





# Os Primeiros Bloqueios Neerlandeses de Goa

Expedições da VOC contra  
a Carreira da Índia no Índico  
Ocidental, 1604-1623

ANDRÉ MURTEIRA\*

Em 1595, Cornelis 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 para o Oriente, três pela Rota do Cabo da Boa Esperança – a rota seguida por Houtman em 1595-1597 –, duas pelo estreito de Magalhães.<sup>1</sup> 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. De 1598 em diante, não 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, entre outras coisas, expôs a Carreira da Índia – nome dado então à navegação portuguesa entre a Europa e a Ásia – 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.<sup>2</sup> 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.<sup>3</sup> 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.<sup>4</sup> Nasceu assim a conhecida VOC, 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 Amesterdão, 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 de que os largos recursos militares ao alcance de uma companhia única podiam também fazer dela uma arma na guerra contra Filipe III<sup>5</sup>: pô-la

\* Investigador do Centro de História de Além-Mar, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa. Bolseiro de doutoramento da Fundação para a Ciência e Tecnologia.

Researcher in the Centre for Overseas History, Faculty of Social and Human Sciences in Lisbon's Universidade Nova. Ph.D. scholarship from the Portuguese Foundation for Science and Technology.

Batalha naval entre Portugueses e Holandeses. In Philip Baldeus, *Naauwkeurige Beschryvinge van Malabar en Coromandel, der Zelfer Aangrenzende Ryken...*, Amesterdão, 1672.

## HISTORIOGRAFIA

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 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 VOC, 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.<sup>6</sup> Foi exactamente o que aconteceu nos anos seguintes: entre 1598 e 1601 tinham largado para a Ásia sessenta e dois navios, à média de 15,5 por ano; entre 1602 e 1609 – um período de oito anos – partiram sessenta e oito, à média de 8,5 por ano, um decréscimo de quase metade em relação à fase anterior.<sup>7</sup> Destes, a maior parte – cinquenta e sete – seguiram em cinco grandes frotas partidas entre 1602 e 1607, cujos comandantes foram todos investidos do título de *Admiraal*, ou almirante<sup>8</sup>: Tirando a primeira, todas elas largaram com o objectivo declarado de ir fazer a guerra a portugueses e espanhóis na Ásia.

### A EXPEDIÇÃO DE VAN DER HAGEN (1604)<sup>10</sup>

A primeira das frotas da VOC, partida em 1602, era comandada por Wijbrand van Warwijck. Não fora aprestada de início pela nova companhia e, como todas as frotas 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<sup>10</sup>). Os estatutos da VOC, redigidos também em 1602, não faziam ainda adivinhar a viragem belicista que viria pouco depois.<sup>11</sup> 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.

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.<sup>12</sup> 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-se expressamente casos de ataques lusos a Bantem, em Java, e a Amboíno e a outras ilhas das Molucas, na Indonésia Oriental, 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, nas Molucas, 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, em Samatra. Por tudo isto, a VOC, 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, entre Madagáscar e a costa oriental africana, esperar e atacar as naus da Carreira da Índia na sua viagem para o Oriente.<sup>13</sup> Deveria em seguida rumar à costa ocidental indiana, onde, além de procurar estabelecer alianças com príncipes locais e destruir todos os navios portugueses que encontrasse, desfraldaria a bandeira das Províncias Unidas defronte de Goa, a capital das possessões portuguesas na Ásia. Só depois se dirigiria ao estreito de Malaca e ao arquipélago indonésio, onde, primeiro, tentaria encorajar e ajudar o sultanato malaio de Johor contra a posição portuguesa de Malaca na península malaia, 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 à Ásia do Sueste. Até então, os navios neerlandeses não se tinham quase

## HISTORIOGRAPHY



Navio da VOC ao largo do cabo da Boa Esperança.

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 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 da VOC 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 cedo ou mais tarde, era inevitável que comesçassem 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 encarregado de estabelecer relações comerciais com a última zona, mas, antes dele, já haviam lá ido dois feitores neerlandeses a partir do Achém, em Samatra, num navio asiático.<sup>14</sup>

Era assim uma questão de tempo até os neerlandeses entrarem no Índico Ocidental, atraídos pelos têxteis do Guzerate. Mas van der Hagen ia ao Índico Ocidental incumbido, entre outras coisas, de atacar expressamente as naus da Carreira 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, no Atlântico, mas, nos portos portugueses, contara quase sempre com as forças

## HISTORIOGRAFIA

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.

A passagem de van der Hagen pelo Índico Ocidental pode resumir-se em poucas linhas: depois de partir das Províncias Unidas em Dezembro de 1603 como comandante designado de doze navios,<sup>15</sup> dobrou o cabo da Boa Esperança em Junho, chegando à ilha de Moçambique a 27 de Julho.<sup>16</sup> Permaneceu lá até 15 de Agosto, esperando pela armada aguardada de Portugal, que o seu regimento lhe mandara emboscar no canal de Moçambique, como vimos. Largou da ilha sem a armada aparecer e, depois de atravessar o Índico Ocidental, chegou a 26 de Setembro a Goa, onde se ficou quase um mês.<sup>17</sup> Em Goa, esperou novamente em vão pela armada de Portugal, que continuou sem aparecer. Largou em seguida para sul, para o Malabar, no Sudoeste da Índia, onde visitou os reinos locais de Cananor e de Calecute.

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.<sup>18</sup> 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.<sup>19</sup> Acordou-se que a VOC 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 sem salvo-condutos do samorim entre Goa e o cabo Comorim, na ponta sul da Índia, 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”.<sup>20</sup> Veremos que o soberano de Calecute soube manter a mesma prudente duplicidade durante as duas passagens seguintes de esquadras da VOC pelo Índico Ocidental, em 1607 e 1608.

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 Bantem, em Java, não realizando mais nada digno de nota no Índico Ocidental. Quanto à jornada dos dois navios enviados ao norte resultou na fundação de uma feitoria da VOC em Surate, no Guzerate, a qual durou, porém, pouco tempo, devido ao rápido falecimento de todos os seus poucos funcionários.

Apesar de, na sua primeira expedição de curso ao Índico Ocidental, os neerlandeses terem capturado alguns navios portugueses, há que dizer que, no tocante aos navios da Carreira da Índia propriamente ditos, não conseguiram nada. 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 voltaram a Lisboa, 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).<sup>21</sup> Ou seja, num ano em que a VOC 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.

## A EXPEDIÇÃO DE VAN CAERDEN (1607)

A terceira grande frota da VOC, 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 esquadras 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.<sup>22</sup>

A VOC só regressou em 1607 ao Índico Ocidental, com a esquadra de Paulus van Caerden, que largou da ilha de Wight no princípio de Junho de 1606 com oito navios<sup>23</sup> e chegou a Moçambique apenas a 29 de Março de 1607.<sup>24</sup> Desta vez, os neerlandeses não se contentaram somente com uma surtida simbólica a terra, como van der Hagen três anos antes, mas montaram cerco à fortaleza portuguesa na ilha. Note-se, porém, que a esquadra não trazia ordens para a conquistar. A decisão de tentar cercá-la foi tomada no local.<sup>25</sup> Contudo, depois de cerca de um mês de operações, o comando neerlandês levantou o cerco, largando depois a 29 de Maio para as ilhas Comoros, fugindo provavelmente do ambiente doentio da ilha.

