A Captura do Galeão *Santiago* em 1602

André Murteira*

Em Abril de 1602, o galeão português *Santiago* foi capturado por dois navios neerlandeses ao largo da ilha de Santa Helena, no Atlântico Sul. Aquando da captura, viajava para Portugal, vindo da Índia, e, na escala em Santa Helena, então habitual na jornada Índia-Portugal, fora surpreendido pelos neerlandeses, que voltavam também da Ásia, mais precisamente do sultanato de Achém, em Samatra. O combate consistiu num duelo de artilharia de três dias, resolvido sem recurso a abordagem, pois os portugueses renderam-se quando sentiram que o galeão corria sério risco de se afundar. Dentre o grupo dos recontros entre embarcações da Carreira da Índia e navios neerlandeses, trata-se, tanto quanto sabemos, daquele que foi descrito com maior detalhe, pois existem dois relatos bastante pormenorizados dos acontecimentos: um de Francesco Carletti, um italiano que foi testemunha do combate enquanto passageiro do *Santiago*; outro de Melchior Estácio do Amaral, que esteve à frente do inquérito que se mandou fazer em Portugal ao sucedido.[1] Falta, infelizmente, um relato comparável do lado dos atacantes, pois a única descrição neerlandesa dos factos que conhecemos é, quanto ao recontro propriamente dito, curta e vaga.[2] Assim, foi sobretudo com base nos textos de Carletti e Estácio do Amaral que procurámos reconstituir este combate em que a artilharia desempenhou um papel tão importante.

O *Santiago* foi o primeiro navio da Carreira da Índia perdido no seguimento de um ataque neerlandês e esta perda veio patentear os riscos da nova conjuntura que se vivia na história da Carreira desde 1598. Em 1595, Cornelis de Houtman havia partido com quatro navios neerlandeses para a Ásia, de onde voltou em 1597 com três velas, depois de uma estadia demorada e acidentada em Java e arredores. O êxito desta viagem pioneira gerou um grande entusiasmo nas Províncias Unidas, donde, logo no ano seguinte, 1598, partiram cinco frotas ou flotilhas para o Oriente, três pela Rota do Cabo da Boa Esperança – a rota seguida por Houtman em 1595-1597 –, e duas pelo estreito de Magalhães.[3] Cada uma foi equipada por uma companhia comercial diferente, mostrando a forte vontade que havia na jovem república neerlandesa de investir no novo comércio das Índias Orientais.[4] 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.[5] 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

* Mestre em História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa pela Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa; Assistente de Investigação do Centro de História de Além-Mar, da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa; Bolseiro de Doutoramento da Fundação para a Ciência e Tecnologia.

MA in the History of the Portuguese Age of Discovery from the Faculty of Social and Human Sciences in Lisbon's Universidade Nova. Research Assistant in the Centre for Overseas History. Ph.D. scholarship from the Portuguese Foundation for Science and Technology.

expôs a Carreira da Índia a riscos novos. Com a Rota do Cabo navegada agora por navios potencialmente hostis, as naus da Carreira deixaram de poder contar com uma viagem isenta de ameaças humanas longe da Europa, sobretudo na ilha de Santa Helena, escala comum de portugueses e neerlandeses à vinda da Ásia. É verdade que, ao contrário do que por vezes se pensa, os primeiros neerlandeses a irem ao Oriente estavam a princípio proibidos de atacar sem mais os portugueses e espanhóis que encontrassem, sendo autorizados a utilizar a violência apenas em legítima defesa.[6] A proibição não bastou, no entanto, para evitar conflitos, alguns deles com navios da Carreira da Índia. O primeiro deu-se logo em 1597, quando um dos navios de Houtman, de retorno à Europa, teve uma troca inconsequente de tiros com uma nau portuguesa perto de Santa Helena.[7] E em 1600, outra vez em Santa Helena, a *S. Simão* foi atacada por duas embarcações neerlandesas da Zelândia, que, no fim, logrou pôr em fuga.[8]

Dois anos depois, em 1602, o *Santiago* já não conseguiu fazer o mesmo. Tinha partido para a Ásia em 1601, enquanto embarcação capitânia de uma armada extraordinária de auxílio enviada a par da armada regular daquele ano – a primeira de uma série de armadas do mesmo género mandadas ao Oriente na primeira década do século XVII.[9] Estas chamadas armadas de socorro caracterizavam-se por terem um capitão-mor próprio e serem compostas por embarcações nomeadas geralmente como galeões e não como naus. Destinavam-se também a ficar no Índico, não sendo, contudo, claro se era já esse o caso da de 1601.[10] Se o era, o número reduzido de navios que conseguiram chegar nesse ano à Índia impossibilitou de certeza a manutenção de qualquer deles no Oriente, face à necessidade de expedir o máximo possível de carga para Portugal.

Quer as três naus da armada regular, quer os seis galeões da armada de socorro partiram de Lisboa em datas desaconselhadamente tardias, já depois de

"Representação fiel do aspecto da ilha de Santa Helena do lado de leste, norte e oeste, situada na altura de 16 graus da banda sul da linha equacional".
In Arie Pos e Rui Manuel Loureiro (eds.), Jan Huygen van Linschoten, *Itinerário, Viagem ou Navegação para as Índias Orientais ou Portuguesas* (Lisboa, CNCDP, 1977).

