

Sem Sul não há Índia

Impressões Portuguesas da Chegada dos Holandeses ao Oriente

RUI MANUEL LOUREIRO

Em 1595, e pela primeira vez, uma expedição holandesa comandada por Cornelis de Houtman aventurou-se a navegar para além do Cabo da Boa Esperança e a desafiar a tradicional supremacia portuguesa nos mares asiáticos. Tratou-se de um excepcional momento de viragem, não só para a Holanda e para a Zelândia, mas também para Portugal e para o *Estado da Índia*, para não mencionar as implicações mais gerais para a Europa e a Ásia. A história de como os holandeses, de forma lenta mas implacável, construíram o seu império oriental tem sido repetidamente contada e as sucessivas fases desta construção são razoavelmente bem conhecidas. Mas, e este é o propósito deste texto, o que sabemos sobre as reacções dos portugueses à chegada de navios originários da Holanda e da Zelândia aos mares asiáticos que eles, desde inícios do século XVI, encaravam como uma área de intervenção exclusiva? Que percepções tiveram os portugueses da “ameaça holandesa”? Aparentemente, o assunto não mereceu especial atenção da parte da moderna historiografia. Trata-se, evidentemente, de uma sondagem preliminar, mas que, dada a evidente abundância de materiais disponíveis, merecerá ser aprofundada.

“Olissipo quae nunc Lisboa”, in G. Braunius e F. Hogenberg,
Civitates Orbis Terrarum, Antuérpia, 1618.



ENCONTROS E DESENCONTROS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA II

Quando, em 1578, o jovem monarca D. Sebastião desapareceu em Ksar-el-Kebir, no norte de Marrocos, deixando o trono português sem herdeiros, os súbditos da coroa de Portugal estavam desde há muitas décadas a construir um extenso e idiossincrático império no Oriente, geralmente conhecido como *Estado da Índia*. Partindo do zero, exactamente 80 anos antes, os portugueses tinham estabelecido ao longo de toda a Ásia marítima uma vastíssima rede de fortalezas e de feitorias, construídas nos lugares mais estratégicos e ligadas entre si por carreiras de navegação regulares; tinham obtido acesso, pela força das armas ou por meios diplomáticos, a consideráveis quotas do tráfico asiático global de produtos de luxo; e tinham mantido um firme controle da navegação através do Cabo. A “carreira da Índia”, monopolizada pelos portugueses, durante décadas tinha abastecido os mercados europeus com os mais valiosos produtos naturais e manufacturados que a Ásia tinha para oferecer, nomeadamente especiarias, drogas, porcelanas, têxteis e pedras preciosas. O *Estado da Índia* era um empreendimento patrocinado e controlado pela coroa de Portugal, que pressupunha a existência de uma complexa máquina administrativa, baseada em Goa, a sua imponente capital, e implicava a manutenção de uma pesada estrutura naval e militar.

Paralelamente ao *Estado da Índia*, desenvolvera-se na Ásia um outro império português informal, alimentado pela iniciativa privada de soldados e mercadores portugueses que abandonavam o serviço régio. Este “império sombra”, como tem sido designado por certa historiografia moderna, despontou com o descobrimento pelos portugueses dos mecanismos de funcionamento dos tráficos asiáticos. De facto, eles descobriram logo nas décadas iniciais do século XVI que, no mundo oriental, lucros muito substanciais poderiam ser obtidos pelos indivíduos mais empreendedores, que dispusessem de determinados bens essenciais, como um navio mercantil, um pequeno capital de investimento ou alguma especialização no domínio da navegação ou da arte da guerra. Assim, muitos portugueses, depois de um dado período de tempo ao serviço da coroa de Portugal, permaneciam no Oriente, em vez de regressarem à pátria, e partiam em busca de fortuna, dedicando-se ao tráfico mercantil ou trabalhando como mercenários ao serviço de potentados asiáticos. Numerosas comunidades de origem portuguesa despontaram um pouco por todo

o litoral oriental, normalmente em regiões que escapavam ao controle do poderoso *Estado da Índia*¹.

Quando Filipe II de Espanha apresentou a sua candidatura ao trono de Portugal e foi escolhido pelas cortes reunidas em Tomar em 1581, em detrimento de rivais que não dispunham de “argumentos” tão fortes, os portugueses estavam estabelecidos na Ásia de forma sólida e alargada, enquanto a “carreira da Índia” funcionava de modo relativamente rotineiro. Um relatório anónimo preparado em 1582 para a coroa ibérica, o bem conhecido e muito citado *Livro das cidades, e fortalezas que a Coroa de Portugal tem nas partes da Índia*, apresentava um visão documentada das possessões e dos interesses portugueses para leste do Cabo da Boa Esperança, baseado em materiais escritos disponíveis em Lisboa e em informações orais fornecidas por homens com experiência ultramarina². No que diz respeito ao Oceano Índico, e com excepção do poderoso complexo militar construído no território de Goa, os portugueses controlavam pelo menos 23 fortalezas na parte ocidental do Indostão, quatro bastiões no Estreito de Ormuz, duas posições-chave na costa oriental de África, duas fortalezas no Ceilão e duas outras na costa de Coromandel. O autor do *Livro das cidades, e fortalezas* mostrava claramente que o poderio português, por 1582, se concentrava na parte ocidental da Índia e regiões adjacentes. Esta vasta rede de lugares estratégicos era regularmente ligada, e protegida, por um constante fornecimento de “Naos, gente e armas”³. Mais para leste, tudo era diferente. De facto, nas vastas extensões do Sudeste Asiático e da Ásia Oriental a coroa portuguesa apenas podia reclamar um controle seguro de áreas muito limitadas: por um lado, as cidades portuárias de Malaca e Macau; por outro lado, menos de meia dúzia de fortalezas no arquipélago indonésio, nomeadamente Tidore, Amboíno e Solor. E nas regiões asiáticas mais orientais, os obstáculos humanos e naturais que a empresa oficial portuguesa tinha de enfrentar, assim como as incríveis distâncias envolvidas, eram demasiado avassaladores para poderem ser dominados com os recursos disponíveis. Embora fossem fonte de alguns dos mais preciosos bens asiáticos, as “partes do Sul”, como os portugueses lhes chamavam⁴, eram o elo mais fraco do poderoso, mas demasiado extenso, *Estado da Índia*. Aí prosperava o “império sombra”.

Por volta de 1580, os portugueses eram já uma das componentes constituintes do cenário asiático.

EUROPEAN ENCOUNTERS AND CLASHES IN THE SOUTH CHINA SEA II

Embora contestados em algumas regiões de predominância islâmica, a sua presença tornara-se familiar em grande parte do litoral oriental e eram considerados parceiros comerciais, diplomáticos ou militares absolutamente normais. Por isso mesmo, o comércio e a navegação portuguesa haviam assumido procedimentos rotineiros: os navios portugueses podiam navegar pelos mares asiáticos virtualmente sem oposição, desde a ilha de Moçambique até às mais longínquas ilhas do arquipélago indonésio, ancorando em segurança em quase todas as grandes cidades portuárias da Ásia marítima. Por via de regra, apenas surgiam problemas em regiões muito específicas, como o sultanato do Achém, por exemplo. Assim, os navios portugueses não precisavam de carregar demasiada artilharia, pois meia dúzia de canhões, manobrados por profissionais experientes, bastava para manter eventuais embarcações ameaçadoras a uma distância confortável. Por isso, mais espaço a bordo podia ser destinado ao transporte de mercadorias. Um típica nau portuguesa em águas asiáticas, independentemente da respectiva tonelagem, raramente armava mais de 15 ou 20 peças de artilharia ligeira⁵. Além do mais, à medida que se envolviam nos tráficos regionais asiáticos, os portugueses começaram a utilizar embarcações locais, mais ligeiras e mais rápidas que as suas pesadas naus.

Alguns autores portugueses de finais do século XVI, aparentemente nostálgicos de passados dias de violência, quando os navios da coroa portuguesa, pesadamente armados, aterrorizavam os mares orientais, criticaram vivamente este quase pacífico *status quo*, mesmo antes da chegada dos holandeses, acusando os antigos soldados de terem abandonado as armas e se terem mercantilizado. Acima de outras vozes, eleva-se a de Diogo do Couto, célebre cronista da Ásia Portuguesa, que em 1569, no primeiro esboço do seu *Diálogo do Soldado Prático*, escrevia: “nos tempos passados, em chegando os homens à Índia, perguntavam qual era a fortaleza mais fronteira, ou quais eram as armadas, em que se mais merecia, para servir nelas. Mas agora vai a cobiça em tanto crescimento, que, em chegando perguntam: quem se faz prestes para a China, Japão, para Bengala, para Pegú e para a Sunda? E todos se vão para lá, que faz crer que virá a ser o que dizem os Mouros por nós: que ganhámos a Índia como cavaleiros, e a perdemos como mercadores”⁶.

O *Estado da Índia*, pelos anos de 1582, estava tão bem consolidado quanto seria possível, muito embora Diogo do Couto, em algumas das suas obras mais tardias, tenha continuado a debitar o mesmo tipo de acusações, contra os compatriotas que haviam traído a herança marcial dos antigos portugueses, em prol de feitos mais prosaicos no domínio do comércio⁷. Na realidade, os soldados portugueses, no ocaso de Quinhentos, e em todas as partes do mundo por onde andavam derramados, continuaram a andar envolvidos em violentas campanhas militares, que não desmereciam as levadas a cabo pelos seus antepassados, em larga parte, verdade seja dita, como resultado do involuntário envolvimento de Portugal nos desígnios e nas políticas da coroa ibérica unificada⁸. As opiniões de Couto, tal como as de outros epígonos da chamada *literatura da decadência*, descreviam frequentemente “a passagem de determinada ordem ou o declínio da importância de determinado grupo social, como manifestações de um processo generalizado de decadência”⁹. Entretanto, embora na Ásia os negócios decorressem de forma normal, o primeiro sinal de alarme para o *Estado da Índia* veio do Oceano Atlântico, já que logo desde 1591 os navios da “carreira da Índia” começaram a receber instruções para não tocarem a ilha de Santa Helena, em virtude do excessivo risco de ali terem encontros menos pacíficos¹⁰. As naus portuguesas, na sua viagem de regresso à Europa, por norma utilizavam esta escala, no meio do Atlântico Sul, para renovarem as reservas de água potável. Porém, igualmente por norma, viajavam de tal forma sobrecarregadas de mercadorias asiáticas, que se tornava extremamente difícil resistir a qualquer assalto consistente da parte de embarcações inimigas que ali se encontravam cada vez com maior frequência¹¹. Os capitães dos navios que regressavam a Portugal eram veementemente aconselhados a navegar em conserva, a reforçar a artilharia e o pessoal militar a bordo, a manter os conveses desimpedidos e, acima de tudo, a evitarem Santa Helena¹².

