lhe entregar o capitão da *Loreto*, e que encontrou agora interlocutores mais compreensivos.

Verhoeff deixou Calecute a 16 de Outubro e, no dia seguinte, chegou a Cochim, onde já estavam três dos navios que lá enviara quando estava perto de Goa. Não se sabe ao certo há quanto tempo lá se encontravam, apenas que tinham largado dos arredores de Goa a 21 de Setembro. Também não foi ali que

¹²⁰ Cf. *ibidem*, vol. I, p. 184.

¹²¹ Cf. J. E. Heeres (ed.), *Corpus Diplomaticum Neerlandico-Indicum*, Haia, 1907, vol. I, pp. 53-54.

¹²² Ainda aconselhou prescientemente Verhoeff a ser desconfiado e a ir a terra o menos possível enquanto estivesse na Ásia. Num episódio célebre, o Almirante foi morto traiçoeiramente em Banda algum tempo depois.

conseguiram deparar com a tão procurada armada da Carreira, que em 1608 logrou o feito raro de ficar toda pelo caminho. Não há registo de ter acontecido nada de notável durante a estadia destes navios neerlandeses em Cochim. Uma vez reagrupados com o contingente do Almirante, largaram juntos para Malaca, deixando o Índico Ocidental.

No tocante à Carreira, Verhoeff foi mais bem sucedido do que van der Hagen e van Caerden, pois conseguiu provocar a perda de três naus da Índia, onde van der Hagen não vira sequer nenhuma e van Caerden se ficara pela tomada da *Loreto*. No entanto, o grosso dos catorze navios enviados de Portugal à Ásia em 1608 escapou aos neerlandeses, que apenas encontraram dois (a *Conceição* não conta, pois partira no ano anterior, em 1607). Mesmo assim, todos eles tiveram péssimas viagens, pois alguns naufragaram e nenhum sucedeu em chegar à Índia nesse ano. Veremos a sua história à frente em maior detalhe, mas, mais uma vez, constatamos que, num ano em que os neerlandeses lançaram um ataque organizado à Carreira, os reveses que lhe infligiram foram minoritários em relação aos que ela sofreu independentemente deles.

Descritas que estão as três expedições da V.O.C. ao Índico Ocidental na primeira década de Seiscentos, vale a pena analisá-las brevemente em conjunto. As três visavam, no essencial, o mesmo: capturar navios da Carreira ou outras embarcações portuguesas no Canal de Moçambique e na costa ocidental indiana e estabelecer alianças anti-portuguesas com os inimigos do Estado da Índia na região, sobretudo com Calecute, no Malabar. Os cercos de Moçambique em 1607 e 1608 foram ambos decididos pelo comando das esquadras durante a viagem, não resultando de ordens trazidas das Províncias Unidas.

Mesmo que os neerlandeses tivessem conseguido tomar Moçambique, não é de crer que a mantivessem. Vimos que nas três vezes em que visitaram o Malabar – onde tinham instruções expressas para cultivar a aliança com Calecute – nunca deixaram lá um navio ou um homem que fosse. A passagem destas poderosas esquadras pelo Índico Ocidental constituiu, sem dúvida, uma exibição de força considerável, mas a V.O.C. não tinha ainda meios para se instalar permanentemente na região, ocupada como estava em estabelecer-se no Arquipélago. Só em 1604 van der Hagen deixou um punhado de homens em Surate, na feitoria que lá se fundou e que fechou quatro anos depois, devido ao falecimento de todos os seus poucos funcionários.¹²³

Neste quadro, não parece possível que van Caerden ou Verhoeff pudessem deixar em Moçambique uma guarnição e uma força naval para a missão ingrata de defender dos portugueses uma ilha dependente em tudo do exterior. Sobretudo uma ilha que era, em si, desinteressante para a V.O.C., a qual, ao contrário dos portugueses, não precisava de nenhum porto de escala no Canal de Moçambique

¹²³ Cf. H. Terpstra, *De Opkomst der Westerkwartieren...*, pp. 22-25.

para a sua navegação euro-asiática, que se fazia preferencialmente pelo leste de Madagáscar. Se a fortaleza tivesse caído, teria sido decerto saqueada e demolida, mas Moçambique permaneceria, com toda a probabilidade, na posse do Estado da Índia. Do ponto de vista neerlandês, tal teria até vantagens: enquanto escala regular dos navios da Carreira na ida para a Índia, a ilha era o ponto ideal para emboscá-los a meio da viagem; sobretudo quando, como vimos, a protecção que a sua fortaleza podia oferecer às embarcações ancoradas no porto estava longe de ser perfeita.

Em Goa, depois de 1604, com a construção do Forte da Aguada, os navios fundeados encontravam-se bem defendidos. E, em terra, as defesas dos portugueses bastaram em 1604, 1607 e 1608 para dissuadir qualquer tentativa de desembarque. Mas, das três vezes, as esquadras neerlandesas puderam também postar-se imperturbadas defronte da barra, sem que ninguém sáisse a dar-lhes batalha. Ou seja, na própria capital da talassocracia portuguesa na Ásia não havia, humilhantemente, uma armada de alto bordo para patrulhar as águas vizinhas. Vimos que, em 1607 e 1608, o facto teve, em parte, uma explicação conjuntural: o envio da grande armada de Martim Afonso de Castro a Malaca em 1606, que deixou a costa ocidental indiana desprotegida. É possível que, em 1604, algo de semelhante tenha acontecido, pois, em 1601, André Furtado de Mendonça partira já para o Arquipélago com uma armada de alto bordo que permaneceu por lá nos anos seguintes e à qual foram enviados de Goa dois galeões com provisões ainda em 1604, antes da chegada da esquadra de van der Hagen.¹²⁴

