



ANAIS DE HISTÓRIA DE ALÉM-MAR

Vol. IX (2008)

ISSN 0874-9671 (impresso/print)

ISSN 2795-4455 (electrónico/online)

Homepage: <https://revistas.rcaap.pt/aham>

O curso neerlandês contra a Carreira da Índia no primeiro quartel do século XVII

André Murteira 

Como Citar | How to Cite

Murteira, André. 2008. «O curso neerlandês contra a Carreira da Índia no primeiro quartel do século XVII». *Anais de História de Além-Mar* IX: 227-264. <https://doi.org/10.57759/aham2008.37369>.

Editor | Publisher

CHAM – Centro de Humanidades | CHAM – Centre for the Humanities

Faculdade de Ciências Sociais e Humanas

Universidade NOVA de Lisboa | Universidade dos Açores

Av.^a de Berna, 26-C | 1069-061 Lisboa, Portugal

<http://www.cham.fcsh.unl.pt>

Copyright

© O(s) Autor(es), 2008. Esta é uma publicação de acesso aberto, distribuída nos termos da Licença Internacional Creative Commons Atribuição 4.0 (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.pt>), que permite o uso, distribuição e reprodução sem restrições em qualquer meio, desde que o trabalho original seja devidamente citado.

© The Author(s), 2008. This is a work distributed under the terms of the Creative Commons Attribution 4.0 International License (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>), which permits unrestricted reuse, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.



As afirmações proferidas e os direitos de utilização das imagens são da inteira responsabilidade do(s) autor(es).
The statements made and the rights to use the images are the sole responsibility of the author(s).

O CORSO NEERLANDÊS CONTRA A *CARREIRA DA ÍNDIA* NO PRIMEIRO QUARTEL DO SÉCULO XVII

por

ANDRÉ MURTEIRA *

1. **Introdução: o curso contra a Carreira da Índia no período filipino, cronologia e estado da questão**¹

Nas primeiras sete décadas de existência da Carreira da Índia, os navios perdidos para corsários ou piratas foram pouquíssimos, o que não quer dizer que eles não fossem uma ameaça². A prová-lo, estava o sistema de proteção que houve necessidade de montar desde cedo, assente em armadas de escolta. Baseadas no reino, estas armadas protegiam as chamadas naus da Índia ou durante a primeira fase da viagem de ida para a Ásia, ou, sobretudo, durante a última fase da viagem de vinda, entre os Açores e Portugal³. Tratava-se, nos dois casos, de guardar os navios da Carreira em águas próximas da costa portuguesa, frequentadas assiduamente pela pirataria e corso europeus e magrebinos. O resto da rota, então, caracterizava-se ainda pela ausência de perigos humanos de monta.

* Centro de História de Além-Mar, Faculdade de Ciências Sociais Humanas – Universidade Nova de Lisboa. Mestre em História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa. Bolseiro de doutoramento da Fundação para a Ciência e Tecnologia – Ministério da Ciência, Tecnologia e Ensino Superior. E-mail: andremurteira@gmail.com

¹ O presente artigo resume as principais conclusões da minha dissertação de Mestrado em História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa, *A Carreira da Índia e o curso neerlandês, 1595-1625*, apresentada em 2006 à Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa. Um resumo semelhante, mas mais curto e em inglês, será publicado em Rui LOUREIRO, Dejanirah COUTO (eds.), *From the Mediterranean to the Indian Ocean: Sailors, Ships and Life on Board (1500-1700)*, no prelo.

² Cf. Vitorino Magalhães GODINHO, *Os descobrimentos e a economia mundial*, 2.^a edição, vol. III, Lisboa: Presença, 1983, pp. 46-48.

³ Cf. Artur Teodoro de MATOS, «A Provedoria das Armadas da Ilha Terceira e a Carreira da Índia no século XVI», in Luís de Albuquerque e Inácio Guerreiro (eds.), *II Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa*, Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical – Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga, 1985, pp. 63-72; idem, *A Armada das Ilhas e a Armada da Costa no século XVI (novos elementos para o seu estudo)*, separata da Academia de Marinha, Lisboa, 1990.