O ano de 1595, como foi anteriormente salientado, marcou um ponto de ruptura, mesmo que os portugueses tenham demorado algum tempo a aperceberem-se da nova situação global. Tinha havido avisos prévios da Europa, pois no ano anterior uma carta da coroa ibérica para o vice-rei português em Goa alertava para a eventualidade de navios de bandeira estrangeira tentarem passar o Cabo da Boa Esperança

ENCONTROS E DESENCONTOS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA II

e atingir a Ásia, sobretudo as regiões de “Bemgala Pegú e Çamatra”, onde não existiam “fortalezas e arrmadas” portuguesas”. O governante do *Estado da Índia* era aconselhado não só a estar de sobreaviso relativamente a possíveis intrusos oriundos da Europa, mas também a tomar medidas preventivas para que estes não fossem “recebidos e aguassalhados dos mouros e gentios”¹³. No ano seguinte, nova missiva de Lisboa avisava o vice-rei acerca “dos nauios que se fazião prestes em Framdes pera nauegar pera essas partes do Oriente”¹⁴. De facto, quatro navios holandeses largaram do Norte da Europa rumo ao Oriente, como era esperado, sob o comando de Cornelis de Houtman, antigo morador de Lisboa, onde, pode deduzir-se, tinha recolhido informações suficientes para conduzir a sua expedição oriental a porto seguro.

Apesar desta jornada não ter sido particularmente lucrativa, abriu aos holandeses o caminho das Índias Orientais, definindo uma inovadora rota meridional, que conduzia directamente do Cabo para a costa sul da ilha de Java. Nunca os portugueses tinham ensaiado semelhante rota, senão por acidente; mas, evidentemente, também não necessitavam de o fazer. Cornelis de Houtman, na realidade, estava a seguir os

sábios conselhos do seu compatriota Jan Huygen van Linschoten, ele próprio antigo residente de Goa, a poderosa capital do *Estado da Índia*. No seu *Itinerario*, preparado para os prelos em 1595, o viajante holandês, depois de traçar um detalhado esboço das riquezas que podiam ser encontradas no arquipélago indonésio, tinha afirmado a propósito de Java que “Seria um bom lugar para traficar, sem impedimento de ninguém, pois os portugueses aí não vêm, uma vez que são os próprios javaneses que tudo levam a Malaca, para venderem no mercado”¹⁵. Os navios holandeses, de facto, cruzaram as águas indonésias durante oito meses sem encontrarem navios portugueses. Mas em Bantam, aparentemente, e de acordo com uma fonte portuguesa, foram recebidos de forma amigável ao menos por uma parte da comunidade mercantil portuguesa ali estabelecida, que lhes forneceu “informação da pimenta que hauia na terra”. Um “casado” português de Malaca, um tal Pêro de Ataíde, avisou mesmo os holandeses “de tudo o que se tratava na ditta cidade contra elles, e aconselhou que com breuidade tomassem carga antes que os jaos effeituassem seus máos intentos”¹⁶. Parece que uma facção dos mercadores portugueses tentava mover influências junto das autoridades bantanasas

Vista de Lisboa na entrada de Filipe II em 1619, in João Baptista Lavanha, *Viagem da Catholica Real Magestade del Rey D. Filipe II ao Reyno de Portugal*, Madrid, 1622.



EUROPEAN ENCOUNTERS AND CLASHES IN THE SOUTH CHINA SEA II

para que os holandeses fossem tratados como inimigos. Anos mais tarde, um secretário de estado português comentaria com tristeza que, sem a inconveniente intervenção do tal português, talvez os javaneses tivessem posto os seus planos em prática, evitando o regresso dos “olandeses á sua terra”¹⁷. Como resultado desta informal cooperação, numerosos traços de influência portuguesa aparecem nos relatórios e nos mapas preparados pelos holandeses no decorrer desta primeira expedição, nomeadamente no *D'eerste boeck* de Willem Lodewyckszoon e nos respectivos apêndices cartográficos¹⁸.

Os navios holandeses rumaram eventualmente aos Países Baixos, onde aportaram em Agosto de 1597, depois de uma longa e complicada viagem. As notícias trazidas pela expedição provavam sem qualquer dúvida que o monopólio português da “rota do Cabo” não era completamente estanque e de imediato desencadearam preparativos desenfreados para novos empreendimentos asiáticos. Entretanto, no *Estado da Índia*, tudo permanecia calmo e, aparentemente, não havia razão para alarmes, segundo se pode deduzir da correspondência oficial enviada para Portugal em 1596 e 1597, na qual não aparece uma única referência à expedição holandesa. Fontes um pouco mais tardias, contudo, apresentam um quadro muito diferente. Diogo do Couto, por exemplo, na sua *Década Duodécima*, preparada em 1611, refere que quando as notícias da chegada dos holandeses aos mares orientais foram recebidas em Goa, em Agosto de 1597, “se alvoroçou o Conde [vice-rei], e toda a Cidade por ser cousa nova, e nunca estas gentes terem passado a estas partes” da Índia. Um conselho de emergência foi de imediato convocado, pois se as alarmantes novidades se confirmassem, os holandeses “poderiam fazer muito damno á nossa Fortaleza de Malaca em perturbar os vizinhos contra ella, e damnar o commercio daquellas partes, que era o mais grosso da India, e tomarem as náos da China, e Japão”¹⁹.

Segundo Couto, que, evidentemente, conhecia os desenvolvimentos posteriores, foi tomada a decisão no conselho vice-régio de enviar uma armada de guerra para Malaca logo que a monção o permitisse, “para segurar aquellas partes, e buscar as náos Hollandezas”²⁰. Esta armada largou efectivamente de Goa, com rumo às partes do sul. Mas o seu capitão, um tal Lourenço de Brito, demonstrou estar mais interessado em saquear embarcações mercantis oriundas de Java e do Fujian,

do que em demandar os holandeses, muito embora tivesse apurado em Malaca que dois desertores da expedição de Houtman tinham ficado no Bali. No fim de contas, nada de concreto resultou desta apressada jornada, e Lourenço de Brito, depois de perder alguns dos seus navios em confrontos com javaneses ao largo de Sunda-Kalapa, regressou à Índia. Foi condenado a pagar uma retribuição monetária à coroa portuguesa, por falhar no cumprimento das suas instruções; mas logo depois assumiu o lucrativo cargo de capitão de Sofala. Sinal seguro que a sua estrela não deixara de brilhar junto das autoridades portuguesas em Goa²¹. Entretanto, parece que afinal o alarme for a provocado não por navios holandeses, mas por uma outra expedição inglesa²². Por estes anos, não era invulgar os observadores portugueses confundirem ingleses com holandeses e vice-versa.

*De facto, nas vastas extensões
do Sudeste Asiático
e da Ásia Oriental a coroa
portuguesa apenas podia
reclamar um controle seguro
de áreas muito limitadas*

Pode compreender-se facilmente por que razão não havia em Goa sinais de alarme, pois o *Estado da Índia* era uma empresa gigantesca e descentralizada, com ramificações comerciais, diplomáticas e militares espalhadas em todas as direcções ao mesmo tempo. Notícias de uns quantos navios europeus cruzando as partes do sul não causariam excessivo pânico a um observador colocado no centro geográfico do império português na Ásia. O mesmo não se passava em Portugal. Ali, os únicos contactos com o Oriente faziam-se uma vez por ano, através dos navios da “carreira da Índia”, para além de esporádicos despachos enviados por via terrestre. Qualquer perturbação no funcionamento da “rota do Cabo”, por insignificante que fosse, era imediatamente tomada em consideração. E, por isso, as autoridades portuguesas responsáveis pela gestão dos interesses ultramarinos rapidamente se aperceberam das eventuais, e desastrosas, consequências

ENCONTROS E DESENCONTROS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA II

de novas expedições holandesas às Índias Orientais. E, logo depois das notícias da viagem de Cornelis de Houtman chegarem a Lisboa, diversas cartas foram dirigidas em 1598 aos responsáveis políticos em Goa. Primeiro, houve avisos sobre a “armada dos olandesses que vay para essas partes”²³. Logo depois houve instruções para repelir a ameaça que se aproximava: ao primeiro sinal de embarcações europeias, o vice-rei deveria “enviar logo áquelas partes armada bastante para as consumir se tratassem de lá tornar”²⁴; e medidas enérgicas deveriam ser tomadas para verificar o que era “necessario fazerse em Mallaqa pera defensão do porto”²⁵. Depois, houve instruções suplementares para se proceder criminalmente contra os portugueses que em Java tinham auxiliado os holandeses²⁶. Enfim, despachou-se de Lisboa, com a armada da “carreira” de 1598, um navio com a incumbência expressa de rumar directamente ao arquipélago indonésio. O seu capitão, Cosme de Lafetá, recebeu instruções para procurar os navios do “inimigo” e impedi-los de “desenbarcarem em parte nhua pera nela, se fortificarem como para não estarem em paragem que possam fazer pressas nas naos que vierem demandar, a dita fortaleza de Malaqua nem tomar carga alguma de pimenta e drogas nem de outras mercadorias que he o seu principal yntento”²⁷.