Março: cinco dos galeões a 10 de Abril, duas das naus a 20, um galeão e uma nau retardatários a 27. Devido ao adiantado das datas, cinco dos navios arribaram a Portugal e apenas quatro dos galeões partidos menos tarde dobraram o cabo da Boa Esperança. Como um deles naufragou depois na ilha de Socotorá, no Índico, chegaram apenas três à Índia, ou seja, metade da armada de socorro, desacompanhada de qualquer navio da armada regular.[11]

O *Santiago* foi um destes três galeões, partindo depois de Goa para o reino no dia de Natal de 1601, com cerca de 300 pessoas a bordo.[12] Dois factos foram determinantes para a sua captura posterior. O primeiro foi ter largado sobrecarregadíssimo. Sabe-se que isso era frequente nos navios da Carreira na torna-viagem, mas o galeão terá sofrido particularmente com a circunstância, pois, sendo feito para "as armadas do reino", era "franzino para carregar".[13] A falta nesse ano das grandes naus das armadas regulares contribuiu de certeza para a situação, que era tal que teve de se começar a alijar fazenda logo no princípio da viagem, ainda com bom tempo. Veremos que o excesso de carga do galeão não só constringiu muito a sua mobilidade em combate, como, pelo atravancamento do espaço a bordo, prejudicou a disposição da artilharia e dificultou o seu manuseamento. As vantagens que, em princípio, deveriam advir de se tratar de um navio mais adequado à guerra foram assim neutralizadas pelas suas insuficiências enquanto navio de carga, pelo menos em comparação com as grandes naus da Carreira.

O segundo facto determinante para a captura foi o navio ter seguido viagem sozinho e com ordens expressas para se reunir em Santa Helena aos outros dois galeões, partidos não de Goa, mas de Cochim. Estas eram, desde 1594, as instruções em vigor para todos os navios partidos da Índia para Portugal. Por trás da insistência na escala e reagrupamento obrigatórios na ilha, estava a preocupação de garantir a chegada em grupo dos navios às águas açorianas e à costa portuguesa, onde se temiam ataques ingleses, frequentes desde o início da guerra anglo-espanhola de 1585-1604. Que tais receios eram fundados, mostra-o o destino da *S. Valentim*, uma nau partida da Índia em 1600, invernada na ilha de Moçambique e capturada por ingleses em Sesimbra, em Junho de 1602,[14] perto da altura provável de chegada do *Santiago*, caso tivesse tido uma viagem sem problemas.

Só que, desde que os neerlandeses haviam começado a navegar a Rota do Cabo, fazer de Santa Helena o lugar de reunião da armada expunha igualmente os navios a encontros desagradáveis, como o atestavam os acontecimentos de 1597 e de 1600. Ciente deste novo tipo de risco, a gente a bordo do *Santiago*, depois de dobrar o cabo, instou com veemência o capitão-mor, António de Melo e Castro, a evitar a ilha, dado que, além do mais, haveria no galeão água e mantimentos bastantes para chegar a Lisboa sem escalas. O instado concordou que seria o mais desejável, mas declarou-se impossibilitado de desobedecer ao regimento, limitando-se a mandar preparar o navio para combate.

Quando os portugueses chegaram a Santa Helena, a 14 de Março, depararam, como temiam, com navios neerlandeses. A 6 deste mês tinham aportado à ilha o *Zeelandia* e o *Langebark*, da *Verenigde Zeeuwsche Compagnie*, vindos do Achém, juntando-se-lhes alguns dias depois o *Witte Arend*, da *Nieuwe Brabantsche Compagnie*, vindo provavelmente de Bantem, em Java. Os dois primeiros tinham, a pedido do último, acedido a prolongar um pouco a escala, garantindo, sem saber, o seu encontro com o galeão, que foram os únicos a atacar (o *Witte Arend* não passou de um espectador do combate). Os atacantes dos portugueses eram zelandeses regressados de uma viagem ao Achém comercialmente insatisfatória,[15] pois, apesar de a sua flotilha, originalmente de quatro velas, ter conseguido um êxito diplomático ao reparar as relações dos neerlandeses com o sultão de Achém, encontrou preços de tal maneira altos que apenas o *Zeelandia* e o *Langebark* tiveram carga para voltar à Europa, vendo-se os dois outros navios obrigados a ir tentar a sorte noutros sítios do Arquipélago.[16] Francesco Carletti afirma que só a captura do *Santiago* impediu os investidores na viagem de perder dinheiro.[17]

Os resultados comerciais decepcionantes da expedição constituíram provavelmente um estímulo de peso para atacar o navio português, que deve ter aparecido aos olhos dos zelandeses como um remédio providencial de última hora. Sucedia, porém, que não estavam formalmente autorizados a atacá-lo sem provocação prévia[18] (ao contrário dos portugueses, cujo capitão-mor tinha licença para tomar a ofensiva contra

quaisquer neerlandeses que encontrasse).[19] Foi um tiro disparado do galeão que forneceu o pretexto para o assalto. Existem três versões dos factos, algo divergentes entre si, como seria de prever.