A estadia no pequeno arquipélago das Comoros, a norte de Moçambique, foi de certeza retemperadora, mas, enquanto decorria, as primeiras naus vindas em 1607 de Portugal puderam aportar a Moçambique imperturbadas. A esquadra de van Caerden só reapareceu na ilha a 4 de Agosto. Refeitos pela escala nas Comoros, os neerlandeses tinham decidido voltar, calculando que, agora, já conseguiriam encontrar navios vindos de Portugal. Não se enganaram, mas acharam as naus fundeadas no porto demasiado bem defendidas para as atacarem, pelo que largaram a 26 de Agosto para a costa ocidental indiana,<sup>26</sup> perto da qual capturaram, a 11 de Outubro, uma nau vinda de Portugal, a *Loreto*, prosseguindo depois para Goa. Aí, encontraram outros navios acabados de chegar de Portugal, mas escolheram não os atacar, achando-os demasiado bem defendidos pelas fortalezas da costa e pelas galés e fustas que os rodeavam. Assim, tal

como em 1604, os neerlandeses foram inofensivos em Goa, donde, ao fim de pouco tempo, partiram para o Malabar.

No Malabar, van Caerden, ao contrário de van der Hagen, não parou em Cananor, seguindo directamente para Calecute. A entrevista programada com o samorim acabou, contudo, por não se realizar. O almirante não gostou de ser pressionado pelos enviados de Calecute a obsequiá-los a eles 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, indispsôs 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 VOC. 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, não fazendo mais nada de importante no Índico Ocidental.<sup>27</sup> O balanço da sua incursão na região é ambíguo. Por um lado, os neerlandeses arrasaram a ilha de Moçambique e tomaram a *Loreto*, perto de Goa. Por outro, fracassaram no cerco à fortaleza, o produto do saque da povoação 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 aos neerlandeses.<sup>28</sup>

## HISTORIOGRAFIA

## A EXPEDIÇÃO DE VERHOEFF (1608)

A última grande esquadra da VOC a largar para a Ásia antes da trégua hispano-neerlandesa de 1609-1621 foi a de Pieter Willemsz. Verhoeff, partida no fim de 1607.<sup>29</sup> Compunha-se de treze navios<sup>30</sup> e 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.<sup>31</sup> 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.

A esquadra fundeou a 28 de Julho de 1608 em Moçambique, onde não encontrou nenhuma das naus partidas de Portugal esse ano.<sup>32</sup> Assim, em conformidade com o decidido, optou-se por tentar conquistar a fortaleza, no que, como van Caerden no ano passado, se voltou a falhar. No entanto, Verhoeff encontrou e tomou também em Moçambique uma nau da Carreira, a *Consolação*, invernada na ilha desde o ano anterior. E, quando se preparava já para largar para a Índia, surgiu na ilha outra embarcação da Carreira, o galeão *Bom Jesus*, prontamente tomado pelos navios da VOC em 18 de Agosto. A esquadra partiu em seguida para a Índia,<sup>33</sup> onde provocou a perda do único navio da armada partida em Portugal desse ano que chegou em época normal à Índia, a nau *Oliveira*, evacuada e queimada pelos portugueses perto de Goa para evitar a captura.

Para além da *Oliveira*, mais navio nenhum da armada desse ano chegou na época habitual à Índia. Assim, Verhoeff, depois de rondar Goa por um tempo, seguiu, como van der Hagen e van Caerden antes dele, para o Malabar para visitar o samorim. Em Calecute, onde chegou a 8 de Outubro 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 VOC. 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 em 1604. Os representantes do samorim – que não esteve presente nas conversações propriamente ditas – queixaram-se de a VOC 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 ao principal protectorado português no Malabar, Cochim, e também 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.<sup>34</sup> 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, da Pérsia e do Guzerate 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 confirmou e ampliou o de 1604.<sup>35</sup> E o samorim, ao despedir-se do almirante, disse-lhe que queria tanto como ele que as coisas lhe corresse bem nas Molucas e por isso se contentava desta vez com os navios e feitores que lhe prometiam mandar de Bantem.<sup>36</sup> 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

## HISTORIOGRAPHY

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, rumo ao estreito de Malaca, não realizando mais nada de notável no Índico Ocidental. No tocante à Carreira, 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.<sup>37</sup> 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 VOC 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



André Furtado de Mendonça,  
gravura do século XVII.

poderosas esquadras pelo Índico Ocidental constituiu, sem dúvida, uma exibição de força considerável, mas a VOC não tinha ainda meios para se instalar permanentemente na região, ocupada como estava em estabelecer-se no arquipélago indonésio. 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.<sup>38</sup>

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 VOC, a qual, ao contrário dos portugueses, não precisava de nenhum porto de escala no canal de Moçambique 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, provavelmente, na posse do Estado da Índia.

Em Goa, depois de 1604, com a construção do Forte de 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, humilhanamente, uma armada de alto bordo para patrulhar as águas vizinhas. Em 1606 e 1607, 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.<sup>39</sup> 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

## HISTORIOGRAFIA

dois galeões com provisões ainda em 1604, antes da chegada da esquadra de van der Hagen.<sup>40</sup> 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.<sup>41</sup> 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.

Ora, 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, 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.<sup>42</sup> É verdade que as percas para o curso isabelino inglês 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



havam tido antes.<sup>43</sup> 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

Fortalezas de Aguada, Bardés, Divar e Chorão, in António Bocarro, *O Livro das Plantas de Todas as Fortalezas, Cidades e Povoações do Estado da Índia Oriental*. Lisboa: IN-CM, 1992.



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.<sup>44</sup> 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. No entanto, há que reconhecer que os resultados destes ataques

## HISTORIOGRAFIA

neerlandeses não foram muito satisfatórios – três expedições em três anos conseguiram provocar apenas a perda de quatro navios da Carreira, quando, nesses mesmos três anos, partiram vinte e seis navios portugueses para a Índia.<sup>45</sup> 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 de um encontro acidental.<sup>46</sup> 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.

Em 1607, van Caerden 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,<sup>47</sup> invernadas<sup>48</sup> e perdas da maior parte dos navios portugueses, que não conseguiram chegar ou chegaram tarde aos locais onde os seus inimigos os esperavam. Entre 1604 e 1609, perderam-se ou ficaram inutilizados onze navios da Carreira, por razões a que os neerlandeses foram estranhos, como o foram às onze invernadas e às seis arribadas a Lisboa também ocorridas então.<sup>49</sup> 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 invernadas e arribadas sofridas pela Carreira nestes anos.

Resta falar brevemente da efémera aliança da VOC 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 VOC 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, em Java, 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.<sup>50</sup>

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 VOC. 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.<sup>51</sup> O sigilo deu 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.<sup>52</sup> Esta duplicidade era mais que justificada, pois, sem ter a certeza do futuro da aliança com a VOC, havia que não envolver Calecute numa guerra imprudente com o Estado da Índia, com o qual se estava então em paz.

## O INTERREGNO DE 1608-1621

Entre 1608 e 1622, não se repetiram as grandes operações de corso neerlandesas no Índico Ocidental montadas contra a Carreira da Índia entre 1604 e 1608. 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. 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.<sup>53</sup> Isto sugeria que a aplicação efectiva da trégua a Oriente não ia ser fácil, como de facto não foi.

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.<sup>54</sup> O sítio

## HISTORIOGRAPHY

onde os portugueses e a VOC, por seu turno, coexistiam mais de perto era o Coromandel, no Sudeste da Índia, onde os primeiros assaltaram a feitoria da segunda, em Paleacate, em 1612.<sup>55</sup> Em contrapartida, viram a sua última posição fortificada no arquipélago indonésio, em Solor, perto de Timor, tomada pelos neerlandeses em 1613.<sup>56</sup> 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 leva a que se pergunte por que não sofreu então a Carreira mais ataques neerlandeses no período. No contexto da continuação da guerra na Ásia, nada impedia a VOC 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.<sup>57</sup>

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 da Índia foram repetidamente prevenidos para a possibilidade de incursões neerlandesas a Goa, Cochim e sobretudo Moçambique.<sup>58</sup> O facto, porém, é que todos estes receios se revelaram sem fundamento, pois a VOC 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.<sup>59</sup> Mas tão ou mais importante terá sido a reorganização e redefinição de políticas experimentada então pela Companhia.