Independentemente destas eventuais medidas de contra-ataque da parte das autoridades portuguesas, os empresários holandeses, assim que viram a rota marítima para o Oriente franqueada, logo aproveitaram a oportunidade para se envolverem nos tráficos asiáticos. No fim de contas, o tradicional acesso holandês às mercadorias orientais através do porto de Lisboa ficara excessivamente condicionado depois de 1580, com a união das coroas ibéricas. “Em 1598 cinco companhias diferentes despacharam nada menos de vinte e dois navios para o Oriente”, alguns pela “rota do Cabo”, outros pela via do estreito de Magalhães²⁸. Curiosamente, cartas oficiais portuguesas oriundas de Goa no ano seguinte continuam a não mencionar os holandeses, tanto quanto pode ser apurado. E, no entanto, em 1599 os navios holandeses enxamearam o Oceano Índico, muitos deles regressando aos Países Baixos carregados de preciosas mercadorias adquiridas nos portos da Insulíndia²⁹. Um dos motivos para esta verdadeira “corrida às especiarias”, como notaria um padre jesuíta poucos anos mais tarde, podia encontrar-se no facto

de os holandeses não terem encontrado “al principio resistencia” da parte dos portugueses, pelo que regressavam “cada vez con mas fuerça y poder”³⁰.

Mais uma vez temos de procurar informações em fontes mais tardias. Do seu excepcional posto de observação em Goa, Diogo do Couto relata que um número não especificado de navios holandeses “fizeram aguada em Titangone”, perto da ilha de Moçambique, e depois “deram véla, e vieram haver vista da costa da India de Goa pera baixo, e foram correndo o Malavar até o cabo Comorim, aonde encontráram algumas náos de mercadores”, que capturaram e saquearam, mas sem molestarem os portugueses que seguiam a bordo. Depois, “dalli se fizeram na volta de Malaca”³¹. Aparentemente estes eram os mesmos dois navios holandeses que em Janeiro de 1599, nas proximidades das ilhas de “Puluparcelar”, foram confrontados por uma armada portuguesa que regressava de Malaca. Apesar de terem exibido bandeira branca, as embarcações holandesas foram bombardeadas pelos portugueses, travando-se de seguida uma violenta batalha naval, pelo espaço de oito dias. A armada portuguesa acabou por rumar a Cochim, enquanto os navios inimigos, completamente destroçados, se refugiaram em Quedá, na península Malaia. No decorrer do mesmo ano, acabariam por naufragar ao largo da costa de Martavão³².

Outros navios holandeses tiveram melhor sorte, como os de Jacob van Neck, que depois de visitarem Java estavam de regresso aos Países Baixos em Julho de 1599³³. Mas nada se consegue apurar, acerca desta expedição holandesa, nas fontes coetâneas portuguesas oriundas da Ásia, com excepção de algumas referências mais tardias incluídas nas crónicas de Diogo do Couto, onde se afirma que alguns navios de guerra foram despachados de Goa para Malaca, na sequência de rumores ali chegados de que “eram passadas á costa de Jaoa aquellas náos de Hollanda”³⁴. Em Lisboa, pelo contrário, os governadores de Portugal, em Agosto de 1599, já haviam recebido notícias do norte da Europa acerca dos quatro navios recentemente chegados da Índia a Amsterdão, carregados de especiaria”. De imediato escreveram a Filipe III, expressando sérias preocupações a respeito das sucessivas investidas holandesas: “porque si esta carrera se abre se pierde la parte del sur donde esta la sustança de India, y los uaçallos de Vuestra Magestad de alla, y de aca quedan todos perdidos”³⁵.

EUROPEAN ENCOUNTERS AND CLASHES IN THE SOUTH CHINA SEA II

A coroa ibérica, preocupada com a situação na Ásia e intrigada com a ausência de relatórios oriundos de Goa, despachou em 1600 várias missivas urgentes. Em primeiro lugar, avisavam o capitão de Malaca de que “he de tanta importância ter todos os anos aviso das cousas dessa fortaleza de Malaca pela importância dela e principalmente por as armadas de olamdesses que comessão a ter comércio com a Sumda a navegar pela costa da Jaoa”³⁶. Depois, instruía o novo vice-rei, Aires de Saldanha, no sentido de “yr castigar, os olamdesses que ora nauegão para a Sumda, omde os recolhem os naturais” e “dar, aos que os fauorecem o castigo que comuem, para com ysso se poder atalhar os grandes ymcomuenientes. e danos que resultarão” para o *Estado da Índia* caso os inimigos europeus “se se perpetuassem naquelas partes”³⁷. De seguida, remetiam oito cartas formais para outros tantos sultões da península Malaia, de Samatra e de Java³⁸, pedindo-lhes para apoiarem os portugueses numa campanha militar contra “os olandesses pelo atreuimento que tiuerão de irem comereçar a essas partes do Sul na Sumda e Jaoa” e contra todos “os que os recolherão em seus portos”³⁹. Lisboa e Madrid, ao contrário de Goa, desde logo se aperceberam da potencial ameaça que os holandeses constituíam para os interesses portugueses no Oriente. E esta percepção, muito provavelmente, havia sido sublinhada pelo facto de, em 1599, uma armada holandesa ter bloqueado a embocadura do rio Tejo, trazendo a ameaça de guerra mesmo às portas da capital portuguesa.

Igualmente felizes foram as expedições de Jacob van Heemskerck e de Wybrand van Warwijck, que regressaram à Holanda entre Maio e Agosto de 1600, depois de visitarem algumas das ilhas mais orientais da Indonésia⁴⁰. Alguns destes navios encontraram na ilha de Santa Helena uma nau portuguesa que retornava da Índia, com a qual travaram áspera peleja. Frei João dos Santos seguia a bordo da embarcação portuguesa e mais tarde narrou o incidente na sua *Etiópia Oriental*, publicada em Évora em 1609. Descreveu o combate em detalhe, até ao momento em que os inimigos foram forçados a fugir, e acrescentou uma informação interessante acerca dos holandeses. De acordo com o missionário dominicano, os portugueses, na ilha de Santa Helena, desprezaram “das paredes da ermida ua grande quantidade de letreiros, e rótulos que tinham ali deixado os inimigos, em que contavam sua viagem, e como tinham saído de sua terra, que era Holanda, e Gelandá”. E acrescentava que os holandeses tinham

ido “a Java a fazer resgate, e carregar as naus de pimenta, e de massa [i.e., maça], com patacas falsas de cobre muito bem prateadas”. Contudo, quando tinham a carga quase completa, os javaneses tinham descoberto “a falsidade das patacas”, pelo que os tinham prendido a todos, tomando-lhes novamente as mercadorias carregadas, “e queriam-lhes também tomar as naus”. Os holandeses acabaram por ser resgatados por compatriotas seus de outra expedição, desta vez com prata verdadeira⁴¹.

As autoridades portuguesas responsáveis pela gestão dos interesses ultramarinos rapidamente se aperceberam das eventuais, e desastrosas, consequências de novas expedições holandesas às Índias Orientais

As fontes portuguesas referem também algumas das viagens que os holandeses fizeram às ilhas de Maluco, onde provocaram alguma convulsão entre as comunidades portuguesas ali residentes. No fim de contas, aquelas remotas ilhas, eram de estratégica importância para o *Estado da Índia*, pois ali se produziam especiarias tão valiosas como o cravo, a maça e a noz-moscada. Um missionário jesuíta que escrevia de Amboíno em 1599 registava, com algum alarme, que quatro navios holandeses tinham chegado àquelas partes, como castigo dos “nuestros peccados”⁴². E ecos destas inesperadas intrusões cedo chegaram a Manila, onde as autoridades espanholas atribuíram importância prioritária ao assunto, logo despachando um navio rumo à Nova Espanha, portador de relatórios para a coroa ibérica⁴³. No ano seguinte o padre Luís Fernandes noticiava, igualmente de Amboíno, que os holandeses tinham adquirido largas quantidades de noz moscada e de maça em Banda e de cravo em Ternate, deixando feitores em ambas as ilhas. As mercadorias trazidas pelos inimigos europeus não deixariam de causar preocupações

ENCONTROS E DESENCONTROS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA II

aos portugueses: “trahían muchas armas de diversa suerte a estes moros, inimigos del nombre de Christo, con las quales y con el favor destas naves olandezas ellos se hazen más fuertes y soberbios contra nos”⁴⁴.

A situação dos interesses portugueses em Maluco estava longe de ser pacífica, em virtude da permanente e persistente oposição de alguns governantes muçulmanos. O estado de guerra era praticamente endémico naquelas longínquas ilhas. Os carregamentos das especiarias ali disponíveis tinham altos custos de protecção e alguns anos antes os portugueses haviam sido expulsos de Ternate, sua base desde 1521, sendo forçados a ocupar novas posições na ilha de Tidore⁴⁵. A chegada de rivais europeus a Maluco, como os portugueses ali residentes rapidamente concluíram, contribuiria para complicar uma situação que já não era pacífica. De acordo com uma fonte espanhola um pouco mais tardia, os primeiros confrontos militares entre holandeses e portugueses em Maluco ocorreram precisamente em 1599, quando “los Holandeses se armaron convenidos ya con el Infante de Ternate”, contra um ataque de uma força conjunta luso-tidorena⁴⁶. Contudo, através da análise das fontes disponíveis é difícil decidir quem atirou a primeira pedra, se os portugueses, que estavam em guerra com Ternate, se os holandeses, que, muito naturalmente, escolheram como parceiros comerciais os inimigos dos portugueses.