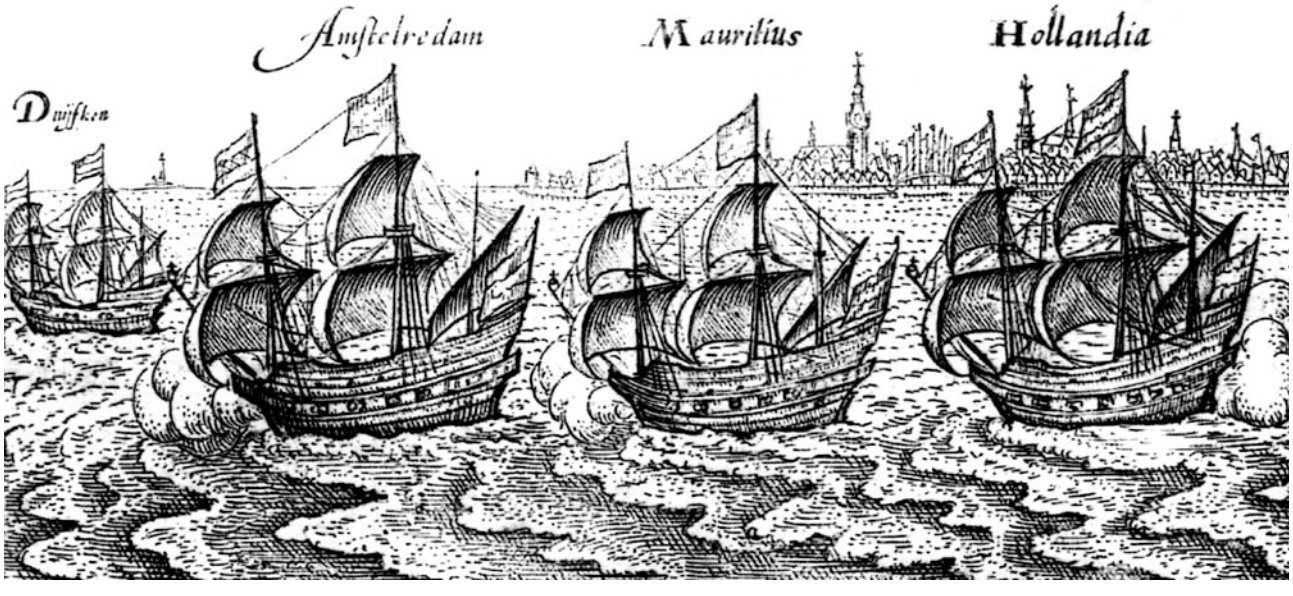
O relato neerlandês dos acontecimentos – um documento oficial – descreve como se despachou um batel para junto do galeão com mensagens amistosas, que foram respondidas com rudeza pelos portugueses. Em seguida o *Langebark* aproximou-se do *Santiago*, renovando os cumprimentos e votos de amizade, a que se replicou com tiros, suscitando protestos escandalizados, em português, dos alvejados. Isto não impediu a continuação dos disparos, que acabaram por fazer dois mortos e um ferido grave, tornando inevitável uma resposta.[20]

O relato português, de Melchior Estácio do Amaral, confirma que foi o galeão a disparar primeiro, mas porque os outros navios vinham ao seu encontro "com bandeiras, e galhardetes largos, tocando trombetas, com toda a artilharia abocada, e a gente coberta, que são sinais claros de batalha",[21] não convindo deixar o mais adiantado deles aproximar-se mais. Refere ainda que a resposta ao primeiro tiro português foi imediata.

O italiano Carletti corrobora, no fundamental, a versão de Estácio do Amaral, mas com a diferença importante de que critica a exaltação e precipitação dos portugueses,[22] que teriam cedido facilmente às provocações dos neerlandeses, aos ouvidos dos quais diz que o tiro soou provavelmente como "*une invitation par trop conforme à leur désir de combattre et qu'ils avaient sans doute attisée de cette manière pour mieux nous capturer*".[23] Parece claramente a descrição mais honesta e crível do sucedido.

O essencial dos acontecimentos posteriores resume-se em poucas linhas. O *Santiago* e o *Langebark* começaram, ancorados, a trocar tiros por volta das oito horas da manhã,[24] não tardando o *Zeelandia* em juntar-se ao combate,[25] que durou até à noite. Os portugueses decidiram então cortar amarras e deixar a ilha, mas foram alcançados no alto mar, já dia, pelos neerlandeses, que os bombardearam até ao pôr-do-sol. No dia seguinte a luta continuou e, com o galeão com as bombas entupidas com pimenta extravasada e a ponto de se afundar, um motim a bordo forçou a sua rendição, contra a vontade do capitão-mor. A tripulação e passageiros foram distribuídos pelos navios neerlandeses, seguindo em cativeiro numa viagem de 22 dias até à ilha de Fernando Noronha, perto do Brasil. Aí, os novos donos do *Santiago* gastaram mais de um mês a repará-lo, após o que seguiram viagem para a Europa, deixando os portugueses na ilha, com uma embarcação improvisada que lhes fabricaram e com a qual alguns deles conseguiram ir buscar socorro ao Brasil. O valor do saque do galeão foi avaliado em 1 500 000 florins,

Partida da primeira expedição holandesa às Índias Orientais. In *Journael van de reyse der Hollandtsche scheppen*, Middelburg, 1598.



BANTAM
A
B
C
D

uma soma altíssima.[26] Não se sabe ao certo o número dos mortos em combate, mas concluiu-se, à chegada a Fernando Noronha, pelo falecimento de 40 dos 300 portugueses na luta e noutros incidentes relacionados com a captura[27] (houve mortes não só aquando da contenda, mas também durante os 22 dias de cativeiro em condições muito penosas; deram-se também vários afogamentos num episódio mal esclarecido, ocorrido, segundo uma versão, aquando da transferência acidentada dos portugueses para bordo dos navios neerlandeses depois da captura, segundo outra, durante um acesso de pânico provocado pelo naufrágio aparente do galeão já depois de tomado).[28]

Uma análise atenta das descrições do combate de Carletti e, sobretudo, de Melchior Estácio do Amaral deixa claro que o sucesso dos neerlandeses se deveu a três factores principais: a superior mobilidade dos seus navios, a maior quantidade, potência e eficiência da sua artilharia e a superioridade numérica. A estes factores, há que juntar a possibilidade de uma decisão menos feliz do comando português ter facilitado a tarefa dos captores.