Mas, apesar destas razões conjunturais, a verdade é que havia também razões estruturais para a carência de embarcações de alto bordo. Os trabalhos recentes de Vítor Rodrigues mostram como, ao longo do século XVI, foi aumentando a tendência para a secundarização dos navios de alto bordo em favor dos navios de remo nas armadas do Estado da Índia.¹²⁵ O processo resultou da necessidade de adaptação aos contextos locais predominantes, pois era sobretudo em águas costeiras e fluviais que os portugueses tinham de enfrentar as forças navais dos seus inimigos asiáticos, compostas de embarcações de remo. O aumento do número de fortalezas – concorrentes de peso das naus e galeões na repartição do orçamento do Estado – favoreceu também a tendência. Ora, os neerlandeses e os ingleses só podiam ser enfrentados com navios de alto bordo. E, quando eles chegaram à Ásia, os portugueses não só tinham lá poucos, como os que tinham eram, muitas vezes, inúteis militarmente – empregues de preferência como vasos de carga, valiam pouco em combate e sofriam de falta de artilharia, pois a expansão da rede de fortalezas e das armadas de remo no século XVI viera diminuir não apenas a quantidade de naus e galeões, como o número de peças ao seu dispor.

¹²⁴ Cf. Francisco Paulo Mendes da Luz, *O Conselho...*, p. 418.

¹²⁵ Cf. Vítor Rodrigues, “A guerra na Índia”, in António Manuel Hespanha (ed.), *Nova História Militar de Portugal*, vol. II, Rio de Mouro, 2004, pp. 198-214.

A ausência de uma armada de alto bordo capaz de ir escoltar os navios da Carreira à chegada de Portugal fazia da fase final da sua viagem um momento muito arriscado, como o provaram as perdas da *Loreto* e da *Oliveira* em 1607 e 1608. A situação diferia do que sucedia na Europa, como vimos em 1607, quando se conseguiu mobilizar recursos navais de vulto para acudir às naus da Índia nos Açores. Não foi uma ocorrência excepcional, pois quase desde o princípio da história da Carreira que existiam armadas de escolta que largavam anualmente para ir proteger os navios vindos da Índia na parte final da viagem.¹²⁶ É verdade que os sucessos do curso isabelino durante a guerra anglo-espanhola de 1585-1604 evidenciaram a vulnerabilidade do sistema. Convém notar, porém, que se tratou de um período em que as águas açorianas e da costa portuguesa estiveram, quase sempre, excepcionalmente bem defendidas. Depois da derrota da Invencível Armada, em 1588, Filipe II investiu quantias enormes na reconstrução dos seus efectivos navais, que não apenas se refizeram rapidamente, como adquiriram dimensões que nunca haviam tido antes.¹²⁷ Foi só na década de 90 do século XVI que a Coroa castelhana se dotou de uma verdadeira marinha de guerra estatal e, com contingentes baseados muitas vezes em Lisboa, esta formidável força começou a operar contra os ingleses em conjunto com as armadas portuguesas, que nunca haviam contado com um aliado comparável. Mesmo assim, entre 1587 e 1602, sete navios da Carreira perderam-se em consequência de ataques ingleses, cinco nos Açores e dois junto à costa portuguesa.¹²⁸ Mas podemos dizer que, sem as fortes defesas navais luso-castelhanas, teriam sido de certeza mais.

Temos, portanto, em resumo, que as expedições de van der Hagen, van Caerden e Verhoeff expuseram a preocupante vulnerabilidade dos navios da Carreira ao curso no Índico Ocidental, fosse na escala em Moçambique, fosse à chegada à Índia. Uma vulnerabilidade potenciada pela tendência incorrigível para viajarem separadamente, como se pôde constatar em 1607, quando as duas naus de D. Jerónimo de Coutinho se apartaram na viagem de Moçambique a Goa, apesar do risco de encontrarem van Caerden à chegada.

No entanto, há que reconhecer que os resultados destes ataques neerlandeses não foram muito satisfatórios – três expedições em três anos conseguiram provocar apenas a perda de quatro navios da Carreira, quando, como veremos

¹²⁶ Cf. Artur Teodoro de Matos, “A Provedoria das Armadas da Ilha Terceira e a Carreira da Índia no Século XVI”, in Luís de Albuquerque e Inácio Guerreiro (eds.), *II Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa*, Lisboa, 1985, pp. 63-72; idem, *A Armada das Ilhas e a Armada da Costa no Século XVI (Novos Elementos para o seu Estudo)*, separata da Academia de Marinha, Lisboa, 1990.

¹²⁷ Cf. Jan Glete, *Warfare at Sea, 1500-1650 – Maritime Conflicts and the Transformation of Europe*, Londres, 2000, p. 161.

¹²⁸ Cf. Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso, António Lopes, *Naufrágios e outras perdas da «Carreira da Índia». Séculos XVI e XVII*, Lisboa, 1998, pp. 223-231.