Nos primeiros meses de 1600, um navio holandês oriundo do Pacífico, uma das embarcações sobreviventes da expedição de Jacques Mahu que largara de Roterdão em 1598 com destino à América do Sul, chegou a Tidore completamente destroçado, depois de larga travessia oceânica. Os portugueses, de acordo com relatos holandeses, mostraram-se impiedosos, liquidando todos os membros da tripulação, desencadeando assim uma resposta de activa e sistemática hostilidade, antes inexistente, da parte dos Países Baixos face ao *Estado da Índia*⁴⁷. Diogo do Couto refere a chegada deste navio a Tidore em duas passagens distintas das suas crónicas asiáticas, mas não fornece quaisquer detalhes⁴⁸. Porém, uma carta escrita de Tidore, pouco depois dos mencionados acontecimentos terem tido lugar, projecta alguma luz sobre todo o episódio. Aparentemente, o navio holandês fora rebocado para o porto de Tidore pela nau de João Pinto de Moraes, capitão da “viagem de Maluco”, e alguns portugueses armados apenas com

crizes tinham subido a bordo. Depois de três dias de pacífica convivência a bordo do navio holandês, ocorreu um incidente entre Jacome de Moraes, outro capitão português, e Balthasar de Cordes, comandante do navio apressado, resultando na morte deste último. Os portugueses que se encontravam a bordo, armadas apenas com os seus punhais malaios, refugiaram-se na popa, enquanto os holandeses “tomarão armas e matarão tres homens”, começando a manobrar as peças de artilharia do navio “pera atirarem aos que estão em popa esperando socorro”. A situação foi finalmente controlada por João Pinto, que entrou no navio com quarto espingardeiros, “matando quatro ou cinco dos que andavão pelejando” e impedindo-os de fazerem uso dos canhões. A documentação portuguesa não refere o que se passou com os sobreviventes holandeses, cerca de 18 ou 19 homens⁴⁹, que provavelmente foram levados para a Índia, com “alguns liuros seus”, que foram analisados pela Inquisição de Goa, sempre preocupada com a difusão de teses reformistas. Descobriu-se eventualmente que os prisioneiros tinham com eles “Biblias dos Olandeses”, imediatamente confiscadas para serem queimadas em próximo auto-de-fé⁵⁰.

As fontes holandesas referem que, em 1601, Jacob van Neck regressou ao Oriente e navegou até às ilhas de Maluco, onde atacou a fortaleza portuguesa de Tidore, alegadamente como resposta ao incidente anteriormente mencionado⁵¹. O viajante flamengo Jacques de Coutre, que mais tarde encontrou estes mesmos navios em Patane, apresenta uma versão diferente dos acontecimentos, declarando que Van Neck tinha atacado a fortaleza “por ver si podía recuperar un patache que un portuguez que se llamava Joan Pinto de Moraes le havia tomado con engaños y traças, el qual estava debaxo de los muros de Tidore”. Acrescentava ainda que o almirante holandês “no traya orden para pelear contra los portugueses”⁵². Coutre estava a referir-se, obviamente, ao navio oriundo do Pacífico que tinha sido apreendido pelos portugueses em Tidore no ano anterior. Mas seria esta embarcação suficientemente importante para provocar tanta confusão, já que antes tinham tido lugar diversas pequenas refregas entre portugueses e holandeses? O capitão português de Tidore, Rui Gonçalves de Siqueira, escrevera numa das suas cartas que “nenhum viso-rrey por rico que seja leva pera o Reino a metade do que esta nao trazia”⁵³. Os holandeses, no fim de

EUROPEAN ENCOUNTERS AND CLASHES IN THE SOUTH CHINA SEA II



Fortaleza de Cochim, in António Bocarro, *O Livro das Plantas de Todas as Fortalezas, Cidades e Povoações do Estado da Índia Oriental* (Lisboa: INCM, 1992).

contas, tinham acabado de chegar da América do Sul, onde tinham assolado a costa chilena e capturado um navio espanhol. Não seria possível que as riquezas carregadas a bordo do *De Trouw*, pois assim se chamava a embarcação, tivessem estado na origem da primeira confrontação séria entre portugueses e holandeses?

Um padre jesuíta que por esses anos assistia na fortaleza de Tidore escreveu que o bombardeamento de Van Neck não provocara uma única baixa entre os portugueses, “matando-lhe os nossos muita gente principal sua, e quebrando-lhe suas naos, que serão forçados, por se não perderem, a cortar as amarras e deixarem duas ancoras”⁵⁴. Outra missiva jesuíta vinda de Maluco traçava um quadro pessimista da situação que se vivia naquelas paragens. Os holandeses vinham “todos os anos a oito e com grande número de naus, deixando de cada vez novas feitorias e feitores nas terras onde chegam”; depois, traziam “muita fazenda e da que estes malucos mais desejam, que são espingardas, mosquetes, pólvora, chumbo em muita quantidade,

artilharia muito boa e armas de tôda sorte”; e finalmente, ao contrário dos portugueses, não tratavam de “fazer cristãos ou fazer-lhes mudar sua seita”: Todas estas razões faziam com que os recém-chegados europeus fossem encarados em Maluco como os parceiros comerciais ideais, sobretudo pelos inimigos dos portugueses, que se davam por muito “satisfeitos dêles”⁵⁵.

Jacques de Coutre menciona também a infeliz visita dos navios de Van Neck a outro estabelecimento português nesse mesmo ano. Depois de largarem do arquipélago de Maluco, os holandeses rumaram a norte, em direção ao litoral da China, em busca de oportunidades mercantis. Chegando às proximidades de Macau, importante cidade portuária controlada pelos portugueses, com o aval das autoridades chinesas, desde 1557, enviaram a terra uma missão de reconhecimento. Estes homens teriam sido atraídos pelos portugueses com bandeiras brancas, e “como ellos vieron señal de paz, llegaron a tierra y se desembarcaron

ENCONTROS E DESENCONTROS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA II

todos con mucha confiança. Los Portuguezes los recibieron y ahorcaron todos”, deixando vivo apenas o “fiscal”, um tal Martinus Apius⁵⁶. O incidente macaense é mencionado nas fontes jesuítas. A versão do padre Fernão Guerreiro, publicada em Lisboa em 1605, é bastante semelhante à de Jacques de Coutre, diferenciando-se apenas pelo facto de sublinhar que eram os navios holandeses que hasteavam bandeiras brancas. Contudo, a comunidade portuguesa de Macau encarou os recém-chegados como perigosos inimigos, pois os homens capturados “disseram ser holandeses que vinham buscar veniagas e assentar comércio naquelas terras”⁵⁷. Ora os portugueses sabiam que qualquer intervenção de estrangeiros em território macaense de imediato prejudicaria as amistosas relações que desde há anos vinham mantendo com os mandarins do Guangdong. Não desejavam qualquer tipo de ingerência nos seus negócios com os chineses, pois a situação de compromisso que se vivia em Macau fora extremamente difícil de conseguir⁵⁸. Muito pouco tempo antes, repetidos ensaios dos espanhóis de Manila para conseguirem estabelecer uma base firme na China haviam sido activamente boicotadas pelos portugueses⁵⁹. E os espanhóis eram súbditos do mesmo monarca que eles. Cartas jesuítas referem que quase todos os holandeses que “ficaram presos” foram executados, embora vários se tivessem convertido ao catolicismo, mostrando “que morriam mui consolados, pedindo perdão a Deus e aos circunstantes”⁶⁰. A responsabilidade pelo evento talvez possa ser atribuída ao ouvidor de Macau, decerto pressionado pelo Senado local, como Jacques de Coutre sugere⁶¹. Nos termos do respectivo regimento, decerto que dispunha de poder para ordenar as execuções⁶².

O incidente macaense tem sido encarado como um momento de ruptura nas relações entre portugueses e holandeses no Oriente, pois, alegadamente, depois do regresso de Jacob van Neck à Europa, as seguintes expedições adoptaram um comportamento declaradamente hostil face aos portugueses, iniciando uma política de ataques deliberados aos interesses e posições portuguesas⁶³. Contudo, alguma atenção deve ser concedida a outras fontes coetâneas. Para além dos incidentes já mencionados, possuímos, por um lado, o testemunho de um missionário jesuíta estabelecido em Tidore, que escrevia, em 1601, que um holandês ali capturado pelos portugueses tinha confessado que os holandeses tinham “orden y patente del Príncipe de

Orange” para “destruïrem quãoto hallarem de portugezes y castellanos”, e para contra eles fazerem guerra sem quartel, até de todo os destruírem. Entretanto, deveriam estabelecer alianças com os governantes muçulmanos das Índias Orientais⁶⁴. Por outro lado, existe o testemunho de Jacques de Coutre, que afirma que quando, em finais de 1601, escalara Patane, assistira à chegada de uma armada comandada por Jacob van Heemskerck, trazendo de conserva uma embarcação mercantil portuguesa capturada em Surabaia⁶⁵. Outras fontes portuguesas confirmam este acto de violência, acrescentando que o navio “vinha de Solor” e que os holandeses “mataram alguns portugueses, e outros cativaram”⁶⁶. Sinais seguros de que as hostilidades luso-holandesas, mesmo que apenas mercantis, haviam começado antes do incidente de Macau.

*Os empresários holandeses,
assim que viram a rota
marítima para o Oriente
franqueada, logo aproveitaram a
oportunidade
para se envolverem
nos tráficos asiáticos*

A situação haveria de piorar em anos subsequentes, já que nem os holandeses abandonariam os seus intentos de estabelecerem sólidas relações mercantis com as Índias Orientais, nem os portugueses – ou a Coroa ibérica, já agora – desistiriam de lhes impedir ou dificultar ao máximo esse intento. De facto, cartas despachadas em 1601 de Madrid, para o vice-rei do *Estado da Índia*, instavam-no uma vez mais a tomar severas medidas a fim de pôr um travão à ameaça holandesa. As ordens eram bem claras: o governante português deveria rumar às partes do Sul em pessoa, demandar os navios inimigos, enfrentá-los em combate e desbaratá-los, “de maneira que não possa algu delles tornar a Europa”⁶⁷. As medidas concretas tomadas pelas autoridades portuguesas de Goa, que incluíam a preparação de uma poderosa expedição punitiva sob o comando de André Furtado de Mendonça⁶⁸,

EUROPEAN ENCOUNTERS AND CLASHES IN THE SOUTH CHINA SEA II

independentemente do ulterior desenlace, implicavam, da parte da coroa ibérica, uma agressiva política de oposição face aos holandeses. Quanto aos holandeses, a documentação portuguesa sugere que até 1601 não haviam ainda manifestado uma atitude coerente e homogénea em relação aos interesses e às posições que Portugal mantinha no Oriente, antes se adaptando pragmaticamente às circunstâncias, recorrendo a meios violentos sempre que necessário, tal como os próprios portugueses haviam feito um século antes, ao chegarem aos mares asiáticos.