As duas embarcações neerlandesas foram descritas por Estácio do Amaral como "navios de guerra, feitos para isso" e, portanto, de tipo idêntico ao "navio de armada" que era o *Santiago*.[29] Sabemos que o *Zeelandia* tinha cerca de 300 *lasten*[30] e o *Langebark* cerca de 150. Com tais tonelagens, é normal que se mostrassem mais móveis que o *Santiago*, classificado pela mesma fonte como um navio de cerca de 400 *lasten*.[31] Mas de certeza que foi a sobrecarga do galeão o que mais lhe tolheu a navegabilidade, ao passo que o que os portugueses descreveram como o estado "boiante" dos navios neerlandeses não podia deixar de favorecê-los.[32]

Antes mesmo de o combate começar, o *Zeelandia* e o *Langebark* tiveram oportunidade de patentear a sua ligeireza e navegabilidade de maneira preocupante para os portugueses. Os acontecimentos de 1600 haviam motivado, apesar de tudo, uma pequena reformulação das instruções para a torna-viagem dos navios da Carreira. Embora se continuasse a obrigá-los a escalar Santa Helena, mandou-se-lhes, por precaução, fundear junto à chamada ponta do Esparvel, na costa norte.[33] O melhor local para fazer aguada e o ancoradouro habitual dos portugueses era a actual Jamesbay, a noroeste. Para chegar lá, havia, contudo, que passar rente ao Esparvel, sem o que se corria o risco de se ser arrastado para o alto mar e perder-se a escala. Ao mandar os navios fundearem perto da ponta, pensava-se tolher a entrada na ilha de eventuais inimigos que chegassem depois. Ao mesmo tempo, julgava-se que lá ficariam em segurança de inimigos vindos antes, pois cria-se que os ventos e correntes dominantes impediam as embarcações já fundeadas no ancoradouro habitual de retroceder na direcção da ponta.[34] Os neerlandeses encontrados pelo *Santiago*, porém, virando primeiro na volta do mar, vieram, bolinando, ter com ele em pouco tempo, mostrando-se capazes daquilo que estava então para além das possibilidades dos navios portugueses, o que não augurava nada de bom.

Segundo Estácio do Amaral, depois do primeiro dia de hostilidades, junto da ponta do Esparvel, Francisco de Melo e Castro decidiu tentar a sorte no alto mar por, no sítio onde estava, "as suas naus (dos neerlandeses) serem tão veleiras que, cada vez que quisessem, se podiam melhorar de sítio mais acomodado à ofensa do galeão, do qual os não podiam ofender, estando (o galeão) ancorado a pé quedo recebendo baterias".[35] Carletti descreveu o Esparvel como uma baía pequena com lugar somente para um ou dois navios, mas isso aparentemente não bastou para tolher os movimentos dos neerlandeses.[36] O *Santiago*, a princípio, conseguiu algumas descargas bem sucedidas quando o colocaram de través para os inimigos, ligando-o a terra por um cabo. Ficava assim em posição de utilizar melhor a sua artilharia, concentrada nas ilhargas (já o sucesso da *S. Simão* em 1600 se devera exactamente à capacidade de executar essa manobra).[37] Mas o *Zeelandia* e o *Langebark* reagiram, corrigindo a posição para o que precisaram apenas de fazer-se ao mar e voltar.[38] A partir de então o galeão não teve outra escolha que não fosse a de permanecer o tempo todo "ancorado a pé quedo recebendo baterias".

Confrontado com tal situação, o capitão-mor julgou, erradamente, que "de outra maneira seria andando à vela", no alto mar. Mas as coisas estiveram longe de melhorar depois de o *Santiago* soltar as amarras. Ao deixar a ilha, terá, parece, tentado ainda abordar um dos inimigos, que, no entanto, souberam fugir-lhe com rapidez.[39] Estes, por seu turno, quando mais tarde, já em pleno oceano, alcançaram o galeão, concentraram-se em bombardeá-lo de uma posição mais recuada, cada

Batalha entre as armadas holandesa e portuguesa junto a Bantem, 1601. Gravura de Claes Jansz Visscher (Maritiem Museum, Rotterdam).

um de seu bordo. Para responderem, os portugueses, sem artilharia à popa, eram forçados novamente a "atravessar" o navio, inflectindo-o, no que gastavam um tempo aproveitado pelo adversário, mais rápido, para se desviar.[40] Por outras palavras, os neerlandeses no alto mar conseguiram esquivar-se tão bem ao fogo português como junto à costa.

Para além da capacidade evidenciada de evitar a artilharia contrária, os neerlandeses deram mostras de um poder de fogo notável, com que quase afundaram o muito pior armado *Santiago*. Segundo Estácio do Amaral, este contaria apenas 17 peças, ao passo que o *Zeelandia* teria 32, de bronze, e o *Langebark* 30, de calibre superior ao das portuguesas e melhor fornecidas de munições.[41]

À disparidade do poder de fogo há que juntar os efeitos nocivos da sobrecarga do galeão para a artilharia a bordo. Exactamente por virem com pouca carga, "boiantes", os navios neerlandeses traziam parte das peças – "a primeira andaina (bateria) de artilharia grossa" – sob a ponte, o que lhes permitia disparar "ao lume de água". Acresce ainda que havia o cuidado básico de manter desimpedida a zona da artilharia, para facilitar o seu maneio, ao qual ajudavam também a largueza das portinholas e qualidade dos reparos das peças. Por causa disto, os neerlandeses "borneavam (apontavam) a artilharia para a popa e proa com muita facilidade".[42]

No *Santiago*, pelo contrário, a artilharia estava toda sobre a ponte, a qual, para piorar as coisas, se encontrava atulhada de fazenda. As portinholas, já de si estreitas, ficaram ainda mais acanhadas com o "entrecostado" que se achou prudente instalar no navio em Goa por causa da sobrecarga – um reforço do costado que aumentou a sua grossura e, com ela, a do vão das portinholas, limitando os movimentos dos canos dos canhões.[43] Por fim, quase de certeza que foi o excesso de carga o responsável pela estranha ausência de peças na popa, que tão prejudicial se mostrou.