à frente, nesses mesmos três anos, partiram 26 navios portugueses para a Índia. Acresce que, pelo que se sabe, os saques conseguidos estiveram longe de ser espectaculares, ficando muito longe do milhão e meio de florins que rendera a tomada do galeão *Santiago* em 1602 por dois navios zelandeses em Santa Helena, resultante um encontro accidental.¹²⁹ Por outras palavras, uma captura fortuita de um navio da Carreira da Índia na sequência de um encontro casual no Atlântico Sul rendeu mais que as incursões no Índico Ocidental de três esquadras lá mandadas para atacar os navios da Carreira.

Vimos que, em 1607, as naus de D. Jerónimo Coutinho por duas vezes escaparam à justa a van Caerden, que teve alguma razão para se queixar da sorte. Mas, em 1604 e 1608, os desencontros de portugueses e neerlandeses não tiveram que ver com a sorte, mas com as arribadas, invernações e perdas da maior parte dos navios portugueses, que não conseguiram chegar ou chegaram tarde aos locais onde os seus inimigos os esperavam. A análise do movimento da Carreira nos anos entre 1604 e 1608 atesta-o, mas, antes de passarmos a ela, há primeiro que falar brevemente da efémera aliança da V.O.C. com o Calecute, que tão perigosa podia ter sido para o Estado da Índia.

Em 1604, van der Hagen acordara com o Samorim que a V.O.C. voltaria a Calecute a breve prazo para fundar uma feitoria e uma fortaleza. Na verdade, regressou apenas três anos depois e nem van Caerden, nem Verhoeff lá deixaram um navio ou um feitor que fosse. Verhoeff ainda solicitou aos responsáveis da Companhia em Bantem que enviassem navios ao Malabar, como prometera ao Samorim, mas o pedido foi recusado por ser julgado economicamente desinteressante: o que o Malabar tinha para oferecer, a pimenta, já os neerlandeses tinham disponível em abundância na própria Bantem.¹³⁰

As novas promessas falhadas dos seus aliados já não devem ter surpreendido excessivamente o soberano de Calecute, que desde 1604 que esperava em vão pelo cumprimento do acordado com van der Hagen. Por alguma razão tivera o cuidado de não hostilizar Goa enquanto negociava com a V.O.C. Fora isso que suscitara a desconfiança de van Caerden, quando vira os enviados de Calecute reprovarem os neerlandeses por dispararem sobre navios portugueses e pedirem-lhes – sem sucesso – a libertação do capitão cativo da *Loreto*. Em 1608, o Samorim pediu também a Verhoeff que lhe entregasse o capitão e outros cativos do *Bom Jesus*, o que foi feito. Encarregou-se depois de enviá-los aos portugueses.

Sabemos igualmente que as conversações com os neerlandeses decorreram na maior discrição, por causa da facção pró-portuguesa na corte.¹³¹ O sigilo deu

¹²⁹ Em Março de 1602, o galeão *Santiago*, que regressava da Índia a Portugal, foi capturado na Ilha de Santa Helena por dois navios zelandeses vindos de Samatra, que toparam com o navio português quando escalarão a ilha na sua viagem de regresso à Europa. Sobre o episódio, cf. André Murteira, *A Carreira da Índia...*, pp. 24-37.

¹³⁰ Cf. M. E. van Opstall (ed.), *De reis...*, vol. I, pp. 70-71.

¹³¹ Cf. *ibidem*, vol. I, p. 229.

resultados, porque se conseguiu convencer Goa de que se tinha recebido os neerlandeses apenas devido ao receio do seu poder naval, mas que se lhe recusara a concessão de uma feitoria.¹³² Esta duplicidade era mais que justificada, pois, sem ter a certeza do futuro da aliança com a V.O.C., havia que não envolver Calecute numa guerra imprudente com o Estado da Índia, com o qual se estava então em paz.

6. Os efeitos dos ataques neerlandeses em contexto: as armadas de 1604-1608¹³³

Em 1604, como já vimos, largou para a Ásia uma armada de cinco navios. Em resultado de uma partida tardia, três arribaram e um, a *S. Jacinto*, foi invernar a Moçambique; o quinto, o *S. Filipe*, perdeu-se nas ilhas de Angoxe, perto da costa oriental africana. Duas caravelas foram enviadas à Índia em Novembro, para informar da arribada dos três navios meses antes e de uma grande armada que se estava a preparar para o ano seguinte: uma chegou em Maio de 1605 e a outra em Setembro, depois de uma escala demorada em Moçambique.

Em 1605, partiram nada menos que dez navios, integrados não numa, mas em duas armadas: uma armada regular, de navios destinados, como de costume, a voltar ao reino; uma armada extraordinária, de navios enviados para ficarem. A segunda distinguia-se ainda da primeira por ter um capitão-mor próprio e ser composta maioritariamente por navios listados como galeões. Mandou-se o seu Capitão-Mor evitar a costa ocidental indiana e seguir com três galeões directamente para Malaca, onde eram precisos navios para fazer frente a neerlandeses.

¹³² Cf. carta régia a Vice-Rei, 29/10/1609, in Raimundo António de Bulhão Pato (ed.), *Documentos Remetidos...*, vol. I, pp. 253-257.