Os navios holandeses cruzavam com grande “soltura” pelo “mar do sul fazendo por elle seu comércio”, como escrevia um capitão português em 1602⁶⁹. Baseados numa prévia e eficaz recolha de informações, dirigiam-se directamente às regiões produtoras das mais valiosas especiarias, evitando os portugueses sempre que possível. Tinham a clara vantagem de estarem de todo desinteressados em acções de proselitismo, como reconhecia um missionário português: “nem tão pouquinho tratem de fazer christãos, nem de diferença que há das leis e seitas, com que os naturais se hão por satisfeito delles e contentes”⁷⁰. Mas em certas partes do arquipélago indonésio a situação anterior era já tão tensa, que os holandeses não poderiam deixar de tomar partido, nem de se envolverem nos confrontos latentes ou abertos entre os portugueses e determinados potentados muçulmanos. Contudo, mesmo que aqui e ali capturassem algum navio mercantil tresmalhado, quando a ocasião se oferecia, as primeiras expedições holandesas não adoptaram uma sistemática atitude violenta face aos portugueses. Jacques de Coutre oferece um bom exemplo de tais atitudes benevolentes, ao escrever que Jacob van Neck, mesmo depois do incidente de Macau, como “era hombre bien intencionado”, não fazia “agravio a los Portuguezes pudiendo si quisiera”⁷¹.

A situação cedo haveria de conhecer uma mudança radical. Em Agosto de 1602, um mercador português recém-chegado a Lisboa dos Países Baixos, um tal Pêro Rodrigues Nogueira, de imediato informava o seu governo que na Holanda “se fez hua junta, em que os armadores das naos que vão a India se conçertaram sobre continuarem aquela nauegação. Sob os auspícios desta nova agremiação mercantil, a *Vereenigde Oostindische Compagnie*, conhecida pela sigla VOC, tinham partido “de Olãoda este anno pera a

India vinte e seis naos muito formosas”⁷². Os políticos e os investidores holandeses, graças às informações recolhidas e à experiência adquirida no terreno asiático desde 1595, tinham conseguido forjar um plano operacional exequível. A partir de então, a situação no Oriente nunca mais voltaria a ser a mesma, pois a VOC, dirigida por um conselho alargado, começou a levar a cabo uma política consistente relativamente aos assuntos asiáticos, não totalmente dissimilar da que os portugueses haviam adoptado um século antes: conquista de bases sólidas em lugares estratégicos, demonstração de superior poder naval e militar, construção de feitorias mercantis por toda a Ásia marítima, estabelecimento de alianças com potentados asiáticos, intervenção consistente nas redes mercantis orientais e política de agressão sistemática contra os interesses portugueses⁷³. E todo este plano operacional fora esboçado, deve concluir-se, antes da expedição de Van Neck ter trazido para a Holanda informações sobre os incidentes de Tidore e de Macau⁷⁴.

As fontes portuguesas testemunham o imparável crescimento da “ameaça holandesa” na Ásia, como alguns poucos exemplos revelarão claramente. Em Dezembro de 1603, Dom Aleixo de Meneses, arcebispo de Goa, declarava numa carta para um amigo: “poderei dar a Vossa Senhoria mui ruins novas, por que está este Estado em grandes apertos, e perigos”, especialmente nas suas fronteiras mais meridionais, pois os holandeses, além de “andarem tomando os portos de nosso comercio, roubão as naos, que ategora andavão por estes mares com mais segurança que as barcas de Alfama ate Cascaes”⁷⁵. Um pouco mais tarde, o cronista Diogo do Couto, escrevendo a um amigo informava que na Índia todos temiam “estes luterios” e que acreditava que, da forma como as coisas corriam, os holandeses se fariam em breve “senhores de todas aquellas Ilhas, e das Manilhas, e ajnda da çidade de Machao de China e comercio de Japão”. E, com o seu característico pessimismo, concluía: “com que não teremos que fazer em Goa, e jremos buscar nossas vidas se nos deixarem”⁷⁶.

Os observadores colocados em Goa começavam finalmente a entrar em pânico, face à concorrência holandesa. É verdade que nos anos que de imediato se seguiram à fundação da VOC os holandeses alcançaram alguns sucessos bem visíveis nos seus empreendimentos orientais, detalhadamente referidos pela documentação portuguesa. Talvez o feito mais espectacular fosse a

ENCONTROS E DESENCONTROS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA II

captura por Jacob van Heemskerck, perto de Johore nos princípios de 1603, da grande nau *Santa Catarina*, oriunda de Macau⁷⁷. De acordo com estimativas ibéricas coetâneas, sem dúvida algo exageradas, esta era “a mais poderosa e rica não que nunca partio da China”⁷⁸, levando a bordo um fabuloso carregamento de sedas e porcelanas avaliado em mais de um milhão de cruzados⁷⁹, qualquer coisa como o equivalente a cerca de 28 toneladas de prata. Mais tarde, nesse mesmo ano, os holandeses apreenderam um outro grande navio português completamente carregado, nas cercanias de Macau, nas vésperas de rumar ao Japão⁸⁰. Em 1604, um armada holandesa de dez vasos atreveu-se a bloquear a embocadura do Mandovi, no território de Goa, durante 20 dias, cruzando aquela área “como se fora de seus canais”⁸¹. Mais para norte, nas cercanias de Surate, capturaram uma nau portuguesa “que uinha d’Ormuz carregada de caualllos e fazendas e a queimarão com os caualllos dentro, e assy a outras duas embarcassóis”. Pouco depois, desta vez em Cochim, “queimarão a não de Fernão d’Albuquerque que estaua naquelle porto” passando de seguida à “ponta de Gâle”, no Ceilão, onde tomaram uma nau oriunda “de Bengala muito grande”⁸². Um ano mais tarde, Steven van der Haghen capturou uma embarcação portuguesa no Mar de Java, conquistando logo depois a fortaleza portuguesa de Amboíno “sin tirarse un sol tiro”, segundo uma fonte jesuíta⁸³. Este último acontecimento deverá ser devidamente realçado, pelo seu impacto psicológico, já que se tratou da primeira fortaleza portuguesa a cair nas mãos do inimigo holandês, muito embora a dita conquista tenha ocorrido em circunstâncias muito peculiares. A população daquele entreposto português amarrou o “prove capitão”, entregando-o aos holandeses, “que tomarão logo posse da fortaleza”⁸⁴, após o que os portugueses e seus dependentes “jurarão nella o Principe de Orange cousa tão nova na Nação Portuguesa”⁸⁵. E assim sucessivamente.

Do ponto de vista português, alguns destes iniciais sucessos dos holandeses explicavam-se facilmente, sendo longamente comentados nas fontes da época. Deixando de lado eventuais explicações teológicas, como as que foram avançadas pelo padre Luís Fernandes, que considerava que estes eventos eram “castigos de Dios por los pecados de la India”⁸⁶, as fontes portuguesas sugerem algumas explicações mais prosaicas. A surpresa fora muito provavelmente o factor

número um e a grande vantagem dos rebeldes holandeses. Um século de virtual monopólio da “rota do Cabo” deveria ter contribuído para criar entre os portugueses uma sensação de invencibilidade e de impunidade; a visão de hordas sucessivas de “una gente hereje, baxa y soez como son los olandeses” invadindo o oceano Índico deveria ter deixado perplexos os observadores responsáveis do *Estado da Índia*⁸⁷. Os números, só por si, são significativos: entre 1595 e 1605, no curto espaço de uma década, a Holanda e a Zelândia despacharam cerca de uma centena de navios rumo às Índias Orientais⁸⁸. Além do mais, os holandeses tinham feito o seu trabalho de casa, atacando directamente o calcanhar de Aquiles do *Estado da Índia*, as ilhas da Indonésia, onde a presença militar e naval portuguesa era mais ténue. Além do mais, nesta parte da Ásia, para vantagem dos holandeses, os potentados locais estavam não só muito fragmentados, mas eram também extremamente beligerantes entre si e com os portugueses.

Por outro lado, as técnicas militares e navais dos portugueses, de um ponto de vista europeu, poderiam considerar-se excessivamente relaxadas por volta de 1600. Os soldados e os capitães portugueses eram “mas mercaderes, que guerreros, llevando sus navios mas carregados de mercaderias para ganar con ellas, que no de armas para pelear”⁸⁹. Os portugueses, entretanto, eram geralmente indisciplinados e tinham adaptado desde longa data métodos asiáticos de fazer a guerra, confiando sobretudo no combate corpo-a-corpo, reservando um lugar marginal aos canhões. Perante navios fortemente equipados com artilharia naval, como os holandeses, estavam desde logo em desvantagem. Alguns documentos portugueses chamam atenção para o facto de os holandeses, de modo sistemático, evitarem confrontações demasiado próximas, preferindo confiar no poder de fogo dos seus canhões, disparados a uma distância confortável. O padre António de Gouveia, escrevendo de Goa em 1609, sublinhava que as vitórias holandesas até então se tinham baseado “na multidão de sua artilheria, e destreza de seus comdestables”, pois “nunca chegarão a abalroar nao nossa, nem quizerão algua hora contenda com nosco de perto”⁹⁰.