Durante a primeira década de Seiscentos, a VOC 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 em Java de Jacarta, logo rebaptizada Batávia). Basicamente, a VOC, 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.<sup>60</sup>

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 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 VOC 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 a Ásia do Sueste para ir praticar o corso 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.<sup>61</sup>

## HISTORIOGRAFIA

Importa notar, no entanto, que a VOC, desistindo embora das grandes operações de corso 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 instalou 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.<sup>62</sup>

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 um *jacht*, destacado de uma frota que seguia da Europa para o arquipélago indonésio 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* usual, levou também um navio grande, tendo os dois dado à costa perto de Damão, no Noroeste da Índia (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 VOC ao Índico Ocidental nestes seis anos são menos do que aqueles que compunham a mais pequena das esquadras que lá foram em 1604-1608 (a de van Caerden, de oito navios).

No entanto, onde as grandes esquadras, a médio prazo, tinham sido 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, por um lado, o fim, por essa época, da feitoria da VOC no Achem – com o que ela perdeu o acesso aos têxteis guzerates, que se viu assim compelida a ir procurar à fonte – e, por outro, o exemplo da instalação dos ingleses em Surate em 1612-1613 – que mostrou como se podia criar uma posição lá contra a vontade de portugueses.<sup>63</sup> Ou seja, não houve, 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 o facto de não terem lá construído lá fortalezas, como na Insulíndia e mesmo no Coromandel (em Paleacate), nem mantido 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.<sup>64</sup>

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. Tinha, no entanto, de passar ainda uns anos até os neerlandeses estarem em condições de lançarem uma guerra ofensiva efectiva e continuada contra os portugueses no Índico Ocidental.

A EXPEDIÇÃO DE DEDEL (1621-1623)<sup>65</sup>

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 VOC contra a Carreira da Índia na Ásia. A sua origem remonta à aliança anti-ibérica firmada entre a VOC e a *East India Company* (EIC) inglesa em Junho de 1619 – um acordo forjado na Europa, completamente à revelia dos representantes das duas companhias na Ásia.<sup>66</sup> Aliás, quando lá chegaram as ordens para aplicá-lo, na Primavera de 1620, as ditas companhias, pouco propiciamente, guerreavam-se com fervor, pois havia já algum tempo que as pretensões monopolísticas neerlandesas sobre o comércio com os arquipélagos indonésios de Molucas e Banda eram fonte de tensões que, em 1618, tinham degenerado em guerra aberta. O acordo desagradou muito às autoridades neerlandesas no Oriente, pois obrigava-as a ceder à EIC um terço das especiarias das Molucas e de Banda e a partilhar a meias com ela a pimenta de Java.<sup>67</sup> Viam-se, assim, coagidas a abrir mão da sua tradicional política monopolizante nas ilhas das Especiarias justamente quando a guerra contra os seus concorrentes norte-europeus lhes estava até a correr bastante bem.<sup>68</sup>

Apesar do descontentamento neerlandês com a aliança, realizaram-se duas expedições navais conjuntas contra alvos ibéricos. O acordo anglo-neerlandês de

## HISTORIOGRAPHY

1619 previa a constituição de duas esquadras conjuntas, uma para atacar o comércio português e espanhol na Ásia Oriental, outra para atingir o comércio português na Índia, devendo ambas ser armadas a meias pelas duas companhias.<sup>69</sup> A primeira foi aprestada logo em 1620 e compunha-se de dez navios de alto bordo, cinco neerlandeses e cinco ingleses. Começou a operar em Junho desse ano, dando caça à navegação portuguesa entre Macau e o Japão. Manteve-se em actividade no Extremo Oriente até ao Verão de 1622.<sup>70</sup>

Quanto à outra esquadra, sofreu desde o início com as dificuldades da companhia inglesa em manter a paridade naval acordada. Em Julho de 1621, o Conselho da Índias ou *Hoge Regering*, o órgão dirigente supremo da VOC na Ásia, aprovou a recomendação recebida da Europa para mandar uma esquadra ao Malabar e a Goa, na costa ocidental indiana, de preferência em conjunto com os ingleses, mas, se preciso, sem eles.<sup>71</sup> A EIC, a princípio, não gostou da ideia, mas acabou por anuir, embora não tivesse meios para fornecer o mesmo número de navios que a VOC. Assim, a esquadra que partiu de Batávia a 18 de Outubro de 1621, sob o comando do neerlandês Jacob Dedel, compunha-se de onze navios, sete neerlandeses e quatro ingleses.<sup>72</sup>

De acordo com as suas instruções escritas, o destino inicial desta expedição era a costa ocidental da Índia, para onde se seguiria com o propósito prioritário de destruir todas as naus e galeões portugueses que se encontrasse, primeiro no Malabar e depois em Goa.<sup>73</sup> No caso de, ao chegar a Goa, se verificasse que as naus estavam demasiado bem defendidas pela fortaleza local, dever-se-ia pelo menos manter a barra sob bloqueio até ao fim de Março de 1622, para impedi-las de seguirem para Portugal na época habitual.

Findo o bloqueio, estava decidido que a esquadra iria invernar perto da ilha de Moçambique ou no arquipélago das Comoros, mais a norte (antes da invernada, avaliar-se-ia a hipótese de ir ainda ao golfo Pérsico em busca dos galeões que os portugueses lá tinham). Quando a monção o permitisse, voltaria à costa ocidental indiana, desta vez para esperar a armada da Carreira partida de Portugal em 1622, que deveria lá chegar a partir de Setembro do mesmo ano. Deixava-se ao critério dos comandantes se antes valeria a pena fazer uma primeira espera a esta armada junto de Moçambique, por onde se achava que ela passaria em Agosto. Batávia encarregar-se-ia entretanto de mandar ordens sobre o que fazer a seguir.

Depois da partida de Batávia, percebeu-se rapidamente que a monção já não permitia seguir até à Índia como previsto. Na impossibilidade de ir a Goa barrar a partida das naus que deveriam seguir para Portugal no princípio de 1622, optou-se por ir tentar esperá-las ao sul do Índico, a leste de Madagáscar. Coursou-se a área até Fevereiro de 1622, quando o mau tempo e o alto número de doentes a bordo convenceu Dedel a desistir da espera e a ir invernar às Comoros, donde partiu em 15 de Junho para Moçambique.<sup>74</sup>

Ao largar de Batávia, a esquadra, além de maioritariamente neerlandesa (sete navios em onze), era comparável em dimensão às enviadas pela VOC ao Índico Ocidental na primeira década do século. Quando, em 28 de Junho, chegou a Moçambique, já só contava com cinco navios, três ingleses e dois neerlandeses.<sup>75</sup> Acresce que, além de perder a companhia de seis dos seus navios, havia sofrido baixas humanas consideráveis. Apesar de todos estes infortúnios, podia agora começar finalmente a cumprir as suas instruções, quase um ano volvido sobre a partida de Batávia. Tinha ordens para tentar, em Moçambique ou na costa ocidental indiana, a captura da armada vinda de Portugal em 1622, que se esperava que passasse por Moçambique por volta de Agosto e chegasse a Goa a partir de Setembro. Foi obviamente com esse objectivo em vista que se rumou a Moçambique.