Uma causa adicional para a vantagem da artilharia neerlandesa parece ter sido a superioridade do pessoal. Estácio do Amaral referiu a indistinção entre a função de marinheiro e de bombardeiro entre os neerlandeses, "com que fazem grande vantagem aos nossos navios".[44] E Carletti afirmou que, depois da morte do condestável genovês, no segundo dia de combate, deixou de haver no galeão gente competente no ofício.[45]

Falta falar das eventuais responsabilidades do comando na perda do *Santiago*. Já vimos que Melo e Castro decidiu deixar o Esparvel porque entendeu que, ancorado junto da ilha, o galeão ficava muito exposto à artilharia dos mais manobráveis navios neerlandeses, que haviam mostrado ser capazes de se reposicionarem com proveito na baía. Acreditava que, deixando de estar imobilizado, faria melhor uso da sua artilharia. Esperava ainda sofrer menos no alto mar com o fogo rasante inimigo, a partir das baterias sob a ponte, convencido que estava que a agitação das águas obrigaria a fechar as portinholas mais baixas. As coisas não lhe correram como previra, pois o bombardeamento a que foi sujeito em pleno oceano foi bastante mais destrutivo do que o sofrido junto à costa, infligindo danos tais ao casco do navio que o deixaram a ponto de se afundar (segundo Estácio do Amaral, os estragos sofridos no Esparvel concentraram-se sobretudo no aparelho e não é, de facto, de crer que o capitão-mor decidisse fazer-se ao alto mar com danos de monta no casco; acreditou, ao que parece, no mestre, que lhe garantiu que no oceano seria difícil aos neerlandeses conseguirem mais que continuar a danificar-lhe o aparelho, o qual seria sempre reparável).[46]

Como também já vimos, quando os dois perseguidores do *Santiago* começaram a alvejá-lo de uma posição mais recuada, cada um de seu bordo, os portugueses não lhes puderam responder convenientemente por não disporem de artilharia na popa. No segundo dia no alto mar, já tinham alguma – dois sacres ou falcões –, transportados da proa para lá durante a noite, mas nem isso os salvou.[47] Segundo Carletti, foi mesmo neste dia que o galeão sofreu o grosso dos danos, quando o mar agitado de que o capitão-mor esperara ser ajudado, jogou, sim, a favor dos neerlandeses: já sem governo, o navio, levantado pelas ondas, foi expondo o casco aos inimigos de uma maneira que eles, com o seu fogo rasante, terão aproveitado ao máximo.[48] Pode dizer-se que, se Melo e Castro largara de Santa Helena com a intenção de se desenvencilhar dos neerlandeses no oceano, com o piorar da situação, o seu objectivo tornou-se apenas resistir o bastante para forçar uma abordagem. Perder um navio em combate corpo a corpo era mais honroso do que render-se apenas aos canhões inimigos, mas a gente do galeão não deixou que isso acontecesse.

Carletti foi muito crítico da decisão de deixar a ilha, defendendo que, ficando, teria sido possível,

no pior dos casos, fugir para terra com algumas das mercadorias mais preciosas, como as jóias. Diz ainda que, com o galeão ancorado, se estaria sempre em muito melhor posição para resistir do que no alto mar, pois "*là où la mer ne malmenait pas le navire, le soulevant et l'abaissant, l'artillerie ennemie ne pouvait pas lui nuire au point de le faire couler*",[49] acrecentando que os navios neerlandeses, também ancorados, não gozariam da liberdade de movimentos necessária para maximizar o seu poder de fogo.

Mesmo o relato português, altamente favorável ao capitão-mor, permite questionar a sua decisão. Esta foi tomada, segundo Estácio do Amaral, com o duplo propósito de permitir ao galeão fazer melhor uso da sua artilharia e de impedir a utilização das baterias mais baixas dos navios inimigos. Nenhum dos dois objectivos foi realizado. Pelo contrário, comparando os efeitos do bombardeamento sofrido junto à costa com os do que teve lugar no oceano, pode dizer-se que o que se conseguiu deixando a ilha foi, sim, garantir um melhor uso da artilharia neerlandesa, não da portuguesa.

É claro que, se quisermos ser inteiramente justos com Melo e Castro, podemos replicar dizendo que, apesar do seu evidente erro de cálculo, ele fez apenas a única coisa que achou que ainda podia fazer para tentar salvar o seu navio: julgando-se encurralado, sem hipóteses, no Esparvel, fugiu para o mar alto, na esperança de ver lá a situação melhorar. Não há, como é óbvio, maneira de saber se, ficando em Santa Helena, o galeão estava mesmo condenado. O importante é que o capitão-mor acreditou que estava e, em face disso, optou – muito arriscadamente – pela fuga em frente para o oceano. Ou seja, abandonou a segurança relativa conferida pela proximidade de terra – para onde seria sempre possível fugir, segundo Carletti – de modo a poder continuar a combater. Foi uma atitude condizente com a sua obstinação posterior em não se render sem uma abordagem, que quase causou a perdição do navio e conduziu a um motim.