¹³³ Todas as informações sobre o movimento da Carreira da Índia neste período foram recolhidas das seguintes fontes: J. H. da Cunha Rivara (ed.), *Arquivo...*, fascículo I, parte I, pp. 126-127, parte II, pp. 110-125, 140-218, 235-243; Raimundo António de Bulhão Pato (ed.), *Documentos Remetidos...*, vol. I, pp. 16-23, 70-73, 100-111, 130-131, 137-138, 210-213, 365-366, 387-392, 398-401; vol. II, pp. 249-250; Maria Emília Madeira Santos, “O problema da segurança das rotas e a concorrência luso-holandesa antes de 1620”, separata da *Revista da Universidade de Coimbra*, vol. XXXII, 1985, Coimbra, pp. 147-152; Maria Manuela Sobral Blanco, *Os Holandeses...*, vol. II, Lisboa, 1975 (policopiado), pp. 101-113, 121-126, 129-137; A. Meyrelles do Souto (ed.), “Hystorya dos cercos...”, pp. 529-546; João dos Santos, *Etiópia Oriental e Vária História de Cousas Notáveis do Oriente*, Lisboa, 1999, pp. 301-305; Jean Mocquet, *Voyage à Mozambique et Goa: la relation de Jean Mocquet (1607-1610)*, Paris, 1996, pp. 43-91; Maria Herminia Maldonado (ed.), *Relação das naos e armadas da Índia com os successos dellas que se puderam saber, para noticia e instrucção dos curiozos, e amantes da historia da Índia*, Coimbra, 1985, pp. 108-119; Simão Ferreira Pais, *De Bartolomeu Dias a Vasco da Gama – as Famosas Armadas da Índia, 1496-1650*, Barcelos, 1997, pp. 289-303; “Governadores da Índia, pelo Padre Manuel Xavier”, in Luís de Albuquerque (ed.), *Relações da Carreira da Índia*, Lisboa, 1989, pp. 145-150.

A viagem directa de Lisboa a Malaca era pouco usual e não se conseguiu fazê-la, acabando por se ir aportar a Goa, contra as ordens levadas. Este foi, no entanto, o único percalço importante da viagem de ida de 1605, pois, de resto, os dez navios chegaram todos bem e na época devida. Para tal, contribuiu de certeza o facto de todos terem deixado Lisboa ainda em Março.

Para além dos três galeões, ficaram na Ásia duas das naus, a *Conceição* e a *Salvador*. Outra, a *Oliveira*, permaneceu um ano em reparações, voltando ao reino um ano depois. Assim, no imediato, regressaram a Portugal quatro das naus da armada de 1605, acompanhadas pela *S. Jacinto*, a nau da armada de 1604 que vimos que invernara em Moçambique e que chegou à Índia em 1605. Já resumimos atrás a torna-viagem destes cinco navios: um, a *Bettencourt*, arribou e foi julgado inapto para fazer-se de novo ao mar; outro, a *S. Jacinto* invernou em Moçambique, escalou Luanda e terminou a jornada na Terceira, onde foi dado como acabado e descarregado; dois, a *Mártires* e a *Salvação*, perderam-se na barra de Lisboa; e, por fim, um, a *Palma*, logrou concluir a viagem com sucesso, aportando a Lisboa em Outubro de 1606. Antes dela, tinha chegado, em Maio, uma caravela expedida em Novembro de 1605 pelo Vice-Rei, com correspondência para Filipe III.

Em 1606, estava planeado despachar novamente uma armada regular de naus, para voltar, e outra extraordinária de galeões, para ficar. Previa-se que a primeira fosse de três naus e a segunda de cinco galeões. Como sabemos, o bloqueio de Lisboa pela esquadra de Haultain impediu a partida. Ainda se considerou enviar a Malaca três galeões fora da época habitual, em Setembro, mas desistiu-se da ideia.

Não seguiu assim nenhum navio para a Índia em 1606, mas, mesmo assim, seguiram dois da Índia para Portugal: a *Oliveira*, da armada de 1605, que vimos que ficara retida um ano no Oriente para reparações; e a *Conceição*, um navio feito na Índia que substituíra a arribada *Bettencourt*, também da armada de 1605. Os dois concluíram com sucesso a jornada até Lisboa, onde chegaram em 1607. Não há a certeza de que uma caravela expedida de Malaca para o reino tenha conseguido fazer o mesmo.

A informação de que os neerlandeses se preparavam para repetir o bloqueio de 1606 fez apressar os preparativos das duas armadas planeadas para 1607: uma armada regular, de quatro velas, para voltar, e uma extraordinária, de três, para ficar. Três navios da primeira partiram logo no princípio de Fevereiro. Tratava-se das naus de D. Jerónimo Coutinho, cuja história já conhecemos: só duas aportaram a Goa, pois a terceira, a *S. Francisco*, encalhou e perdeu-se em Moçambique. Os quatro navios restantes partiram em Março e apenas o galeão *Santiago* chegou bem (e na altura devida) à Índia. Os outros três ficaram todos pelo caminho: a *Loreto*, como vimos, foi tomada por van Caerden perto da costa ocidental indiana; a *Consolação* e o *Santo André* invernaram ambos em Moçambique, onde, em 1608, a primeira foi capturada por Verhoeff; o segundo já partira

para a Índia quando os neerlandeses apareceram na ilha, mas naufragou depois ao entrar na barra de Goa.

As duas naus sobreviventes de D. Jerónimo Coutinho regressaram a Portugal no tempo devido, em 1608, numa viagem sem incidentes. O *Santiago* – que era o navio capitânia da armada extraordinária – foi mantido na Índia.

1608 viu largar de Lisboa o maior contingente naval português partido para a Ásia no século XVII – nada menos de catorze navios, que, como nos três anos anteriores, se dividiam em duas armadas, uma regular, incumbida de voltar, e outra extraordinária, destinada a permanecer na Índia. A primeira contava seis velas, listadas como naus; a segunda, seis galeões e duas urcas. Sendo formalmente armadas distintas, estavam ambas sujeitas ao novo Vice-Rei da Índia, o Conde da Feira, que partia para ir tomar posse do cargo.