Algum louvor mereceriam decerto os holandeses, pela supremacia tecnológica e organizacional que souberam demonstrar, como os textos portugueses coetâneos não se esquecem de apontar. Melchior

EUROPEAN ENCOUNTERS AND CLASHES IN THE SOUTH CHINA SEA II

Estácio do Amaral escreveu em 1604 um relato do naufrágio de uma nau que dois anos antes regressava a Portugal. A *Santiago* fora confrontada na ilha de Santa Helena por três navios holandeses vindos da Indonésia, sob o comando de Cornelis Bastiaansz. Segundo esta fonte, que se baseava em testemunhos de sobreviventes portugueses, os navios inimigos eram poderosos vasos de guerra, cada um armando pelo menos 30 “peças de artilharia de bronze” e transportando “muitas invenções de armas e polícias de guerra”, bem como “grande cópia de munições de respeito”. Não estavam atulhados de carga nos conveses e a sua artilharia era manobrada por pessoal especializado, ao contrário da nau portuguesa, carregada até ao convés de baús de marinheiros e fardos de mercadores, de uma forma que tornava qualquer movimento a bordo praticamente impossível. Além do mais, cada navio holandês tinha uma tripulação de “perto de cem homens”, todos “hereges calvinistas”, mas que “faziam officio de soldados, marinheiros e bombardeiros, como é costume daquela nação, com que fazem grande vantagem aos nossos navios”⁹¹. Um testemunho um pouco mais tardio, de António Durão, louva de igual forma a perícia náutica dos holandeses, que chegavam ao oceano Índico a bordo de moderníssimos navios, extremamente sólidos, construídos com “boa madeira”, bem calafetados, com lemes e depósitos de pólvora “forrados de latam mourisco”⁹². Além do mais, este autor português referia que os holandeses eram “extremo exercitados” na arte de navegar⁹³.

O arquipélago indonésio e o Mar do Sul da China foram palcos privilegiados dos confrontos luso-holandeses desde os últimos anos de Quinhentos, por razões evidentes. Em primeiro lugar, muitas das mais preciosas mercadorias asiáticas eram oriundas da Insulíndia, da China, e de algumas áreas da Indochina. Depois, a presença do *Estado da Índia* nessas vastas regiões da Ásia mais longínqua era mais difusa, menos consistente, limitando-se a um ou outro estabelecimento, como Macau na costa chinesa, ou a fortaleza de Tidore no arquipélago de Maluco. Em terceiro lugar, como os próprios portugueses haviam constatado nas primeiras décadas do século XVI, apenas uma intervenção global, um pouco por toda a Ásia marítima, fazia sentido do ponto de vista da construção de uma rede imperial holandesa. Em quarto lugar, enfim, os holandeses logo entenderam o lugar central que o Celeste Império ocupava no mundo do Oriente

mais extremo, como centro difusor de civilização, sem dúvida, mas sobretudo como dinamizador do comércio asiático. Além do mais, o riquíssimo comércio com o Japão só fazia sentido se se pudessem utilizar mercadorias chinesas como moeda de troca.

Assim, desde cedo as expedições holandesas vão demandar a costa da China, procurando estabelecer contactos com as autoridades provinciais do Guangdong, primeiro com vista ao desenvolvimento de relações mercantis regulares, logo depois com o objectivo de assegurarem permissão para a fundação de um entreposto fixo, à semelhança do que haviam feito os portugueses. Perante a impossibilidade de chegarem a acordo com os mandarins chineses, a que não foi decerto alheia a intervenção interessada de Macau, os holandeses adoptarão uma estratégia mais violenta, assediando regularmente a cidade luso-chinesa e perseguindo os navios mercantes macaenses por todo o Mar do Sul da China. Evidentemente, a fama das riquezas transportadas pelo “grande nau” portuguesa que anualmente ligava Goa a Nagasáqui, com escala obrigatória em Macau, há muito que havia chegado à Europa. Os episódios de captura de embarcações portuguesas, inaugurados com a *Santa Catarina* em 1603, repetem-se ao longo dos primeiros decénios do século XVII, para grande desespero das elites macaenses.

O mais sério ataque a Macau teve lugar em 1622, logo após o final da trégua de 12 anos que fora acordada entre Espanha e os Países Baixos, e que na Ásia Oriental fora mais ou menos respeitada por ambas as partes⁹⁴. Uma poderosa armada holandesa partiu em Abril desse ano de Batávia, porto da ilha de Java onde a VOC estabelecera desde 1619 o seu quartel-general, e rumou ao litoral da China. No dia 22 de Junho, Cornelis Reijersen comandou o assalto ao entreposto luso-chinês com uma força de cerca de 800 homens, apoiados pelo fogo da artilharia de alguns dos 15 navios de que se compunha a força atacante. Todos os relatos holandeses sugerem que se trataria de uma operação militar relativamente simples, e inevitavelmente votada ao sucesso, perante a relativa fraqueza das defesas portuguesas, tanto a nível de estruturas defensivas, como em termos de homens de armas disponíveis. Ainda muito recentemente, uma força expedicionária portuguesa largara de Macau com rumo a Pequim, para fornecer auxílio militar à dinastia Ming, que nas fronteiras meridionais da China enfrentava então sérios ataques dos manchus⁹⁵. Porém, ao contrário de todas

ENCONTROS E DESENCONTROS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA II

as expectativas, os holandeses sofreram em Macau um estrondoso desaire militar, com graves perdas humanas, já que, segundo um relato português coetâneo, passavam “de trezentos os homens que o Corsario perdeu n’esta derrota”⁹⁶. O fracasso da tentativa de conquista de Macau afastaria duradouramente os holandeses do litoral chinês, obrigando-os a buscarem outras alternativas, na sua tentativa de relacionamento mercantil com o Celeste Império. Assim, em anos subsequentes, e depois de ensaiarem uma aproximação às ilhas dos Pescadores, estabeleceriam uma base relativamente sólida na Formosa.

A chegada dos holandeses à Ásia, sem qualquer dúvida, apanhou os portugueses de surpresa. As respostas textuais face à ofensiva holandesa não foram homogêneas, dependendo antes do lugar geográfico, e às vezes do posição social e ideológica, do observador. Contudo, apesar de reacções intensamente pessimistas vindas de Lisboa, de Goa, de Tidore e de outros lugares, proclamando a iminente queda da estrutura imperial portuguesa no Oriente, a coroa ibérica e o *Estado da Índia* reagiriam com razoável rapidez e com assinalável contundência. Com efeito, embora os holandeses comessem paulatinamente a ocupar posições estratégicas na Ásia marítima, também desencadearam uma forte reacção entre os portugueses, ao colocarem o *Estado da Índia* perante um conjunto de novos problemas comerciais, militares e navais, que tinham de ser resolutamente enfrentados, para a presença e a influência portuguesa na Ásia poderem perdurar. Repetidas ordens da coroa ibérica foram encaminhadas para a Índia, por vezes acompanhadas dos correspondentes recursos humanos e meios materiais, urgindo a reorganização das defesas do *Estado da Índia* e o lançamento de fortes medidas de contra-ataque. E, nos anos seguintes, muitas fortalezas portuguesas foram reconstruídas e devidamente reequipadas com pessoal militar, novas peças de artilharia foram fundidas, pólvora de melhor qualidade foi fabricada, navios de guerra de diferentes dimensões foram construídos e equipados, medidas de segurança foram adoptadas nas rotas marítimas, fizeram-se esforços para conquista de novas posições, alianças com antigos inimigos asiáticos foram experimentadas, armadas foram lançadas em prolongadas campanhas navais. E, por toda a Ásia marítima, os holandeses foram perseguidos e enfrentados sem descanso⁹⁷. O *Estado da Índia*, afinal de contas, tinha conseguido suportar o primeiro assalto

holandês sem grandes perdas, pois compreendera, como a determinada altura a Câmara de Goa escrevera a Filipe III, que “sem Sul não há Índia”⁹⁸.

As fontes portuguesas convocadas até agora constituem uma ínfima amostra do vasto conjunto de textos, manuscritos e impressos, que nos anos finais do século XVI e ao longo da centúria imediata se referem aos holandeses. Nenhum inventário sistemático foi até à data realizado⁹⁹, mas estes materiais incluem correspondência oficial entre a coroa ibérica e os seus servidores no Oriente, cartas e relatórios de missionários, sobretudo jesuítas, roteiros marítimos, relatos de viajantes, histórias de naufrágios, crónicas religiosas e imperiais, e por aí adiante. Além do mais, a ameaça holandesa deu lugar, entre os portugueses, a uma resposta teórica específica, formulada por aspirantes a decisores políticos, como Francisco Rodrigues da Silveira ou Duarte Gomes Solis, expoentes da chamada literatura “arbitrista”, e por zelosos defensores do império, como Serafim de Freitas¹⁰⁰, o bem conhecido antagonista da doutrina do *mare liberum*. Todas estas fontes, como seria de esperar, descrevem e comentam os avanços holandeses na Ásia e as correspondentes respostas portuguesas. Mas, por vezes, também criticam as políticas oficiais da coroa ibérica e apresentam alternativas reformistas, algumas delas, curiosamente, inspiradas nas próprias actuações dos holandeses, como se de um “inimigo modelo” se tratasse. Enfim, um vasto campo de investigação permanece em aberto, no âmbito dos estudos macaenses, aguardando posteriores contributos. **RC**