Importa notar que, se o pragmático Carletti reprovou a actuação de Melo e Castro, o mesmo não se pode dizer de quem coube julgá-la em sede de justiça. Melchior Estácio de Amaral, além de autor do relato que temos vindo a citar, foi o responsável pela devassa mandada tirar à perda do galeão. A documentação do processo não chegou até nós, mas o próprio Estácio de Amaral diz, no relato, que o capitão-mor foi isentado de toda a culpa, como, aliás, o tom admirativo com que se lhe refere já faria adivinhar. Quem esteve em risco de ser punido foram os cabecilhas do motim, que, ao forçar a rendição, provavelmente salvaram o navio do naufrágio e a vida de todos os que lá iam. A reconsideração das circunstâncias extremas em que haviam actuado fez suspender o castigo, acabando por se reconhecer que "todos chegaram ao termo do que eram obrigados, e cumpriram com sua honra como deviam".[50]

É provável que, mais do que a rendição em si, tenha sido sobretudo o crime grave de insubordinação a pôr os chefes dos amotinados à beira da prisão. Mas é um facto que a Coroa exigia que se defendesse os seus navios até ao limite. D. Francisco Sodré Pereira, capitão do galeão *Bom Jesus*, tomado por neerlandeses em 1608, perto de Moçambique, teve de demonstrar que o fez, tal como o vice-rei D. Francisco da Gama, quando três naus a seu cargo se perderam em 1622, ao serem atacadas por uma esquadra anglo-neerlandesa, também perto de Moçambique.[51] Essa foi, plausivelmente, uma das razões por trás da resistência obstinada de Melo e Castro durante o combate, a qual, no momento da devassa, abonou de certeza em seu favor.

A perda do *Santiago* fez com que a Coroa proibisse aos navios da Carreira a escala em Santa Helena.[52] Embora nem sempre respeitada, a interdição pôs fim a estes perigosos encontros acidentais na ilha durante algum tempo. Foi, no entanto, temporária e imprudentemente levantada depois da trégua hispano-neerlandesa de 1609-1621 e, em 1613, assistiu-se na pequena ilha atlântica a um novo encontro casual que degenerou em violência[53]: três navios neerlandeses atacaram duas naus portuguesas, que afundaram um deles, fazendo os outros retirar. Por fim, em 1625, deram-se os últimos incidentes luso-neerlandeses conhecidos em Santa Helena.[54] Danificada por uma tormenta no Cabo, a nau *Conceição* teve de infringir a proibição de parar na ilha. Enquanto se tentava repará-la, um navio neerlandês de passagem atacou-a. O assalto foi repelido, mas deixou a nau inutilizada de vez. E, enquanto esperavam por ajuda do Brasil, tripulação e passageiros tiveram de repelir mais um ataque, desta vez de três navios da VOC e de um inglês.

Temos portanto que o combate do *Santiago* com o *Zeelandia* e o *Langebark*, terminado com a tomada do galeão, não se

distinguiu apenas dos recontros inconsequentes de 1597 e 1600, pois, em 1613 e 1625, outros navios portugueses foram atacados por navios neerlandeses casualmente encontrados em Santa Helena, sempre sem sucesso. Mais, no período em que estão estudados em pormenor os choques luso-neerlandeses na Rota do Cabo,[55] o galeão de Francisco de Melo e Castro foi a única embarcação da Carreira da Índia tomada por neerlandeses na sequência de um encontro casual. Todas as outras capturas foram levadas a cabo por esquadras destacadas de propósito para missões de corso,[56] que, apesar de esporádicas, mostraram ser mais perigosas para as naus da Carreira que os navios que estas encontravam ocasionalmente na Rota do Cabo. Por tudo isto, a captura do *Santiago*, apesar de indiscutivelmente espectacular, deve ser também considerada um acontecimento atípico. RC

Nota do autor: Este artigo constitui o desenvolvimento de uma parte do nosso artigo "Combates luso-neerlandeses em Santa Helena (1595-1625)", oferecendo uma descrição bastante mais detalhada do episódio da captura do galeão *Santiago*, nesse artigo apenas resumida. Cf. André Murteira, "Combates luso-neerlandeses em Santa Helena (1595-1625)", in *Anais de História de Além-Mar*, vol. VII, 2006, pp. 65-79.

NOTAS

1 Cf. Francesco Carletti, *Voyage autour du monde de Francesco Carletti (1594-1606)*, Paris, Chandeigne, 1999, pp. 267-284; "Tratado das batalhas do galeão "Santiago" no ano de 1602 e da nau "Chagas" no ano de 1593", in Bernardo Gomes de Brito (ed.), *História Trágico-Marítima*, Vol. II, Lisboa, Afrodite, 1972, pp. 737-789;

2 O relato é parte da acta do relatório apresentado pelos captores do galeão à chegada às Províncias Unidas. Cf. W. S. Unger (ed.), *De oudste reizen van de Zeeuwen naar Oost-Indië, 1598-1604*, Haia, Martinus Nijhoff, 1948, pp.138-144.

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

4 Só em 1602 as várias companhias comerciais responsáveis pelas primeiras viagens neerlandesas a Asia por mar se fundiram na célebre Companhia das Índias Orientais neerlandesa, vulgo VOC (*Verenigde Oost-Indische Compagnie*).

5 É verdade que antes se dera já a viagem do inglês James Lancaster (1591-1594) ao Oriente, também pela Rota do Cabo. Mas esta expedição não teve continuidade, pois os ingleses só regressaram em definitivo à Ásia depois, motivados pelo exemplo dos neerlandeses. Cf. Sanjay Subrahmanyam, "A intervenção inglesa na Índia (1604-1623). O ataque às Molucas pelos Neerlandeses" in Luís Albuquerque (ed.), *Portugal no Mundo*, Vol. V, Lisboa, Ed. Alfa, 1989, p. 27.

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

7 Cf. André Murteira, *A Carreira da Índia e o Corso Neerlandês, 1595-1625* (policopiado), Lisboa, 2006, pp. 17-18.

8 Cf. *ibidem*, pp. 18-24.

9 Seriam enviadas armadas semelhantes à Ásia em 1604, 1607 e 1608. Cf. André Murteira, *A Carreira da Índia...*, pp. 42-49, 55-83.