Nenhum navio da Carreira tinha ainda parado em Moçambique quando Dedel lá chegou com a esquadra. Em vista disso, preferiu-se ir esperar as naus de Portugal mais a sul. A decisão revelou-se correcta, pois a 27 de Julho, de noite, uma armada portuguesa de três naus e um galeão cruzou o caminho da esquadra anglo-neerlandesa, que prontamente a atacou.<sup>76</sup> O resultado foi a perda das três naus, embora os norte-europeus tenham conseguido apenas saquear parcialmente uma, antes de ela se afundar.

Se, em jeito de balanço, compararmos a passagem desta esquadra anglo-neerlandesa pela região de Moçambique com o que realizaram as três esquadras da VOC que lá passaram em 1604-1608, podemos dizer que esta foi a situação em que a estratégia de ir esperar as naus da Carreira à zona deu melhores resultados: van der Hagen, em 1604, e van Caerden, em 1607, não tinham conseguido tomar lá alguma; Verhoeff, em 1608, tomara duas, em ocasiões diferentes; agora, Dedel foi responsável pela perda de três de uma só vez. No entanto, se o dano infligido ao inimigo foi considerável,

## HISTORIOGRAFIA

os lucros da empresa ficaram aquém do possível. Fez-se perder três naus, mas conseguiu-se capturar apenas parte da carga de uma.

De Moçambique, a esquadra voltou às Comoros, donde partiu a 25 de Agosto para a costa ocidental da Índia, onde ainda esperava poder interceptar navios vindos de Portugal nesse ano.<sup>77</sup> Mas ingleses e neerlandeses separaram-se no caminho e tiveram depois dificuldades em reencontrar-se na costa indiana, o que atrasou em muito a sua chegada a Goa, que só se deu a 12 de Dezembro, depois de uma escala em Surate para reabastecimento.<sup>78</sup>

Dezembro era já tarde para interceptar os dois únicos navios chegados de Portugal nesse ano, o galeão *Trindade* e a nau *S. Tomé*, aportados em segurança a Goa antes. O galeão, como vinha para ficar na Índia, havia-se recolhido ao rio, enquanto a nau ficara a carregar no surgidouro da barra, sob a protecção do Forte da Aguada. Este mostrou bem a sua utilidade, pois os norte-europeus, nos seus cerca de três meses de estadia na barra, nada tentaram contra a nau ancorada. E, tal como antes as esquadras neerlandesas de 1604-1608, acharam tanto a terra como o surgidouro da Aguada demasiado bem defendidos para arrisarem um ataque. Por outro lado, as suas embarcações de alto bordo, tão eficazes contra navios do mesmo tipo, revelaram-se impotentes para travarem os movimentos dos navios pequenos dos portugueses, capazes de entrarem e saírem da barra colados à costa e portanto fora do seu alcance. Estava, porém, fora de causa fazer o mesmo com a nau da Carreira, a *S. Tomé*, que se manteve sempre sob a protecção do forte da Aguada.

É importante notar que as forças navais estacionadas na capital do Estado da Índia não se ficavam pelos navios pequenos. Havia ainda três galés – navios de remo de maior porte – e cinco galeões. Temos, portanto, que, ao contrário do vice-rei Aires de Saldanha em 1604 e do governador D. Aleixo de Meneses em 1607 e 1608, o vice-rei D. Francisco da Gama dispunha de uma armada de alto bordo para enfrentar o inimigo que se viera postar diante da barra



Aires de Saldanha,  
gravura do século XVII.

– mas o péssimo estado dessa armada tornou-a na prática inoperante. Ora, a impotência portuguesa diante dos navios de alto bordo norte-europeus teve efeitos mais graves que em 1604-1608, pois desta vez a esquadra inimiga não se limitou a humilhar a reputação do Estado passando uns poucos dias na barra da sua capital, como tinham feito as suas antecessoras. Quando partira de Surate, havia-se já decidido que a esquadra ficaria defronte de Goa o tempo necessário para impedir a partida de naus para Portugal em 1623 na época habitual, isto é até Março (não se podendo partir até então, só se poderia largar no fim do ano, devido ao calendário das monções).<sup>79</sup> Assim se fez e, durante todo o bloqueio, a *S. Tomé*, embora

sempre bem defendida pelo forte da Aguada, não pôde sequer carregar, pois, pelo seu grande porte, só tinha calado para embarcar carga afastada da costa e fora do alcance dos canhões da praça.

A 17 de Março de 1623, a nau foi retirada de debaixo da fortaleza e levada para junto dos galeões no rio. Isto equivalia a reconhecer a impossibilidade definitiva de fazê-la partir na época habitual. Assim, dois dias depois, a esquadra de Dedel, já sem nada que fazer, retirou da barra, depois de mais de três meses de bloqueio. Quando viram os norte-europeus zarparem, os portugueses temeram com razão que estes se dirigissem à costa oriental africana para invernaem, emboscassem lá a armada esperada esse ano de Portugal e depois voltassem novamente a Goa para renovar o bloqueio, repetindo as acções do ano anterior. A bordo da esquadra considerou-se de facto essa possibilidade, que, como já vimos, constava das suas instruções originais. E, no Verão de 1622, os representantes das duas companhias em Batávia tinham concordado que a esquadra deveria permanecer em Goa até Março ou Abril de 1623, após o que pelo menos quatro a seis navios deveriam seguir para a região de Moçambique, regressando à capital do Estado da Índia em Agosto ou Setembro de 1623.<sup>80</sup> Havia, porém, uma dificuldade óbvia: se se tinha de bloquear a barra de Goa até à altura em que já não fosse mais possível às naus portuguesas rumarem a

## HISTORIOGRAPHY

sul pela rota do Cabo, isso tornava muito difícil aos bloqueantes, findo o bloqueio, tomarem o mesmo rumo, como precisavam de fazer para chegarem à costa oriental africana. Considerou-se na esquadra que a única maneira de o conseguir seria seguir pelo leste de Madagáscar, virando depois para norte para subir o canal de Moçambique, entre Madagáscar e a costa africana.<sup>81</sup> As dificuldades de tal viagem devem ter parecido óbvias e, face à recusa dos neerlandeses em irem invernarem em alternativa ao golfo Pérsico, como os ingleses sugeriram, optou-se antes pelo regresso a Batávia.

Apesar dos danos quase nulos infligidos à navegação portuguesa (um patacho encalhado, mas evacuado a tempo) e da evasão do bloqueio pelos muitos navios pequenos que continuaram a franquear livremente a barra de Goa, não se deve desvalorizar o impacto da estadia de Dedel diante da capital do Estado da Índia. Só na intangível e sempre importante área da “reputação”, como então se dizia, a sua simples permanência no local durante mais de três meses constituiu uma forte humilhação, sobretudo perante a notória incapacidade dos portugueses de fazer o que quer que fosse para a contrariar, privados que estavam de uma armada operacional de alto bordo.