Deve ter havido poucos anos em que se tenha investido tanto na Carreira e no auxílio ao Estado da Índia. Porém, a jornada destes catorze navios dificilmente poderia ter corrido pior. Levavam instruções estritas para viajarem todos juntos, mas, quando o Vice-Rei nomeado morreu, antes do Equador, destacou-se uma das urcas, a *David*, para levar o seu corpo de volta a Portugal. Houve depois duas naus que também não transpuseram a linha: a *Ajuda*, que deu à costa na zona da Mina, e a *Conceição*, que arribou. E o galeão *S. João Evangelista* teve de escalar Luanda, donde arribou depois a Lisboa.

Dos dez navios que conseguiram passar o Cabo, já conhecemos a sorte de dois: do galeão *Bom Jesus*, tomado por Verhoeff em Moçambique, e da nau *Oliveira*, incendiada perto de Goa para não cair nas mãos do mesmo Verhoeff. A *Oliveira*, se não fosse pelos neerlandeses, teria logrado ser o único navio a terminar a viagem no tempo devido. De resto, uma nau e três galeões invernaram em Moçambique, chegando assim à Índia apenas em 1609, a par de uma urca, invernada em Mombaça. Esta fora acompanhada na invernada em Mombaça pela nau *Salvação*, que se perdeu depois ao retomar viagem. Por fim, uma nau, a *Palma*, e um galeão, o *Espírito Santo*, naufragaram na costa oriental africana, antes de Moçambique – a nau em 1608, o galeão no ano seguinte, pois vinha numa invernada na Baía, donde só voltara a fazer-se ao mar em 1609.

Como não chegaram navios à Índia em 1608, não houve navios para mandar de volta a Portugal. Parece, contudo, que, mesmo assim, se conseguiu enviar um galeão ao reino. Não sabemos ao certo o seu nome, mas talvez se tratasse do *Santiago*, o único galeão da armada de auxílio de 1607 que concluía a viagem. Quanto à nau, aos três galeões e à urca que aportaram a Goa em 1609, a nau regressou, enquanto os outros quatro ficaram na Ásia.¹³⁴

¹³⁴ Há que mencionar ainda uma armada extraordinária expedida de Portugal fora de época, em Outubro de 1608, com o propósito de fazer chegar à Índia um novo vice-rei, depois do falecimento extemporâneo do Conde da Feira. Era composta por um galeão, duas urcas, um patacho e uma caravela, todos navios mais ligeiros que naus e, como tal, mais aptos em princípio para a difícil

O breve resumo destes anos mostra que os efeitos do curso neerlandês sobre a Carreira no período não devem ser sobrevalorizados. É verdade que foi responsável pela perda de quatro navios e pela retenção de oito em Lisboa em 1606. Mas, entre 1604 e 1609, perderam-se ou ficaram inutilizados mais onze navios da Carreira, por razões a que os neerlandeses foram estranhos, como o foram às onze invernações e às seis arribadas a Lisboa também ocorridas então. Os navios que se perderam em resultado de ataques corsários foram menos do que os que se perderam por outras causas. E, sobretudo, os neerlandeses não contribuíram em nada para as altas percentagens de invernações e arribadas sofridas pela Carreira nestes anos.

7. Epílogo e conclusão

Entre 1608 e 1622, não se repetiram as grandes operações de curso neerlandesas montadas contra a Carreira entre 1604 e 1608. Os choques das naus da Índia com neerlandeses no período ficaram-se por três encontros acidentais que degeneraram em violência, nenhum dos quais com consequências fatais para os portugueses.¹³⁵ A chamada Trégua dos Doze Anos – que vigorou entre a Espanha e as Províncias Unidas entre 1609 e 1621 – não basta para explicar esta acalmia. Não há dúvida de que teria sido impossível repetir então acções como o envio das esquadras de Haultain e van Heemskerck a águas peninsulares em 1606 e 1607. Nos mares vizinhos de Espanha e Portugal, assim como dos seus arquipélagos mais próximos (Açores, Madeira e Canárias), a trégua veio de facto repor alguma paz. Longe da Europa, porém, as coisas não se passaram assim.

Já durante as negociações de paz, falhara-se a assinatura de uma paz definitiva – em vez de uma mera trégua – devido sobretudo à “questão ultramarina”, isto é, à recusa dos neerlandeses em cederem às pressões espanholas e retirarem-se das regiões não europeias que começaram a frequentar em força desde o fim do século XVI, sobretudo das então chamadas Índias Orientais.¹³⁶ Isto sugeria que a aplicação efectiva da trégua a Oriente não ia ser fácil, como de facto não foi.

viagem fora do calendário habitual. Mesmo assim, teve de invernar junto de Mombaça e apenas conseguiu chegar à Índia em Setembro de 1609, pouco antes da armada mandada nesse ano na época normal. Só a caravela voltou a Portugal, onde chegou em 1610.

¹³⁵ Em 1613, em Santa Helena, três navios da V.O.C. atacaram duas naus portuguesas, que afundaram um deles, o *Witte Leeuw*, fazendo os outros retirar. No ano seguinte, em 1614, teve lugar o primeiro encontro acidental violento de que há notícia certa longe de Santa Helena: de regresso a Portugal, a *Nossa Senhora do Cabo* bateu-se com dois navios neerlandeses, num episódio de que não se sabe quase nada, a não ser que se passou na zona do Cabo. Na mesma zona, em 1619, o galeão *S. Pedro* trocou também tiros com um navio neerlandês, que se clamou sem fundamento que teria afundado. Cf. André Murteira, *A Carreira da Índia...*, pp. 116-123.