Foi só na década de 80 do século XVI que a navegação da Carreira principiou a ser afectada seriamente pelo corso. A guerra anglo-espanhola entre Filipe II e Isabel I, começada em 1585, foi caracterizada, sobretudo depois de 1588, pelo envio quase anual de esquadras inglesas a águas ibéricas, principalmente aos Açores, ponto tradicional de passagem das naus de volta da Índia⁴. Os ingleses praticaram aí o corso em grande escala, em operações conjuntas de navios da coroa isabelina e de corsários particulares. Embora o tema não tenha sido ainda estudado a fundo, parece provável que estas esquadras mistas fossem uma ameaça bastante mais temível do que aquilo que o sistema estabelecido de protecção da Carreira estaria habituado a enfrentar. De 1587 a 1602, sete navios da Carreira foram capturados ou perderam-se em consequência de ataques ingleses, sempre perto dos Açores ou de Portugal Continental⁵.

Convém notar que, se as esquadras inglesas parecem ter sido um inimigo de novo tipo para a Carreira, a zona em que elas actuavam era, no entanto, a mesma zona de risco onde as naus da Índia já tinham antes de ser protegidas da pirataria e corso mais tradicionais. Fora das águas mais próximas da costa portuguesa e do arquipélago açoriano, continuou-se a gozar por algum tempo da antiga segurança. Isto, porém, iria também mudar perto do fim do século, quando neerlandeses e ingleses estabeleceram eles próprios ligações marítimas regulares à Ásia através da Rota do Cabo. O processo conduziu rapidamente à formação da *East India Company* (1600) e da *Verenigde Oost-Indische Compagnie*, ou V.O.C. (1602), as famosas companhias das Índias Orientais inglesa e neerlandesa. Com a Rota do Cabo navegada agora por inimigos, as naus da Carreira deixaram de poder contar com uma viagem isenta de ameaças humanas longe das águas mais próximas de Portugal.

O aparecimento das companhias das Índias foi a razão principal pela qual o fim da guerra anglo-espanhola, em 1604, acabou por não trazer o sossego esperado à Carreira. Note-se que a paz de 1604 não se estendeu às regiões ultramarinas, onde a Inglaterra continuou a não aceitar as pretensões exclusivistas ibéricas: os ingleses deixaram de assolar as águas peninsulares, mas, longe delas, permaneceram uma ameaça para as naus da Índia, agora através dos navios da *East India Company*. A persistência da insegurança, contudo, deveu-se muito mais à acção dos neerlandeses. Foram eles que mais danos infligiram à Carreira a partir do princípio do século XVII – sobretudo, embora não exclusivamente, longe da Europa, através da V.O.C.

Podemos assim dizer que, na história do corso contra a Carreira da Índia no período filipino, existiu claramente uma primeira fase «inglesa», caracterizada pelos ataques do corso isabelino às naus da Índia nas águas

⁴ Cf. N. A. M. RODGER, *The Safeguard of the Sea – A Naval History of Britain, 660-1649*, Londres: HarperCollins, 1997, pp. 272-296.

⁵ 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, pp. 223-231.

ibéricas no quadro das operações da guerra anglo-espanhola de 1585-1604. A partir do princípio do século XVII, contudo, os neerlandeses foram o inimigo mais presente, no novo contexto criado pelo fim do exclusivo português da Rota do Cabo, que expôs os navios da Carreira a ataques longe dos mares mais próximos de Portugal.

O presente artigo pretende analisar o impacto do corso neerlandês sobre a Carreira durante esta fase predominantemente «neerlandesa» do corso contra as naus da Índia. O período de estudo situa-se entre 1598 – data em que os neerlandeses estabeleceram uma ligação marítima regular à Ásia, depois da viagem inaugural de 1595-1597 de Cornelis de Houtman – e 1625, ano em que o número anual de navios portugueses partidos para o Oriente começou a cair para não mais recuperar, encerrando-se com isso um capítulo da história da Carreira⁶.

Se é consensual que o corso só se tornou um problema para a Carreira a partir da década de 80 do século XVI, está por estabelecer a importância exacta do seu impacto. Para tentar aferi-la, não basta contabilizar as perdas de navios directamente resultantes de ataques corsários e calcular a sua proporção nas perdas totais. O corso podia ser indirectamente responsável por alguns naufrágios, além de que os danos que infligia não tinham de tomar sempre a forma de perdas. A questão não é simples e tem de ser analisada em relação com a informação quantitativa disponível sobre o movimento da Carreira. Resumem-se aqui as posições sobre o assunto dos autores que abordaram quantitativamente a história da Carreira da Índia.