10 As armadas de socorro posteriores foram expressamente motivadas pela necessidade de reforçar as armadas do Estado da Índia com navios da metrópole, para fazer frente aos ingleses e neerlandeses na Ásia. Melchior Estácio do Amaral diz, porém, que, em 1601, se tencionava apenas enviar gente, munições e dinheiro, fosse pelo desgaste da guerra recente com o Kunjali de Calecute, no Malabar, fosse por outra razão. Não menciona intenções de manter navios na Índia. Cf. Bernardo Gomes de Brito (ed.), *História Trágico-Marítima*, Vol. II, pp. 737-738. Que pelo menos alguns deles estariam destinados a voltar, atesta-o o facto de o capitão-mor ter levado instruções sobre como devia proceder no regresso. Cf. *ibidem*, pp. 740-742 e *Boletim da Filmoteca Ultramarina Portuguesa*, n.º 2, Lisboa, 1955, p. 255. Mas note-se que, para levar dinheiro, e mesmo munições, não devia haver grande necessidade de uma armada suplementar, sobretudo de uma armada suplementar de galeões, que não eram prioritariamente navios de carga. Acresce que, posteriormente, a captura do *Santiago* por neerlandeses foi justificada judicialmente com o argumento de que o galeão era o navio capitânia de uma armada incumbida de atacar os neerlandeses em África e na Ásia. Sabe-se que o aparecimento dos neerlandeses no Oriente causou muita preocupação em Madrid e em Lisboa e parece por isso provável que, de facto, pelo menos parte dos galeões se destinasse originalmente a permanecer no Índico para lhes fazer frente. Cf. Victor Enthoven, *op. cit.*, pp. 195-199.

11 Cf. Bernardo Gomes de Brito (ed.), *História Trágico-Marítima*, Vol. II, p. 738.

12 Cf. *ibidem*, p. 739.

13 *Ibidem*, p. 739.

14 Cf. 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 Descobrimentos Portugueses, 1998, p. 231.

15 Para a história desta expedição, cf. W. S. Unger (ed.), *De oudste reizen van de Zeeuwen naar Oost-Indië...*, pp. XLV-LI e 129-203.

16 Cf. *ibidem*, pp. 141-142.

17 Cf. Francesco Carletti, *Voyage autour du monde...*, p. 302.

18 A carta de nomeação do capitão do *Langebark* proibia-o de atacar quem quer que fosse – fosse de que nação, qualidade ou condição fosse – a não ser que lhe tentassem impedir a navegação e o tráfico, ou fazer dano ou roubar, caso em que ficava autorizado a fazê-lo com

todos os meios ao seu alcance. Determinava ainda que quaisquer bens de que se apoderasse no processo deveriam ser trazidos às Províncias Unidas, onde teriam de ser aprovados enquanto presas legítimas). Cf. W. S. Unger (ed.), *De oudste reizen van de Zeeuwen naar Oost-Indië...*, pp. 130-131. É assim falsa a alegação de Estácio do Amaral de que os neerlandeses teriam ordens para pararem em Santa Helena de propósito para assaltarem as naus portuguesas que lá pudessem aparecer. Cf. Bernardo Gomes de Brito (ed.), *História Trágico-Marítima*, Vol. II, pp. 742-743.

19 Cf. *ibidem*, pp. 741-742.

20 Cf. W. S. Unger (ed.), *De oudste reizen van de Zeeuwen naar Oost-Indië...*, pp. 142-143.

21 Bernardo Gomes de Brito (ed.), *História Trágico-Marítima*, Vol. II, p. 747.

22 Segundo diz, o fatal primeiro tiro disparado contra os neerlandeses não teria sido dado por ordem do capitão-mor, resultando antes de um assomo do piloto, no meio da exaltação geral. Cf. Francesco Carletti, *Voyage autour du monde...*, p. 271.

23 *Ibidem*, p. 271.

24 Cf. Bernardo Gomes de Brito (ed.), *História Trágico-Marítima*, Vol. II, p. 750.

25 Cf. W. S. Unger (ed.), *De oudste reizen van de Zeeuwen naar Oost-Indië...*, p. 143.

26 Cf. Ivo van Loo, "For freedom and fortune...", p. 184.

27 Cf. Bernardo Gomes de Brito (ed.), *História Trágico-Marítima*, Vol. II, p. 779.

28 Cf. *ibidem*, pp. 771-774; Francesco Carletti, *Voyage autour du monde...*, p. 278.

29 Cf. Bernardo Gomes de Brito (ed.), *História Trágico-Marítima*, Vol. II, pp. 739 e 743.

30 Um *last* era uma medida neerlandesa equivalente a cerca de dois tóneis. Cf. Jaap. R. Bruijn, Femme S. Gaastra, Ivo Schoffer (ed.), *Dutch-Asiatic Shipping in the 17th and 18th Centuries*, vol. I, p. 42.

31 Cf. W. S. Unger, *De oudste reizen van de Zeeuwen naar Oost-Indië...*, pp. 138 e 144. Na gravura de um medalhão mandado então imprimir nas Províncias Unidas para comemorar a captura do galeão representando os três navios em combate, o *Santiago* aparece correspondentemente como o maior dos três; cf. *ibidem*, ilustração IX.

32 Um navio "boiante" seria literalmente um navio sem carga, o que não era de certeza o caso destes dois neerlandeses, que os próprios portugueses estimaram que traziam, os dois juntos, cerca de 4 000 quintais de pimenta. Só que isso era o mesmo que o *Santiago* trazia só no porão e, se tivermos presente que tinha também as cobertas, castelos e convés atulhados de fazendas, vemos como era distinta a sua situação da dos neerlandeses. Estes, aliás, depois de capturarem o galeão e o levarem para Fernando Noronha, transferiram parte importante da sua carga para os seus próprios navios. Cf. Humberto Leitão e J. Vicente Lopes, *Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual*, 2.ª ed., Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1974; Bernardo Gomes de Brito (ed.), *História Trágico-Marítima*, Vol. II, pp. 739, 743 e 784.