¹³⁶ Cf. Jonathan I. Israel, *La República Holandesa...*, pp. 25-46.

Semanas depois da proclamação da trégua na Ásia, em 1610, navios neerlandeses foram atacados perto das Filipinas por espanhóis e as hostilidades entre os dois lados foram rapidamente retomadas nas Molucas, onde coexistiam a pouca distância.¹³⁷ O sítio onde os portugueses e a V.O.C., por seu turno, coexistiam mais de perto era o Coromandel, onde os primeiros assaltaram a feitoria da segunda, em Paleacate, em 1612.¹³⁸ Em contrapartida, viram a sua última posição fortificada na Insulíndia, em Solor, tomada pelos neerlandeses em 1613.¹³⁹ Esta série de incidentes inaugurou uma década continuada de conflitos entre neerlandeses e ibéricos, não apenas na Ásia, mas também na costa da África Ocidental e na América, que provou a impossibilidade de fazer cumprir a trégua longe da Europa. Provisoriamente em paz com a Espanha no continente europeu, a república neerlandesa manteve-se em guerra com ela fora dele.

A inconsequência da trégua longe da Europa explica, por um lado, a prontidão com que os encontros casuais de navios que observámos terminaram todos em violência. Mas leva também a que se pergunte por que não sofreu então a Carreira mais ataques neerlandeses no período. Se, como dissemos, a repetição das expedições de 1606 e 1607 à costa ibérica não seria admissível com a dita trégua em vigor, o mesmo não se pode já dizer das expedições de 1604, 1607 e 1608 ao Índico Ocidental – no contexto da continuação da guerra na Ásia, nada impedia a V.O.C. de voltar a enviar esquadras a Moçambique, Goa ou ao Malabar para tentar interceptar as naus da Índia. De 1614 em diante, aliás, montou quase todos os anos bloqueios a Manila, em parte com o objectivo – nunca conseguido – de tomar os galeões vindos do México e as suas cargas de prata.¹⁴⁰

Que os portugueses temeram durante quase toda a trégua a repetição dos ataques de 1604-1608, mostra-o a série de alertas enviados da Europa a Goa durante o período. De 1611 em diante, os vice-reis foram repetidamente prevenidos para a possibilidade de incursões neerlandesas a Goa, Cochim e sobretudo Moçambique. Os avisos seguiam ora em correspondência expedida por terra, ora no correio da armada anual ordinária, ora em navios mandados ao Índico fora de época de propósito para o efeito. Aconteceu estes últimos levarem também reforços de pessoal e armamento para Moçambique, sempre vista como vulnerável, ou enviarem-se com as armadas ordinárias navios mais pequenos apenas para fornecerem gente e armas à praça.¹⁴¹ Foi ainda durante a trégua que Cochim

¹³⁷ Cf. Ernst van Veen, *Decay or Defeat?...*, pp. 187-188.

¹³⁸ Cf. Sanjay Subrahmanyam, “A Empresa de Paleacate: o Conflito Luso-Holandês no Sueste da Índia, 1610-1640”, in *Comércio e Conflito – a Presença Portuguesa no Golfo de Bengala, 1500-1700*, Lisboa, 1994 (edição original em inglês: 1990), p. 209.

¹³⁹ Cf. Arend de Roever, *De jacht op Sandelhout – De V.O.C. en de tweedeling van Timor in de zeventiende eeuw*, Zutphen, 2002, pp. 121-126.

¹⁴⁰ Cf. Ernst van Veen, *Decay or Defeat?...*, pp. 189-194.

¹⁴¹ Cf. cartas régias ao Vice-Rei, 10/10/1611, 27/2/1612, 22/12/1612, 4/1/1613, 22/9/1613, 15/3/1614, in Raimundo António de Bulhão Pato (ed.), *Documentos Remetidos...*, vol. II, pp. 112-114,

foi abandonada de vez enquanto porto de chegada das naus da Carreira, função que passou a ser desempenhada exclusivamente por Goa, salvo em situações de emergência. A decisão vinha satisfazer uma reivindicação de Goa que datava pelo menos do fim do século XVI, mas foi justificada pela insegurança do ancoradouro do porto do Malabar, onde as naus ficariam sem defesa face a qualquer ataque inimigo.¹⁴²

O facto, porém, é que todos estes receios se revelaram sem fundamento, pois a V.O.C. deixou em paz os navios da Carreira e os seus portos durante todo o período. Em parte decerto porque, depois de 1608, não se mandaram mais grandes armadas de Portugal para a Índia que os neerlandeses pudessem sentir que os ameaçavam (vimos que pelo menos as esquadras de van Caerden e Verhoeff haviam sido encaminhadas para o Índico Ocidental para, entre outras coisas, tentar travar o caminho às armadas de socorro para lá enviadas em 1606-1608). Mas tão ou mais importante terá sido a reorganização e redefinição de políticas experimentada então pela Companhia.