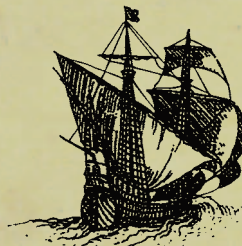
EUROPEAN ENCOUNTERS AND CLASHES IN THE SOUTH CHINA SEA II

NOTAS

- 1 As características do *Estado da Índia* e da sua contraparte “sombria” foram recentemente sumariadas em Sanjay Subrahmanyam, *O Império Português Asiático, 1500-1700. Uma História Política e Económica*, pp. 77-112.
- 2 Cf. *Livro das cidades, e fortalezas que a Coroa de Portugal tem nas partes da Índia*, passim.
- 3 *Livro das cidades, e fortalezas...*, fl. 79v.
- 4 *Livro das cidades, e fortalezas...*, fl. 57v.
- 5 Vd. M.A.P. Meilink-Roelofs, *Asian Trade and European Influence in the Indonesian Archipelago between 1500 and about 1630*, pp. 174-176.
- 6 Diogo do Couto, *O Primeiro Soldado Prático*, pp. 538-539.
- 7 Vd. Rui Manuel Loureiro, *A Biblioteca de Diogo do Couto*, passim.
- 8 Vd. Sanjay Subrahmanyam, *O Império Asiático Português...*, pp. 151-203.
- 9 Sanjay Subrahmanyam, *O Império Asiático Português...*, p. 152.
- 10 Vd. Maria Manuela Sobral Blanco, *Os Holandeses e o Império Português do Oriente (1595-1641)*, vol. 2, p. 15.
- 11 *Archivo Portuguez-Oriental*, vol. 3, pt. 1, pp. 317-318 & pp. 389-390.
- 12 Vd. Maria Manuela Sobral Blanco, *Os Holandeses e o Império Português*, vol. 1, p. 90.
- 13 Maria Manuela Sobral Blanco, *Os Holandeses e o Império Português*, vol. 2, p. 21.
- 14 Maria Manuela Sobral Blanco, *Os Holandeses e o Império Português*, vol. 2, p. 23.
- 15 Jan Huygen van Linschoten, *Itinerário ou Viagem de Jan Huygen van Linschoten às Índias Orientais*, p. 117.
- 16 *Archivo Portuguez-Oriental*, vol. 3, p. 886.
- 17 *Archivo Portuguez-Oriental*, vol. 3, p. 886.
- 18 Vd. Donald F. Lach & Edwin J. Van Kley, *Asia in the Making of Europe*, vol. III, tm. 1, pp. 438-439; Thomas Suárez, *Early Mapping of Southeast Asia*, pp. 180-183; and Ernst van Veen & Daniel Klijn, *A Guide to the Sources of the History of Dutch-Portuguese Relations in Asia (1594-1797)*, p. 103.
- 19 Diogo do Couto, *Década XII*, liv. 1, cap. 7, p. 50.
- 20 Diogo do Couto, *Década XII*, liv. 1, cap. 7, p. 51.
- 21 Diogo do Couto, *Década XII*, liv. 1, cap. 12, p. 93.
- 22 Vd. Ernst van Veen, *Decay or Defeat? An inquiry into the Portuguese decline in Asia, 1580-1645*, p. 120.
- 23 *Archivo Portuguez-Oriental*, vol. 3, p. 884.
- 24 *Archivo Portuguez-Oriental*, vol. 3, p. 873.
- 25 *Archivo Portuguez-Oriental*, vol. 3, p. 885.
- 26 *Archivo Portuguez-Oriental*, vol. 3, p. 884.
- 27 Maria Manuela Sobral Blanco, *Os Holandeses e o Império Português*, vol. 2, p. 39.
- 28 Donald F. Lach & Edwin J. Van Kley, *Asia in the Making of Europe*, vol. III, liv. 1, p. 43.
- 29 Vd. George Masselman, *The Cradle of Colonialism*, pp. 109-132; and Ernst van Veen & Daniel Klijn, *A Guide to the Sources...*, p. 104.
- 30 *Documentação Ultramarina Portuguesa*, vol. 2, p. 45.
- 31 Diogo do Couto, *Década XII*, liv. 1, cap. 7, pp. 57-58.
- 32 Diogo do Couto, *Década XII*, liv. 1, cap. 16, pp. 121-126.
- 33 Ernst van Veen, *Decay or Defeat?...*, p. 149.
- 34 Diogo do Couto, *Década XII*, liv. 5, cap. 8, p. 505.
- 35 Maria Manuela Sobral Blanco, *Os Holandeses e o Império Português*, vol. 2, p. 43.
- 36 Maria Manuela Sobral Blanco, *Os Holandeses e o Império Português*, vol. 2, p. 53.
- 37 Maria Manuela Sobral Blanco, *Os Holandeses e o Império Português*, vol. 2, p. 54.
- 38 Tratava-se dos sultões de Achém, Johore, Pacém, Andragir, Japara, Perak, Pão e Balambuão.
- 39 Maria Manuela Sobral Blanco, *Os Holandeses e o Império Português*, vol. 2, p. 56.
- 40 Vd. George Masselman, *The Cradle of Colonialism*, pp. 109-132.
- 41 João dos Santos, *Etiópia Oriental*, p. 666. As fontes holandesas mencionam um episódio semelhante no Achém, sugerindo que tudo não passara de uma intriga urdida pelos portugueses (Ernst van Veen & Daniel Klijn, *A Guide to the Sources...*, p. 107.)
- 42 *Documenta Malucensia*, vol. 2, p. 470 [10-V-1599].
- 43 Cf. *Documenta Malucensia*, vol. 2, pp. 475-476 [8-VIII-1599].
- 44 *Documenta Malucensia*, vol. 2, p. 485 [25-IV-1600].
- 45 Vd. Manuel Lobato, *Política e Comércio dos Portugueses na Insulíndia - Malaca e as Molucas de 1575 a 1605*, pp. 110-135.
- 46 Bartolomé Leonardo de Argensola, *Conquista de las Islas Malucas*, liv. VII, p. 232. Cf. também Fernão Guerreiro, *Relação Anual das coisas que fizeram os Padres da Companhia de Jesus nas suas Missões*, vol. 1, pp. 49-50.
- 47 Vd. Leonard Blussé & George Winius, “The Origin and Rhythm of Dutch Aggression”, pp. 75-76.
- 48 Cf. Diogo do Couto, *Década XII*, liv. 5, cap. 2: “huma foi correndo sua ventura em demanda das Ilhas de Maluco, aonde chegou” (p. 449); “E fazendo-se á véla, foram na demanda de Maluco, aonde chegaram, e surgiram no lugar de Soli da Ilha de Tidore, meia legua de nossa Fortaleza” (p. 450).
- 49 *Documenta Malucensia*, vol. 2, pp. 516-517.
- 50 António Baião, *A Inquisição de Goa*, vol. 2, p. 326.
- 51 Vd. Leonard Blussé & George Winius, “The Origin and Rhythm of Dutch Aggression”, p. 76; e também Ernst van Veen, *Decay or Defeat?...*, p. 178, n. 14.
- 52 Jacques de Coutre, *Andanzas asiáticas*, pp. 155-156.
- 53 *Documenta Malucensia*, vol. 2, pp. 517-518.
- 54 *Documenta Malucensia*, vol. 2, p. 245.
- 55 Fernão Guerreiro, *Relação Anual...*, vol. 1, p. 269.
- 56 Jacques de Coutre, *Andanzas asiáticas*, p. 156.
- 57 Fernão Guerreiro, *Relação Anual...*, vol. 1, p. 236. Cf. Ernst van Veen & Daniel Klijn, *A Guide to the Sources...*, p. 106.
- 58 Vd. Rui Manuel Loureiro, *Fidalgos, Missionários e Mandarins. Portugal e a China no Século XVI*, pp. 543-588.
- 59 Vd. Manel Ollé, *La empresa de China. De la Armada Invencible al Galeón de Manila*, passim.
- 60 Fernão Guerreiro, *Relação Anual...*, vol. 1, p. 237. Vd., sobre este incidente, Leonard Blussé, “Brief encounter at Macao”, pp. 647-664.
- 61 Jacques de Coutre, *Andanzas asiáticas*, p. 156.
- 62 Cf. *Arquivos de Macau*, vol. 1, n. 2, pp. 58-59.
- 63 Leonard Blussé & George Winius, “The Origin and Rhythm of Dutch Aggression”, pp. 76-77.
- 64 *Documenta Malucensia*, vol. 2, p. 521. Estas alegações são sustentadas pelas fontes holandesas (vd. Ernst van Veen, *Decay or Defeat?...*, pp. 148-150). Cf. a opinião bastante negativa do Príncipe Maurits acerca dos portugueses, expressa numa carta enviada ao sultão do Achém em 1600 (Ernst van Veen & Daniel Klijn, *A Guide to the Sources...*, p. 106).
- 65 Cf. Jacques de Coutre, *Andanzas asiáticas*, p. 157.
- 66 Paulo Jorge de Sousa Pinto, *Portugueses e Malaios. Malaca e os Sultanatos de Johor e Achém*, p. 285.
- 67 Maria Manuela Sobral Blanco, *Os Holandeses e o Império Português*, vol. 2, p. 63.
- 68 Vd. Charles R. Boxer & José Frazão de Vasconcelos, *André Furtado de Mendonça*, pp. 37-54.
- 69 Maria Manuela Sobral Blanco, *Os Holandeses e o Império Português*, vol. 2, p. 68.
- 70 *Documenta Malucensia*, vol. 2, p. 608.
- 71 Jacques de Coutre, *Andanzas asiáticas*, p. 156.