Vitorino Magalhães Godinho⁷, depois de demonstrar a insignificância das perdas para a pirataria e para o corso até 1586, debruça-se sobre o corso inglês e neerlandês nos anos de 1586-1635⁸. Tem o cuidado de relativizar

⁶ Em 1625, regressaram a Portugal parte dos navios do último de uma série de grandes contingentes navais enviados ao Oriente entre 1619 e 1624. Encerrou-se então um período de seis anos iniciado em 1619 no qual todos os anos, com excepção de 1620, partira para o Índico uma armada extraordinária para reforçar as defesas do Estado da Índia. Despachadas de Lisboa a par dos contingentes regulares de navios destinados a regressar no ano seguinte, estas armadas engrossaram consideravelmente o movimento da Carreira no período, tal como já sucedera com uma série similar de armadas extraordinárias enviadas à Ásia entre 1605 e 1608. Das duas vezes, quis-se prover o Estado da Índia, carente de navios de alto bordo, de meios navais para enfrentar os seus novos inimigos neerlandeses e ingleses. É importante notar que foi sobretudo o número anormalmente alto de partidas para a Ásia nos anos 1605-1608 e 1619-1624 que garantiu um total relativamente alto de partidas para o Oriente no primeiro quartel do século XVII. Não foram enviadas mais armadas extraordinárias para socorrer a Índia durante a era filipina, a não ser, excepcionalmente, em 1629 e, assim, a partir de 1625, o número anual de partidas para a Ásia caiu para não mais voltar a recuperar. Na terceira parte deste artigo, refiro-me em mais detalhe à história destas duas séries de armadas extraordinárias. Todas as fontes utilizadas na reconstituição do movimento anual das armadas da Carreira entre 1598 e 1624 são fornecidas no apêndice bibliográfico no fim do artigo, devidamente discriminadas por ano.

⁷ Cf. Vitorino Magalhães GODINHO, *Os descobrimentos...* cit., vol. III, pp. 43-79.

⁸ Cf. *ibidem*, pp. 46-48.

o seu impacto, realçando que foi directamente responsável por apenas um quinto das perdas totais no período. Mas alega também que, piores que os danos directos do corso, foram os danos indirectos: «a anemia do tráfico devida à eventualidade do perigo e os resultados nefastos dos subterfúgios tentados para lhe escapar – viagens fora da monção ou no limiar da sua inversão, rotas desviadas...»⁹. Refere as interrupções do tráfego da Carreira motivadas pelo bloqueio inglês de Lisboa de 1598, pelo bloqueio neerlandês da mesma cidade de 1606 e pelo bloqueio anglo-neerlandês de Goa de 1623, que o levam a concluir que «deste modo, se extinguiu, no ocaso do século XVI e em começos do XVII, a hegemonia portuguesa sobre o Índico e uma imensa área do Atlântico, até então incontestada»¹⁰. Afirma que o medo de ingleses e neerlandeses fez crescer as partidas tardias (em Fevereiro e em Março) da Índia para Portugal no século XVII, aumentando com isso as perdas no regresso de 10% para 24% e as invernadas de 5% para 10%¹¹. Sublinha ainda como os rivais do norte da Europa contribuíram para afugentar o capital privado de investir na Carreira, pelo que representavam quer enquanto ameaça corsária, quer enquanto concorrência¹².

Em suma, Magalhães Godinho dá visivelmente grande importância ao corso na história da Carreira a partir de 1586, sobretudo pelos seus efeitos indirectos. Quando data de cerca de 1590 o início de uma crise que já não será ultrapassada na navegação portuguesa para a Índia, deixa implícita a sua ligação à ascensão do corso por essa altura¹³.