Durante a primeira década de Seiscentos, a V.O.C. vivera o que se pode chamar uma época de reconhecimento e experimentação. Em 1610, porém, dotou-se pela primeira vez de um Governador-Geral, Pieter Both, e a sua política passou a reger-se por objectivos mais bem definidos, muito por influência das ideias de Cornelis Matelieff, almirante da terceira frota armada pela Companhia e mentor principal da política por ela adoptada depois de 1609. Nesta, as regiões produtoras de especiarias da Insulíndia eram prioritárias, assim como a aquisição de um porto na mesma Insulíndia que funcionasse como ponto único de chegada e partida para Europa e também centro de uma rede de comércio inter-asiático (um fito alcançado em 1619 com a tomada de Jacarta, logo rebaptizada Batávia). Basicamente, a V.O.C. perseguida por dificuldades financeiras, precisava de concentrar recursos limitados na zona que fora desde o início o centro das suas actividades no Oriente e se apresentava claramente como a mais importante para a sua sobrevivência.¹⁴³

Enviar esquadras para esperarem as naus da Carreira em Moçambique ou na costa da Índia significava para a Companhia despender recursos consideráveis e preciosos numa região onde não tinha ainda verdadeiramente interesses que o justificassem. Aliás, já as passagens de van der Hagen, van Caerden e

176, 274-277, 281-3, 447-51, vol. III, pp. 43-46; *ibidem*, vol. IV, pp. 157-158; carta régia ao Vice-Rei, 15/3/1618 e resposta do Vice-Rei à mesma, 10/2/1619, in *ibidem*, vol. V, pp. 77-79; carta régia ao Vice-Rei, 28/1/1620, in *ibidem*, vol. VII, pp. 79-83.

¹⁴² Cf. A. R. Disney, *Twilight of the Pepper Empire – Portuguese Trade in Southwest India in the Early Seventeenth Century*, Cambridge, Massachusetts, 1978, p. 13 e Rui Godinho, *A Carreira da Índia – Aspectos e Problemas da Torna-Viagem (1550-1649)* (policopiado), Lisboa, 2000, pp. 210-215.

¹⁴³ Cf. P. J. A. N. Rietbergen (ed.), *De eerste landvoogd Pieter Both (1568-1615)*, vol. I, Zutphen, 1987, pp. 39-45; Femme S. Gaastra, *De Geschiedenis...*, pp. 39-40 e 56.

Verhoeff pelo Índico Ocidental tinham sido apenas isso mesmo, passagens, de caminho para a Insulíndia. De certeza que impressionaram enquanto exibição de poder naval, mas pecaram as três por não deixarem nenhum desse poder naval na zona, o que mostrava até que ponto ela já então não era prioritária para a V.O.C. no imediato. É verdade que firmou uma ambiciosa aliança anti-portuguesa com Calecute, mas sem um comprometimento efectivo de forças. E quando concluiu pelo desinteresse económico da pimenta do Malabar, deixou-a definitivamente cair. A esquadra de Verhoeff foi, por conseguinte, a última a desviar-se temporariamente da rota para o Arquipélago para ir praticar o curso no Índico Ocidental.

Acresce que, como já vimos, as grandes esquadras de 1604-1608 foram um produto da peculiar organização da navegação euro-asiática neerlandesa nos primeiros anos depois de 1602, com a concentração de quase todos os navios então partidos para Oriente nas esquadras dos almirantes. A seguir a 1610, a tendência para a concentração dos navios durante a viagem de ida diminuiu, consagrando-se a prática de fazê-los seguir em contingentes separados, partidos em alturas diferentes do ano (uma diferença essencial da Carreira, com a sua época anual única de partida, em Março ou Abril). Como resultado disto, até 1619, só seguiram para a Ásia frotas de dimensão comparável às de 1604-1608 em 1610 e em 1612, o que deve ter desincentivado a repetição das expedições da década anterior.¹⁴⁴

Importa notar, no entanto, que a V.O.C., desistindo embora das grandes operações de curso no Índico Ocidental, não desistiu do Índico Ocidental em si. Pelo contrário, foi durante esta década que se estabeleceu definitivamente na região, depois do fim da malograda feitoria de Surate cerca de 1608. De 1614 a 1620, quatro expedições navais, todas comandadas por Pieter van den Broecke, lançaram os alicerces da presença neerlandesa na zona, que se considera consolidada em 1620, quando van den Broecke se instala em Surate, assumindo o cargo de Director do que se viria a chamar os *Westerkwartieren* da Companhia, isto é a sua rede de feitorias no Guzerate, Golfo Pérsico e na entrada do Mar Vermelho.¹⁴⁵

O contraste entre estas expedições “fundadoras” e os raids na região das grandes esquadras dos almirantes na década anterior é esclarecedor. Na primeira, em 1614, em que visitou apenas a Arábia, van den Broecke dispôs somente de

¹⁴⁴ Cf. Jaap. R. Bruijn, Femme S. Gaastra, Ivo Schoffer (ed.), *Dutch-Asiatic Shipping*, vol. II, pp. 26-44.