ENCONTROS E DESENCONTROS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA II

- 72 Maria Manuela Sobral Blanco, *Os Holandeses e o Império Português*, vol. 2, p. 90.
- 73 Vd. Ernst van Veen, *Decay or Defeat?...*, pp. 147-207.
- 74 Cf. Ernst van Veen & Daniel Klijn, *A Guide to the Sources...*, p. 105.
- 75 Maria Manuela Sobral Blanco, *Os Holandeses e o Império Português*, vol. 2, p. 94.
- 76 Diogo do Couto, *Décadas*, vol. 1, pp. lvi-lviii.
- 77 Fernão Guerreiro, *Relação Anual...*, vol. 2, pp. 90-91. Cf. Ernst van Veen & Daniel Klijn, *A Guide to the Sources...*, p. 106.
- 78 *Arquivo Portuguez-Oriental*, vol. 1, pt. 2, p. 113.
- 79 Maria Manuel Sobral Blanco, *Os Holandeses e o Império Português*, p. 114.
- 80 Charles R. Boxer, *The Great Ship from Amacon. Annals of the Macao and Old Japan Trade, 1555-1640*, p. 67.
- 81 Diogo do Couto, *Décadas*, vol. 1, p. lv.
- 82 Diogo do Couto, *Décadas*, vol. 1, p. lv.
- 83 *Documenta Malucensia*, vol. 2, p. 679. Cf. *Documentação Ultramarina*, vol. 1, p. 145.
- 84 Diogo do Couto, *Décadas*, vol. 1, p. lvii.
- 85 *Documentação Ultramarina*, vol. 1, p. 145.
- 86 *Documenta Malucensia*, vol. 3, p. 69.
- 87 *Documentação Ultramarina*, vol. 2, p. 46.
- 88 Vd. Ernst van Veen, *Decay or Defeat?...*, p. 173.
- 89 *Documentação Ultramarina*, vol. 2, pp. 45-46.
- 90 António Durão, "Historya dos Cercos", p. 477 (António de Gouveia escreveu a carta introdutória a este relato do cerco de Moçambique).
- 91 Melchior Estácio do Amaral, "Tratado das batalhas", pp. 484-485. O mercador florentino Francesco Carletti, curiosamente, vinha a bordo da *Santiago* (cf. a sua *Voyage autour du Monde*, pp. 267-284).
- 92 António Durão, "Historya dos Cercos", p. 522.
- 93 António Durão, "Historya dos Cercos", p. 483.
- 94 Vd. Charles R. Boxer, *Estudos para a História de Macau – Séculos XVI a XVIII*, pp. 19-102, onde se incluem os estudos essenciais, e ainda não ultrapassados, sobre os ataques holandeses a Macau; e também Leonard Blussé, "Brief encounter at Macao", pp. 647-664.
- 95 Vd. Charles R. Boxer, *Estudos para a História de Macau...*, pp. 105-133.
- 96 Charles R. Boxer, *Estudos para a História de Macau...*, p. 35.
- 97 Cf. *Documentos Remetidos da Índia*, vol. 1, pp. 35, 58, 93, 95, 96, 98, 99, 102, etc.
- 98 *Arquivo Portuguez-Oriental*, vol. 1, pt. 2, pp. 112-113
- 99 Contudo, vd. Daya de Silva, *The Portuguese in Asia*, passim.
- 100 Cf. Francisco Rodrigues da Silveira, *Reformação da Milícia e Governo do Estado da Índia Oriental*, pp. 243-263; Duarte Gomes Solis, *Alegacion en favor de la Compañia de la India Oriental*, passim; Duarte Gomes Solis, *Discursos sobre los comercio de las dos Indias*, passim; Serafim Freitas, *Do Justo Império Asiático*, passim.



EUROPEAN ENCOUNTERS AND CLASHES IN THE SOUTH CHINA SEA II

BIBLIOGRAFIA

- Amaral, Melchior Estácio do, "Tratado das batalhas e sucessos do galeão Santiago com os holandeses na ilha de Santa Helena". In Giulia Lanciani, *Sucessos e Naufrágios das Naus Portuguesas*. Lisboa: Caminho, 1997, pp. 475-552.
- Archivo Portuguez-Oriental*. Edição de Joaquim Heliodoro da Cunha Rivara. 6 vols. Nova Deli: Asian Educational Services, 1992.
- Argensola, Bartolomé Leonardo de, *Conquista de las Islas Malucas*. Edição anónima. Madrid: Miraguano Ediciones & Ediciones Polifemo, 1992.
- Arquivos de Macau*. 3 vols. Macau: Imprensa de Macau, 1929-1931.
- Baião, António, *A Inquisição de Goa*. 2 vols. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1930-1949.
- Blanco, Maria Manuela Sobral, *Os Holandeses e o Império Português do Oriente (1595-1641)*. 2 vols. Lisboa: Faculdade de Letras de Lisboa, 1974 [dissertação de licenciatura inédita].
- Blussé, Leonard, "Brief encounter at Macao". *Modern Asian Studies* (Cambridge), vol. 22, 1988, pp. 647-664.
- Blussé, Leonard & Winius, George D., "The Origin and Rhythm of Dutch Aggression against the Estado da Índia, 1601-1661". In *Indo-Portuguese History: Old Issues, New Questions*. Edição de Teotónio R. de Souza. Nova Deli: Concept Publishing Company, 1985, pp. 73-83.
- Boxer, Charles R., *The Great Ship from Amacon. Annals of the Macao and Old Japan Trade, 1555-1640*. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1963.
- Boxer, Charles R., *Estudos para a História de Macau – Séculos XVI a XVIII*. Lisboa: Fundação Oriente, 1991.
- Boxer, Charles R. & Vasconcelos, José Frazão, *André Furtado de Mendonça*. Macau: Fundação Oriente & Centro de Estudos Marítimos de Macau, 1989.
- Carletti, Francesco, *Voyage autour du Monde (1594-1606)*. Edição de Paolo Carile & tradução de Frédérique Verrier. Paris: Chandeigne, 1999.
- Couto, Diogo do, *Décadas*. Edição de António Baião. 2 vols. Lisboa: Livraria Sá da Costa, 1947.
- Couto, Diogo do, *Década Duodécima*. Fac-símile da edição de 1788. Lisboa: Livraria Sam Carlos, 1974.
- Couto, Diogo do, *O Primeiro Soldado Prático*. Edição de António Coimbra Martins. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, 2001.
- Coutre, Jacques de, *Andanzas asiáticas*. Edição de Eddy Stols, Benjamin N. Teensma & Johan Verberckmoes. Madrid: Historia 16, 1991.
- Documenta Malucensia*. Edição de Hubert Jacobs. 3 vols. Roma: Institutum Historicum Societatis Iesu, 1974-1984.
- Documentação Ultramarina Portuguesa*. Edição de António da Silva Rêgo. 5 vols. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1960-1967.
- Documentos Remetidos da Índia ou Livros das Monções*. Edição de Raimundo António de Bulhão Pato & António da Silva Rêgo. 11 vols. Lisboa: Academia Real das Ciências de Lisboa / Academia das Ciências de Lisboa, 1880-1982.
- Durão, António, "Hystorya dos Cercos Que os Olandezes puzerão à Fortaleza de Mozambique o Anno de 607 e 608" [edição de A. Meyrelles de Souto]. *Studia* (Lisboa), n.º 12, 1963, pp. 462-548.
- Freitas, Serafim, *Do Justo Império Asiático*. Edição de Marcello Caetano & tradução de Miguel Pinto de Meneses. 2 vols. Lisboa: Instituto Nacional de Investigação Científica, 1983.
- Guerreiro, Fernão, *Relação Anual das coisas que fizeram os Padres da Companhia de Jesus nas suas Missões*. Edição de Artur Viegas. 3 vols. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1930-1942.
- Lach, Donald F. & Van Kley, Edwin J., *Asia in the Making of Europe - Volume III: A Century of Advance*. 4 tms. Chicago: The Chicago University Press, 1993.
- Linschoten, Jan Huygen van, *Itinerário ou Viagem de Jan Huygen van Linschoten às Índias Orientais*. Edição de Arie Pos & Rui Manuel Loureiro. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, 1997.
- Livro das cidades, e fortalezas que a Coroa de Portugal tem nas partes da Índia*. Edição de Francisco Paulo Mendes da Luz. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1960.
- Lobato, Manuel, *Política e Comércio dos Portugueses na Insulândia. Malaca e as Molucas de 1575 a 1605*. Macau: Instituto Português do Oriente, 1999.
- Loureiro, Rui Manuel, *A Biblioteca de Diogo do Couto*. Macau: Instituto Cultural de Macau, 1998.
- Loureiro, Rui Manuel, *Fidalgos, Missionários e Mandarins. Portugal e a China no Século XVI*. Lisboa: Fundação Oriente, 2000.
- Masselman, George, *The Cradle of Colonialism*. New Haven: Yale University Press, 1963.
- Meilink-Roelofs, M. A. P., *Asian Trade and European Influence in the Indonesian Archipelago between 1500 and about 1630*. Haia: Martinus Nijhoff, 1969.
- Ollé, Manel, *La empresa de China - De la Armada Invencible al Galeón de Manila*. Barcelona: Alcantilado, 2002.
- Pinto, Paulo Jorge de Sousa, *Portugueses e Malaios. Malaca e os Sultanatos de Johor e Achém, 1575-1619*. Lisboa: Sociedade Histórica da Independência de Portugal, 1997.
- Santos, João dos, *Etiópia Oriental e Vária História de Cousas Notáveis do Oriente*. Edição de Manuel Lobato & Maria do Carmo Guerreiro Vieira. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, 1999.
- Silva, Daya de, *The Portuguese in Asia*. Zug, Suíça: IDC, 1987.
- Silveira, Francisco Rodrigues, *Reformação da Milícia e Governo do Estado da Índia Oriental*. Edição de Benjamin N. Teensma, Luís Filipe Barreto & George D. Winius. Lisboa: Fundação Oriente, 1996.
- Solis, Duarte Gomes, *Discursos sobre los comercios de las dos Indias*. Edição de Moses Bensabat Amzalak. Lisboa: s. e., 1943.
- Solis, Duarte Gomes, *Alegacion en favor de la Compañia de la India Oriental*. Edição de Moses Bensabat Amzalak. Lisboa: s. e., 1955.
- Suárez, Thomas, *Early Mapping of Southeast Asia*. Hong Kong: Periplus, 1999.
- Subrahmanyam, Sanjay, *O Império Português Asiático, 1500-1700. Uma história política e económica*. Lisboa: Difel, 1995.
- Veen, Ernst van, *Decay or Defeat? An inquiry into the Portuguese decline in Asia, 1580-1645*. Leiden: Research School of Asian, African, and Amerindian Studies, 2000.
- Veen, Ernst van & Klijn, Daniel, *A Guide to the Sources of the History of Dutch-Portuguese Relations in Asia (1594-1797)*. Leiden: Institute for the History of European Expansion, 2001.