Mais grave ainda que os abalos no prestígio, foi, porém, o impedimento do regresso da *S. Tomé* a Portugal. Era a primeira vez que os “inimigos da Europa” barravam a partida para o reino de um navio da Carreira e, se a nau tivesse tido companheiras para o retorno, teria sido uma armada inteira a ficar retida. Os ingleses haviam já bloqueado a barra de Lisboa em 1598 e os neerlandeses em 1606, cancelando a partida para a Índia das armadas desses anos.<sup>82</sup> Goa, contudo, não sofrera ainda tal sorte. É verdade que, na primeira década do século XVII, fora, como vimos, sujeita por três vezes a acções pontuais de bloqueio por parte de esquadras neerlandesas, em 1604, 1607 e 1608. Mas tanto a esquadra de van der Hagen, em 1604, como a de van Caerden, em 1607, e a de Verhoeff, em 1608, tinham ficado apenas umas poucas semanas na barra e nas redondezas. A primeira e a última haviam chegado lá em Setembro e a de van Caerden em Outubro. Como a passagem pela costa ocidental indiana fora para as três apenas um desvio na viagem da Europa para o arquipélago indonésio, estava fora de questão manterem-se lá até Março, como era preciso fazer para impedir a partida de navios para Portugal até ao fim da monção de Nordeste.

A esquadra anglo-neerlandesa distinguiu-se assim das suas predecessoras pela capacidade evidenciada de bloquear duradouramente o porto de Goa, pelo menos no tocante a navios de alto bordo. Isto constituía uma grave ameaça adicional ao funcionamento da Carreira da Índia. Dedel, com a sua acção em Moçambique, provocara já a perda de três navios da Carreira. Igualara assim a mais bem sucedida das esquadras referidas acima nesse capítulo, a de Verhoeff, responsável também por três perdas (infligidas embora em alturas e locais diferentes,<sup>83</sup> e não de uma vez só). Se somarmos ao feito a retenção forçada da *S. Tomé* em Goa, temos que nunca antes uma só esquadra a actuar no Índico Ocidental conseguira infligir tantos danos juntos à Carreira.

Acresce que um bloqueio, embora menos espectacular que uma acção de captura, era também uma actividade menos incerta e de resultados mais seguros. Em 1604, 1607, 1608 e 1622, as quatro esquadras que foram a Moçambique e Goa em busca das naus partidas de Portugal procederam, *grosso modo*, da mesma maneira. No entanto, embora fizessem todas basicamente o mesmo – parar primeiro em Moçambique e depois em Goa nas alturas em que era costume chegarem navios da Carreira aos dois locais –, os resultados obtidos foram bastante diferentes: as esquadras de 1608 e 1622 podem ter causado a destruição de três navios da Carreira cada uma, mas a de 1604 não destruiu nem sequer avistou navio da Carreira algum, enquanto a de 1607 tomou apenas um. Um bloqueio não estava, em princípio, sujeito a estas oscilações da ventura, pois a fraqueza das armadas de alto bordo portuguesas garantia que, com uma esquadra na barra de Goa, não havia maneira de mandar naus de lá para Portugal nas alturas devidas. Encontrar e capturar as naus portuguesas a caminho da Índia era difícil, impedi-las de voltar à Europa não.

Dedel pôde bloquear Goa porque estava livre dos constrangimentos de calendário que haviam tolhido os seus predecessores. E estava-o porque a esquadra que lhe fora confiada se destinava quase em exclusivo a infligir todos os danos possíveis à Carreira. Não era, como as outras, uma força naval mandada à Insulíndia a que se pedia para parar uns meses no Índico Ocidental para atacar as naus da Índia. Até 1621, a VOC não pudera enviar uma expedição militar de vulto a oeste de Ceilão. Quando sentira necessidade de operar na zona, em 1604-1608, fizera passar por lá três grandes esquadras destinadas ao arquipélago indonésio, um arranjo pouco prático que não teve

## HISTORIOGRAFIA

depois continuidade. O aumento dos seus efectivos navais,<sup>84</sup> por um lado, e a aliança com a EIC, por outro, vieram alterar a situação.

Por tudo isto, não há dúvida de que a Carreira poderia ter sofrido muito se a expedição se tivesse repetido nos anos seguintes. Felizmente para os portugueses, não se repetiu. As discussões em Batávia sobre o envio de uma segunda esquadra conjunta a Goa começaram quando a primeira ainda não voltara, em Março de 1623, e prolongaram-se durante meses, acabando por se cancelar o projecto devido à oposição inglesa.<sup>85</sup> Não se cumpriu assim o propósito de enviar outra esquadra à costa ocidental indiana em 1623. As conversações continuaram no ano seguinte, mas sem resultados.<sup>86</sup> O famoso “massacre” de Amboíno de 1623, em que alguns ingleses foram executados pela VOC, não ajudou a compor as relações entre as duas companhias, cuja aliança não durou muito mais tempo. A expedição de Dedel terminou, portanto, por ser, a curto prazo, a primeira e última do seu género.

É evidente que, em vez de uma esquadra conjunta, a VOC podia ter aprestado sozinha uma força naval própria para mandar à costa ocidental indiana, mas escolheu não o fazer. A expedição de 1622-1623 acabou assim por ficar na história como uma iniciativa tão efémera quanto a passagem das três esquadras neerlandesas pela zona em 1604-1608 já haviam sido, confirmando a inapetência mostrada até então pela Companhia para investir continuamente em dispendiosas aventuras militares no Índico Ocidental.

Tal como as expedições de 1604-1608, a expedição de 1621-1623 ao Índico Ocidental não teve continuidade a curto prazo e, mais uma vez, por causa do lugar ainda secundário do Índico Ocidental nas prioridades da companhia neerlandesa. Se, na segunda década do século XVII, a VOC havia optado por concentrar recursos na consolidação da sua posição no arquipélago indonésio, deixando cair as veleidades de criar uma frente contra o Estado da Índia na zona onde ele era mais forte, a oeste de Ceilão, na década de 1620, sem nunca descurar a Insulíndia, investiu a fundo na conquista do mercado chinês, instalando-se primeiro nas ilhas de Pescadores, ao largo da China, e depois em Taiwan.<sup>87</sup> A iniciativa limitou até à década seguinte a capacidade da Companhia de intervir militarmente em regiões como a costa ocidental indiana, sobretudo depois que deixou de contar com o apoio inglês. A interceptação e bloqueio das naus da Índia

eram uma operação militar dispendiosa, que requeria a mobilização de uma esquadra numerosa durante um período de tempo prolongado. Como as capturas e os seus lucros, para mais, eram sempre incertos, não havia qualquer garantia de que os proventos da empresa pudessem aliviar notoriamente os seus custos. Em 1622 não aliviaram, levando o governador-geral Jan Pieterszoon Coen a afirmar que a expedição valera pelos danos infligidos ao inimigo, não pelos lucros obtidos.<sup>88</sup> Sem a ajuda inglesa e com a atenção e o grosso dos navios concentrados na Insulíndia e no Extremo Oriente, a VOC não se mostrou disponível para repetir a experiência nos anos seguintes.

Os neerlandeses continuaram a frequentar a costa ocidental indiana, sim, mas por causa do comércio com Surate, no Noroeste do subcontinente, regularizado desde 1620. No resto da década, foram lá entre quatro a nove navios 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 curso organizado.<sup>89</sup> 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 ter havido ataques ou perdas. Seria preciso esperar pela década de 30 do século XVII para ver a Carreira sujeita de novo à ameaça do curso da VOC. E essa ameaça só se tornará efectiva e preocupante depois de 1636, com o início de uma longa série de bloqueios anuais de Goa por esquadras enviadas sazonalmente de Batávia.<sup>90</sup> **RC**

**Nota do autor:** Este artigo constitui o terceiro e último de uma série em que resumi as principais conclusões da minha tese de Mestrado em História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa, *A Carreira da Índia e o curso neerlandês, 1595-1625*, apresentada em 2006 à Faculdade de Ciências Sociais Humanas da Universidade Nova de Lisboa. Os dois primeiros artigos da série foram, “Combates luso-neerlandeses em Santa Helena (1597-1625)”, in *Anais da História de Além-Mar*, vol. 7, 2006, pp. 65-79 e “O curso neerlandês contra a Carreira da Índia no primeiro quartel do século XVII”, in *ibidem*, vol. 9, 2008, pp. 227-264.