¹⁴⁵ A feitoria de Surate fora reaberta em 1616; a partir de 1620 fundaram-se feitorias em Mokha, na Arábia, Gamron, na Pérsia, em Broach, Cambaia e Ahmadabad, no Guzerate e em Agra, no interior do império mogol. Sobre as expedições de van den Broecke e o processo de estabelecimento na região em geral, cf. W.Ph. Coolhaas (ed.), *Pieter van den Broecke in Azië*, 2 vols., Haia, 1962-1963; H. Terpstra, *De Opkomst der Westerkwartieren...*; M. Antoinette Meilink-Roelofs, *De Vestiging der Nederlanders ter Kuste Malabar*, Haia, 1943, pp. 48-50; H. W. van Santen, *De Verenigde Oost-Indische Compagnie in Gujarat en Hindustan, 1620-1660*, Leiden, 1982, pp. 8-9.

um *jacht*, destacado de uma frota que seguia da Europa para o Arquipélago e que fizera escala nas Comoros. Na segunda, em 1615-1616, feita já a partir de Bantem, voltou a contar com um único *jacht*, com o qual passou por Ceilão, pela Arábia, por Surate e por Calecute. Na terceira, em 1617, para além do *jacht* do costume, levou também um navio grande, tendo os dois dado à costa perto de Damão (forçando-o a seguir com as suas tripulações até ao Coromandel a pé). Na quarta, em 1620, partiu só com um navio grande para a Arábia e para Surate, onde ficou. Ou seja, todos somados, os navios enviados pela V.O.C. ao Índico Ocidental nestes seis anos são menos do que aqueles que compunham a mais pequena das esquadras de 1604-1608 que lá foi (a de van Caerden, de oito navios).

No entanto, onde as grandes esquadras, a médio prazo, tinham sido totalmente inconsequentes, as expedições de van den Broecke estabeleceram firmemente a Companhia no Índico Ocidental. Em relação ao Guzerate, pelo menos, foi já estabelecido que as duas principais motivações por trás do regresso dos neerlandeses à região foram: o fim, por essa época, da feitoria da V.O.C. no Achem, com o que ela perdeu o acesso aos têxteis guzerates, que se viu assim compelida a ir procurar à fonte; o exemplo da instalação dos ingleses em Surate em 1612-1613, que mostrara como se podia criar uma posição lá contra a vontade de portugueses.¹⁴⁶ Não havia, como antes, a ideia de se instalar na Índia Ocidental para levar a cabo uma guerra ofensiva contra o Estado da Índia na região, como a que se acordara com Calecute fazer na década anterior. Prova-o que não se construíram lá fortalezas, como na Insulíndia e mesmo no Coromandel (em Paleacate), nem mantiveram forças navais permanentes. Nos próximos anos, os contingentes fixos da Companhia na zona iriam limitar-se a umas poucas dezenas de homens dispersos por meia dúzia de feitorias, esperando a chegada sazonal dos navios de Batávia ou da Europa.¹⁴⁷

É significativo que as visitas de van den Broecke, na segunda expedição, a Ceilão e a Calecute, para se avistar com o rei de Kandy e o Samorim, não tenham tido seguimento. Ambos estes soberanos estavam interessados nos neerlandeses sobretudo como aliados para a guerra com os portugueses. Só que tinha ainda de passar uns anos para os neerlandeses estarem em condições de lançarem uma guerra ofensiva contra os portugueses no Índico Ocidental. Em 1621-1623, deu-se a expedição anglo-neerlandesa ao Índico Ocidental comandada por Jacob Dedel, que representou um regresso momentâneo às operações de corso da V.O.C. contra a Carreira da Índia na Ásia.¹⁴⁸ Deve ser vista menos como uma consequência do fim da trégua hispano-neerlandesa de 1609-1621 do que do incremento súbito das forças da Companhia em resultado da aliança que

¹⁴⁶ Cf. *ibidem*, p. 8.

¹⁴⁷ Cf. *ibidem*, p. 9.

¹⁴⁸ Cf. André Murteira, *A Carreira da Índia...*, pp. 106-129.

firmou em 1619 com a *East India Company*.¹⁴⁹ Só que a aliança teve vida curta e a V.O.C., privada do apoio inglês, não voltou, significativamente, a repetir as expedições de corso ao Índico Ocidental até à década de 30. Até lá, continuou com o grosso dos seus recursos concentrado nas áreas para ela prioritárias da Insulíndia e, a partir de 1622, também da China.

Os neerlandeses continuaram a frequentar a costa ocidental indiana, sim, mas por causa do comércio com Surate, regularizado desde 1620. No resto da década, entre quatro a nove navios foram lá todos os anos – o que mostra que, no Índico Ocidental, os rendimentos do comércio eram bastante mais seguros para a Companhia do que os do corso organizado.¹⁵⁰ É evidente que estes navios tinham toda a liberdade para atacar as embarcações portuguesas que encontrassem nas suas expedições mercantis. Mas não representavam claramente uma ameaça importante para as naus da Carreira, pois não há notícia de nenhum as ter atacado. Mesmo que um ou outro o haja feito sem nós sabermos, não provocou perda alguma. Seria preciso esperar pela década de 30 para ver a Carreira sujeita de novo à ameaça do corso da V.O.C. E essa ameaça só se tornará efectiva e preocupante depois de 1636.¹⁵¹

¹⁴⁹ Cf. Vincent C. Loth, “Armed Incidents and Unpaid Bills: Anglo-Dutch Rivalry in the Banda Islands in the Seventeenth Century”, in *Modern Asian Studies*, vol. 29, n.º 4, 1995, pp. 721-722.

¹⁵⁰ Cf. H. W. van Santen, *Vereinigde Oost-Indische Compagnie...*, pp. 28 e 214.

¹⁵¹ Cf. Ernst van Veen, *Decay or Defeat?...*, pp. 199-207; René Barendse, “Blockade: Goa and its Surroundings, 1638-1654”, in Ernst van Veen, Leonard Blussé (eds.), *Rivalry and Conflict – European Traders and Asian Trading Networks in the 16th and 17th Centuries*, Leiden, 2005, pp. 232-266.