33 Cf. o mapa desenhado para ilustrar a edição original do relato de Estácio do Amaral, em Armando Cortesão e Avelino Teixeira da Mota, *Portugaliae Monumenta Cartographica*, Vol. V, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1987, estampa 592B.

34 Em 1600, de facto, quando o ancoradouro estava então ocupado por navios portugueses, duas embarcações neerlandesas, o *Amsterdam* e o *Utrecht*, passaram seis dias na ilha fora do seu alcance, fundeadas num ponto mais a norte. Cf. André Murteira, *A Carreira da Índia ...*, p. 23.

35 Bernardo Gomes de Brito (ed.), *História Trágico-Marítima*, Vol. II, pp. 750-751.

36 Cf. Francesco Carletti, *Voyage autour du monde...*, p. 270.

37 Cf André Murteira, *A Carreira da Índia...*, p. 22.

38 "O Capitão-Mor, vendo, que na forma em que estava, muita da sua artilharia não pescava as naus dos inimigos, mandou dar um cabo em terra pela popa do galeão, pelo qual alando-se, o atravessou (o galeão) de maneira, que sentindo o inimigo o dano, que recebia de nossa artilharia, se fez à vela na volta do mar, e tornou a surgir de maneira, que se desviou da pontaria de artilharia, recebendo menor dano, e ficando uma delas pela proa (do galeão). E pelejando com esta vantagem todo o dia desfazendo, e desaparelhando o galeão, houve de parte a parte muitos mortos e feridos". Bernardo Gomes de Brito (ed.), *História Trágico-Marítima*, Vol. II, p. 748.

39 Cf. *ibidem*, pp. 751-752. Carletti não menciona o incidente.

40 "... pondo-se-lhe (o inimigo) pelas quadras com as duas combatentes do dia dantes [...] começou de dar contínua bateria por popa, uma de uma quadra, outra doutra, revezando-se, e disparando-se a artilharia de uma banda, enquanto a outra refecia: e a cercavam de tal maneira, que não houve em todo aquele dia hora, nem momento, que no galeão não empregassem contínuos pelouros, reforçados quase todos ao lume d'água, recebendo dele pouco dano, por não trazer peça alguma em popa, como por não poder jogar da sua artilharia em forma mui ostensiva: porque como ia a barlavento, e o inimigo por popa, era forçado para a sua artilharia fazer pontaria, atravessar-se, e destas guinadas se desviava o inimigo como queria". *Ibidem*, p. 761. Esta disposição mais recuada dos navios atacantes é confirmada pela representação do medalhão neerlandês comemorativo da captura. Cf. W.S. Unger (ed.), *De oudste reizen van de Zeeuwen naar Oost-Indië...*, ilustração IX.

41 Entre as peças neerlandesas havia canhões de 60 quintais, municiados com pelouros de 20 e 24 libras de ferro coado; as munições eram abundantes, com pelouros "de cadeia, e de picão, de ferro coado, afora os redondos". Das peças portuguesa, a maior era uma meia-espera, sendo ainda referidos quatro berços e dois sacres, que eram peças pequenas; as munições eram escassas, não trazendo mais que 30 pelouros "de picão e cadeia". Cf. Bernardo Gomes de Brito (ed.), *História Trágico-Marítima*, Vol. II, pp. 743-744.

42 Cf. *ibidem*, pp. 743-744

43 Cf. *ibidem*, p. 744.

44 *Ibidem*, p. 743.

45 Atribuiu o facto à venalidade dos ofícios de condestável e bombardeiro na Carreira da Índia, que se davam a quem pagasse melhor por eles, precisando apenas de passar um exame muito sumário para ser aceite. Cf. Francesco Carletti, *Voyage autour du monde...*, p. 273.

46 Cf. Bernardo Gomes de Brito (ed.), *História Trágico-Marítima*, Vol. II, pp. 750-751.

47 Cf. *ibidem*, pp. 762-764.

48 Cf. Francesco Carletti, *Voyage autour du monde...*, p. 274. Note-se que Estácio e Amaral referira já danos importantes no casco no dia anterior.

49 *Ibidem*, p. 275.

50 Bernardo Gomes de Brito (ed.), *História Trágico-Marítima*, Vol. II, p. 789.

51 Cf. André Murteira, *A Carreira da Índia...*, pp. 75, 117.

52 Cf. *ibidem*, pp. 37-38.

53 Cf. *ibidem*, pp. 88-92.

54 Cf. *ibidem*, pp. 129-130.

55 Isto é, entre 1595 e 1625. Cf. *ibidem*.

56 Em 1607, a esquadra de Paulus van Caerden tomou a *Loreto*, perto de Goa; em 1608, a esquadra de Pieter Willemsz. Verhoeff capturou o *Bom Jesus* e a *Conceição*, em Moçambique, provocando ainda a perda da *Oliveira*, perto de Goa; em 1622, perto de Moçambique, a esquadra anglo-neerlandesa de Jacob Dedel tomou a *São José*, causando também a perda da *Santa Teresa* e da *São Carlos*. No mesmo ano de 1622, a *S. João Baptista* travou, perto do Cabo, um longo combate de 19 dias com dois navios neerlandeses encontrados casualmente; acabou por perder-se em resultado do combate, dando à costa na costa sul-africana, mas não foi capturada pelos seus atacantes. Cf. *ibidem*, pp. 64-65, 70-71, 73-76, 101-105, 110-117.