HISTORIOGRAPHY



Jan Pieterszoon Coen

## HISTORIOGRAFIA

## NOTAS

- 1 Jaap. R. Bruijn, Femme S. Gaastra, Ivo Schoffer (eds.), *Dutch-Asiatic Shipping in the 17th and 18th Centuries*, vol. 2. Haia: Martinus Nijhoff, 1979, pp. 2-8.
- 2 J. van Goor, *De Nederlandse koloniën. Geschiedenis van de Nederlandse expansie, 1600-1975*. Haia: SDU Uitgeverij Koninginnegracht, 1993, p. 36; Victor Enthoven, *Zeeland en de opkomst van de Republiek – Handel en strijd in de Scheldedelta, c. 1550-1621*. Leiden: Luctor et Victor, 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: Brill, 1997, pp. 182-185; Jan Parmentier, Karel Davids, John Everaert (eds.), *Peper, Plancius en porselein. De reis van het schip Swarte Leeuw naar Atjeh en Bantam, 1601-1603*. Zutphen: Walburg Press, 2003, pp. 56-58.
- 3 André Murteira, “A captura do galeão Santiago em 1602”, in *Revista de Cultura- Edição Internacional*, n.º 26, Abril de 2008, pp. 96-105.
- 4 J. van Goor, *De Nederlandse koloniën...*, pp. 32-37; Femme S. Gaastra, *De geschiedenis van de VOC*, 4.ª ed. Zutphen: Walburg Press, 2002, pp. 16-23; Henk den Heijer, “De Staten-Generaal en de oprichting van de VOC”, in Jaap R. Bruijn et al., *Roemrucht verleden. De Staten-Generaal en de VOC*. Haia: Tweede Kamer der Staten-Generaal 2002, pp. 8-23.
- 5 Femme S. Gaastra, *De geschiedenis...*, p. 201.
- 6 Victor Enthoven, *Zeeland en de opkomst...*, p. 201.
- 7 Jaap. R. Bruijn et al. (eds.), *Dutch-Asiatic Shipping...*, vol. 2, pp. 2-26.
- 8 A primeira frota partiu, 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
- 9 Para uma descrição detalhada da série de expedições neerlandesas ao Índico Ocidental de 1604-1608, ver André Murteira, “A Carreira da Índia e as incursões neerlandesas no Índico Ocidental e em águas ibéricas de 1604-1608”, in João Paulo de Oliveira e Costa, Vítor Luís Gaspar Rodrigues (eds.), *O Estado da Índia e os Desafios Europeus. Actas do XII Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa*. Lisboa: Centro de História de Além-Mar/Centro de Estudos dos Povos e Culturas de Expressão Portuguesa, 2010, pp. 457-501.
- 10 Victor Enthoven, *Zeeland en de opkomst...*, p. 201.
- 11 Considera-se que contrastam significativamente com os estatutos bastante mais aguerridos da congénere mais tardia da VOC no Atlântico, a Companhia das Índias Ocidentais ou WIC, fundada em 1621 com o propósito declarado de ajudar na guerra à Espanha. Ernst van Veen, *Decay or Defeat? An Inquiry into the Portuguese Decline in Asia, 1580-1645*. Leiden: Research School of Asian, African and Amerindian Studies. 2000, p. 153.
- 12 J. K. J. de Jonge, *De opkomst van het Nederlandsch gezag in Oost Indië*. Haia: Nijhoff, 1865, vol. 3, pp. 146-147. Sobre esta expedição em geral, *ibidem*, vol. 3, pp. 26-35, 146-147, 164-176, 204-205; N. MacLeod, *De Oost-Indische Compagnie als zeevarendheid in Azië*. Rijswijk: Blankwaardt & Schoonhoven, 1927, vol. 1, pp. 16-52; Izaäk Commelin (ed.), *Begin ende voortgangh van de Nederlantsche geocroyeerde Oost-Indische Compagnie. Vervattende de voornaemste reysen bij de inwoonderen derselver provinciën derwaerts gedaan...*, vol. 3, Amesterdão, 1646 (reedição fac-similada, 1970), relato 1, pp. 1-4, 7-9, 34.
- 13 J. K. J. de Jonge, *De opkomst...*, vol. 3, p. 29.
- 14 Convidados depois de visitar Calecute, no Sudoeste da Índia, foram capturados no caminho, entregues a portugueses e executados. H. Terpstra, *De opkomst der Westerkwartieren van de Oost-Indische Compagnie (Suratte, Arabië, Perzië)*. Haia: Nijhoff, 1918, pp. 16-18.
- 15 As tonelagens das embarcações variaria entre os 60 e os 900 tónéis. A tonelagem total seria de 5520 tónéis. A esquadra transportaria cerca de 1200 homens. N. MacLeod, *De Oost-Indische Compagnie...*, vol. 1, pp. 16-18. Para números ligeiramente diferentes, Izaäk Commelin (ed.), *Begin ende voortgangh...*, vol. 2, relato 1, p. 2.
- 16 N. MacLeod, *De Oost-Indische Compagnie...*, vol. 1, p. 40.
- 17 J. K. J. de Jonge, *De opkomst...*, vol. 3, pp. 164-165; J. H. da Cunha Rivara (ed.), *Arquivo Portuguez Oriental*. Nova Goa: Imprensa Nacional, 1857-1877, fasc. 1, parte II p. 131; N. MacLeod, *De Oost-Indische Compagnie...*, vol. 1, pp. 46-51; Francisco Paulo Mendes da Luz, *O Conselho da Índia. Contributo ao Estudo da Administração e do Comércio do Ultramar Português*. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1952, p. 419; Izaäk Commelin (ed.), *Begin ende voortgangh...*, vol. 3, relato 1, pp. 4, 7.
- 18 J. K. J. de Jonge, *De opkomst...*, vol. 3, pp. 167-168; Izaäk Commelin (ed.), *Begin ende voortgangh...*, vol. 3, relato 1, pp. 7-8.
- 19 J. K. J. de Jonge, *De opkomst...*, vol. 3, pp. 204-205.
- 20 Francisco Paulo Mendes da Luz, *O Conselho...*, pp. 420-421.
- 21 André Murteira, “A Carreira da Índia e as incursões...”, p. 493.
- 22 H. Terpstra, *De opkomst der Westerkwartieren...*, pp. 20-21.
- 23 O contingente holandês da esquadra, partido mais cedo, esperara uns dias em Wight pelo zelandês. Sobre esta esquadra, em geral, ver A. de Booy (ed.), *De derde reis van de VOC naar Oost-Indië onder het beleid van admiraal Paulus van Caerden, uitgezeild in 1606*, 2 vols., Haia: Nijhoff, 1968-1970. As tonelagens dos navios oscilavam entre os 340 e os 700 tonéis; a esquadra tinha uma tonelagem total de 4300 tonéis e transportava 1060 homens. *Ibidem*, vol. 1, p. 97.
- 24 Sobre a estadia da esquadra em Moçambique, ver A. Meyrelles do Souto (ed.), “Hystorya dos cercos que os Olandezes puzerão à fortaleza de Mozambique o anno de 607 e 608...”, in *Studia*, n.º 12, 1963, pp. 484-533; A. de Booy (ed.), *De derde reis...*, vol. 1, pp. 102-113, 167-177, vol. 2, pp. 127-131; João dos Santos, *Etiópia Oriental e Vária História de Cousas Notáveis do Oriente*, ed. de Manuel Lobato et al. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses. 1999, pp. 301-305.
- 25 A. de Booy (ed.), *De derde reis...*, vol. 2, pp. 128-129.
- 26 Sobre a passagem desta esquadra pela costa ocidental da Índia, ver J. H. da Cunha Rivara (ed.), *Arquivo...*, fasc. 1, parte II, pp. 192-218; A. de Booy (ed.), *De derde reis...*, vol. 1, pp. 114-120, 181-188, vol. 2, pp. 132-135; Maria Manuela Sobral Branco, *Os Holandeses e o Império Oriental Português*, tese de licenciatura não publicada, Universidade de Lisboa, 1975, vol. 2 (apêndice documental), pp. 129-134.
- 27 Há que referir que esta passagem da esquadra pelo Malabar foi precedida pela visita do *Gelderland*, um navio da VOC 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 sevistou em pessoa. A. de Booy (ed.), *De derde reis...*, vol. 2, pp. 6-42.
- 28 André Murteira, “A Carreira da Índia e as incursões...”, pp. 494-495.
- 29 Sobre esta esquadra, em geral, ver M. E. van Opstall (ed.) *De reis van de vloot van Pieter Willemsz Verhoeff naar Azië, 1607-1612*, 2 vols. Haia: Nijhoff, 1972.
- 30 Nove navios grandes, entre os 460 e os 1000 tonéis, e quatro *jachten*, entre os 200 e os 220 tonéis. A esquadra tinha como tonelagem total 8000 tonéis e levava entre 1800 e 1900 homens. *Ibidem*, pp. 198-200.
- 31 *Ibidem*, vol. 1, pp. 182-190.
- 32 Sobre a estadia desta esquadra em Moçambique, em geral, ver *ibidem*, vol. 1, pp. 215-222; A. Meyrelles do Souto (ed.), “Hystorya...” , pp. 534-546.
- 33 Sobre a passagem desta esquadra pela costa da Índia Ocidental ver J. H. da Cunha Rivara (ed.), *Arquivo...*, fasc. 1, parte 2, pp. 218-243;

## HISTORIOGRAPHY

- M. E. van Opstall (ed.) *De reis...*, vol. 1, pp. 223-236; Maria Manuela Sobral Blanco, *Os Holandeses...*, vol. 2 (apêndice documental), pp. 136-137.
- 34 M. E. van Opstall (ed.) *De reis...*, vol. 1, p. 184.
- 35 J. E. Heeres (ed.), *Corpus Diplomaticum Neerlando-Indicum*. Haia, 1907, vol. 1, pp. 53-54.
- 36 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, na Insulíndia, algum tempo depois.
- 37 André Murteira, “A Carreira da Índia e as incursões...”, p. 495.
- 38 H. Terpstra, *De opkomst der Westerkwartieren...*, pp. 22-25.
- 39 J. H. da Cunha Rivara (ed.), *Arquivo...*, fasc. 1, parte II, pp. 171-173.
- 40 Francisco Paulo Mendes da Luz, *O Conselheiro...*, p. 418.
- 41 Vítor Rodrigues, “A guerra na Índia”, in António Manuel Hespanha (ed.), *Nova História Militar de Portugal*. Lisboa: Círculo de Leitores, 2004, vol. 2, pp. 198-214.
- 42 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: Instituto de Investigação Científica Tropical / Centro de Estudos e Cartografia Antiga, 1985, pp. 63-72; idem, *A Armada das Ilhas e a Armada da Costa no Século XVI. Novos Elementos para o Seu Estudo*. Lisboa: Academia de Marinha, 1990.
- 43 Jan Glete, *Warfare at Sea, 1500-1650. Maritime Conflicts and the Transformation of Europe*. Londres: Routledge, 2000, p. 161.
- 44 Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso, António Lopes, *Naufrágios e Outras Perdas da “Carreira da Índia”. Séculos XVI e XVII*. Lisboa: Grupo de Trabalho do Ministério da Educação para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, 1998, pp. 223-231.
- 45 André Murteira, “A Carreira da Índia e as incursões...”, pp. 493-496.
- 46 Ivo van Loo, “For freedom and fortune...”, p. 184.
- 47 Viagens abortadas por regresso do navio ao porto de partida.
- 48 Viagens prolongadas com escalas demoradas na África Oriental por perda da monção de Sudoeste necessária para a travessia do Índico Ocidental.
- 49 André Murteira, “A Carreira da Índia e as incursões...”, pp. 493-496.
- 50 M. E. van Opstall (ed.) *De reis...*, vol. 1, pp. 70-71.
- 51 *Ibidem*, vol. 1, p. 229.
- 52 Raimundo António de Bulhão Pato, António da Silva Rego (eds.), *Documentos Remetidos da Índia ou Livros das Monções*. Lisboa: Academia Real das Ciências, 1880-1982, vol. 1, pp. 253-257.
- 53 Jonathan I. Israel, *La República holandesa y el mundo hispánico, 1606-1661*. Madrid: Nerea, 1997 (edição original em inglês: 1982), pp. 25-46.
- 54 Ernst van Veen, *Decay or Defeat...*, pp. 187-188.
- 55 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: Edições 70, 1994 (edição original em inglês: 1990), p. 209.
- 56 Arend de Roever, *De jacht op sandelhout. De VOC en de tweedeling van Timor in de zeventiende eeuw*. Zutphen: Walburg Press, 2002, pp. 121-126.
- 57 Ernst van Veen, *Decay or Defeat...*, pp. 189-194.
- 58 Raimundo António de Bulhão Pato, António da Silva Rego (eds.), *Documentos Remetidos...*, vol. 2, pp. 112-114, 176, 274-277, 281-3, 447-51, vol. 3, pp. 43-46; vol. 4, pp. 157-158; vol. 5, pp. 77-79; vol. 7, pp. 79-83.
- 59 Pelo menos as esquadras de van Caerden e Verhoeff, em 1607 e 1608, haviam sido encaminhadas para o Índico Ocidental para, entre outras coisas, tentar travar o caminho às armadas extraordinárias lá enviadas em 1606-1608, para ajudar na guerra contra a VOC na Ásia.
- 60 P. J. A. N. Rietbergen (ed.), *De eerste landvoogd Pieter Both (1568-1615)*. Zutphen: Walburg Press, 1987, vol. 1, pp. 39-45; Femme S. Gaastra, *De geschiedenis...*, pp. 39-40 e 56.
- 61 Jaap R. Bruijn et al. (eds.), *Dutch-Asiatic Shipping...*, vol. 2, pp. 26-44.
- 62 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, ver H. Terpstra, *De opkomst der Westerkwartieren...*; M. Antoinette Meilink-Roelofs, *De vestiging der Nederlanders ter Kuste Malabar*. Haia: Nijhoff, 1943, pp. 48-50; W. Ph. Coolhaas (ed.), *Pieter van den Broecke in Azië*, 2 vols. Haia: Nijhoff, 1962-1963; H. W. van Santen, *De Verenigde Oost-Indische Compagnie in Gujarat en Hindustan, 1620-1660*. Leiden, 1982, pp. 8-9.
- 63 *Ibidem*, p. 8.
- 64 *Ibidem*, p. 9.
- 65 Para uma descrição detalhada desta expedição, André Murteira, “Ingleses e neerlandeses contra a Carreira da Índia no Índico Ocidental, 1621-1623”, in *Oriente*, n.º 19, Outono de 2008, pp. 3-26.
- 66 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.
- 67 Holden Furber, *Rival Empires of Trade in the Orient, 1600-1800*. Minneapolis: University of Minnesota Press, 1976, p. 44; Vincent C. Loth, “Armed Incidents...”, p. 722.
- 68 William Foster (ed.), *The English Factories in India, 1618-1621. A Calendar of Documents in the India Office, British Museum and Public Record Office*. Oxford: Clarendon Press, 1906, pp. xxxviii-xliv.
- 69 Vincent C. Loth, “Armed Incidents...”, p. 722; Paul van Dyke, “The Anglo-Dutch Fleet of Defense (1620-1622): Prelude to the Dutch Occupation of Taiwan”, in Leonard Blussé (ed.), *Around and about Formosa: Essays in Honor of Professor Ts'ao Yung-ho*. Taipé: Ts'ao Yung-ho Foundation for Culture and Education 2003, p. 63.
- 70 Quer em 1620, quer em 1621, a esquadra invernou durante a segunda metade do ano em Hirado, no Japão, e, das duas vezes, partiu em seguida para ir bloquear o porto espanhol de Manila, nas Filipinas, durante a primeira parte do ano seguinte. Em Junho de 1622, estava em Macau, onde se lhe reuniu uma esquadra neerlandesa enviada de Batávia para tentar a conquista da cidade. Os navios neerlandeses da esquadra conjunta apoiaram-na na empresa, que terminou numa derrota famosa. Os ingleses, contudo, mantiveram-se à parte, preferindo regressar ao Japão e deixando apenas um navio em Macau com os seus aliados. Pouco depois, chegaram a Hirado ordens de Batávia para dissolver a esquadra, o que foi feito formalmente em Agosto de 1622. *Ibidem*, pp. 61-81.
- 71 H. T. Colenbrander (ed.), *Jan Pieterz. Coen, bescheiden omtrent zijn bedrijf in Indie*. Haia: Nijhoff, 1919-1935, vol. 1, pp. 661-662, vol. 3, pp. 740-741.
- 72 Com tonelagens entre os 70 e os 900 tonéis e uma tonelagem total de 5990 tonéis. *Ibidem*, vol. 4, pp. 28, 52-60, 63-67.
- 73 Para as versões neerlandesa e inglesa das instruções, *ibidem*, vol. 3, pp. 83-88; William Foster (ed.), *The English Factories in India, 1618-1621...*, pp. 276-277.
- 74 Sobre tudo o que sucedeu na acidentada jornada da esquadra até Moçambique, William Foster (ed.), *The English Factories in India, 1622-1623; a Calendar of Documents in the India Office and British Museum*. Oxford: Clarendon Press, 1908, pp. 1-7, 17-18, 130-132; H. T. Colenbrander (ed.), *Jan Pieterz. Coen...*, vol. 1, pp. 692-693, 758-760.

## HISTORIOGRAFIA

- 75 Dois navios neerlandeses haviam sido mandados de volta a Batávia por mau estado, um, também neerlandês, tinha encalhado perto de Moçambique, outro, inglês, extraviara-se e dois, neerlandeses, tinham sido enviados ao mar Vermelho numa missão comercial.
- 76 Sobre este combate, ver William Foster (ed.), *The English Factories in India, 1622-1623...*, pp. 1-7, 130-132; H. T. Colenbrander (ed.), *Jan Pieterz. Coen...*, vol. 1, pp. 758-760; C. R. Boxer, “Dom Francisco da Gama, Conde da Vidigueira, e a sua viagem para a Índia no ano de 1622”, separata dos *Anais do Club Militar Naval*, vol. 60, n.º 5-6, 1930; Damião Peres (ed.), *Viagens e Naufrágios Célebres dos Séculos XVI, XVII e XVIII*. Porto: [s.n.], 1937, vol. 1, pp. 17-20; António da Silva Rego (ed.), *Documentação Ultramarina Portuguesa*. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1962, vol. 2, pp. 502-504; Jerónimo Lobo, *Itinerário e Outros Escritos Inéditos*, edição de M. Gonçalves da Costa, Porto: Civilização, 1971, pp. 184-204.
- 77 Sobre a viagem da esquadra até Goa, ver William Foster (ed.), *The English Factories in India, 1622-1623...*, pp. 1-7, 60, 130-132, 144-145, 164-167, 175-176; H. T. Colenbrander (ed.), *Jan Pieterz. Coen...*, vol. 1, pp. 758-760; W. Ph. Coolhaas (ed.), *Generale Missiven van Gouverneurs-Generaal en Raden aan Heren XVII der Verenigde Oostindische Compagnie*. Haia: Nijhoff, 1960, vol. 1, p. 126.
- 78 Sobre o bloqueio de Goa, ver William Foster (ed.), *The English Factories in India, 1622-1623...*, pp. 1-7, 173-175, 214-215; W. Ph. Coolhaas (ed.), *Generale missiven...*, vol. 1, pp. 126, 129-130; Raimundo António de Bulhão Pato, António da Silva Rego (eds.), *Documentos Remetidos...*, vol. 9, pp. 15, 123-125, 125-127, 141-142, 142-143, 143-145, 145-147, 147, 169-170, 170-171, 176-177, 183, 196-197, 224-225, 232-236; Panduronga Pissurlencar (ed.), *Asentos do Conselho de Estado. Governo Geral do Estado da Índia*. Goa: Tipografia Rangel, 1953, vol. 1, pp. 141-147.
- 79 William Foster (ed.), *The English Factories in India, 1622-1623...*, pp. 182-183.
- 80 O número de quatro a seis navios era defendido pelos ingleses, advogando os neerlandeses a necessidade de um número maior, entre os oito e os dez. A carência de recursos navais do lado inglês foi responsável por esta diferença, que gerou desentendimentos e azedume entre as duas partes. H. T. Colenbrander (ed.), *Jan Pieterz. Coen...*, vol. 3, pp. 228-233, vol. 4, pp. 93-95.
- 81 William Foster (ed.), *The English Factories in India, 1622-1623...*, pp. 130-131.
- 82 André Murteira, *A Carreira da Índia e o Corso Neerlandês, 1595-1625*, tese de Mestrado não publicada, Universidade Nova de Lisboa, 2006, pp. 18-19 e 50.
- 83 Uma em Moçambique, outra perto de Moçambique, outra ainda perto de Goa.
- 84 H. T. Colenbrander (ed.), *Jan Pieterz. Coen...*, vol. 4, p. 590.
- 85 William Foster (ed.), *The English Factories in India, 1622-1623...*, pp. 334-339; W. Ph. Coolhaas (ed.), *Generale Missiven...*, vol. 1, pp. 142-143.
- 86 Em Outubro de 1624, as duas companhias ainda discutiam, inconclusivamente, a possibilidade de retomarem a aliança e as operações conjuntas. J. E. Heeres. (ed.), *Dagh-register gehouden int Casteel Batávia van passerende daer plaetse als over geheel Nederlands-India, anno 1624-1629*, Haia, 1896, pp. 89-90.
- 87 Leonard Blussé, George Winius, “The Origin and Rhythm of Dutch Aggression against the Estado da Índia”, in George Winius, *Studies on Portuguese Asia, 1495-1689*, Aldershot: Ashgate, 2001, pp. 79-81; Femme S. Gaastra, *De geschiedenis...*, p. 56.
- 88 H. T. Colenbrander (ed.), *Jan Pieterz. Coen...*, vol. 4, p. 590.
- 89 H. W. van Santen, *De Verenigde Oost-Indische...*, pp. 28, 214.
- 90 Sobre esta série de bloqueios, ver 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: CNWS Publications 2005, pp. 232-266.