Tal como Magalhães Godinho, Bentley Duncan¹⁴ desdramatiza o impacto directo do corso sobre a Carreira¹⁵. Chama a atenção para o facto de que, no período em que ele foi mais virulento, de 1587 a 1668, só 3,8% das viagens resultaram em perdas por ataque inimigo. Mas, secundando outra vez Magalhães Godinho, acha que os efeitos indirectos dos ataques foram bastante prejudiciais. Por medo deles, teria havido navios forçados a navegar em épocas perigosas e impedidos de escalar Santa Helena e os Açores. Ter-se-ia tido também de enfrentar bloqueios de Lisboa e, mais frequentemente, de Goa, sendo-se ainda obrigado a deixar de frequentar Cochim. Os custos de protecção teriam, por fim, aumentado para níveis incontroláveis.

Duncan considera assim que os ataques, e também a concorrência anglo-neerlandesa, teriam infligido um grande desgaste financeiro à Carreira e

⁹ *Ibidem*, p. 46.

¹⁰ *Ibidem*, p. 46.

¹¹ Cf. *ibidem*, pp. 45-46.

¹² Cf. *ibidem*, p. 68.

¹³ Cf. *ibidem*, pp. 49-50.

¹⁴ Cf. Bentley DUNCAN, «Navigation between Portugal and Asia in the Sixteenth and Seventeenth Centuries», in E. J. van KLEY, C. K. PULLAPILLY (eds.), *Asia and the West. Encounters and Exchanges from the Age of Exploration*, Notre Dame, Indiana: Cross Cultural Publications – Cross Roads Books, 1986, pp. 3-25.

¹⁵ Cf. *ibidem*, pp. 15-18.

erodido a eficiência e a autoconfiança dos portugueses. Aponta-os expressamente como a causa principal da grande crise da Carreira da Índia cujo princípio data, como Magalhães Godinho, de cerca de 1590. Não deixa, porém, de realçar também o aparente declínio de qualidade da construção e manutenção naval, assim como os problemas de sobrecarga à vinda.

Segundo Duncan, entre 1591 e 1630 as perdas de navios duplicaram em relação ao período anterior de 1497-1590, passando de 10% do total de viagens para 21%. Sublinha que se teria tentado então reagir às adversidades, investindo fortemente em navios, como o prova o facto de a primeira década do século XVII ser a década que mais naus viu partir para a Índia na história da Carreira. Mas as altas perdas teriam tornado o esforço inútil e nos anos 30 entrou-se assim na fase do declínio definitivo: o movimento de navios decresceu para metade e os próprios navios, em média, diminuíram consideravelmente de tonelagem. Duncan chama ainda a atenção para o facto de a crise começada por volta de 1590 vir suceder àquelas que teriam sido as três melhores décadas de sempre da Carreira: os anos 60, os anos 70 e os anos 80 do século XVI (embora nos anos 80 as perdas tivessem principiado já a aumentar).

Convém notar que o curso e a concorrência anglo-neerlandesa são importantes para Magalhães Godinho e Duncan porque lhes permitem explicar o que ambos vêem como uma crise decisiva na história da Carreira, ocorrida nos finais do século XVI. A esta crise, é contraposto pelos dois historiadores um período anterior globalmente positivo, em que a navegação portuguesa da Rota do Cabo teria funcionado com uma eficiência muito razoável. Reabilitam assim o período anterior a 1590, refutando explicitamente a tradicional visão negativa da história da Carreira: ao estabelecer que ela apenas entrou em declínio no final de Quinhentos, conhecendo antes disso um século quase inteiro de prosperidade, contrariam a conhecida «lenda negra» da *História Trágico-Marítima*; ao defender que o declínio teve como causa principal factores exógenos, o curso e a concorrência, desvalorizam igualmente o peso da alegada incúria da navegação, tão verberada pela mesma lenda.

O trabalho mais recente de Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes¹⁶ reitera mais desenvolvidamente as ideias de Magalhães Godinho e Duncan, em geral, mas diverge deles pelo menos num ponto importante¹⁷. Tal como os seus predecessores, os autores concordam que a Carreira entrou em crise no fim do século XVI e que os efeitos directos e indirectos do curso e a concorrência inglesa e neerlandesa foram a causa principal dessa crise. Frisam que, de 1585 a 1622, o período segundo eles mais nocivo do curso anglo-neerlandês, as perdas para o curso corresponderam a 10% das viagens (excluindo arribadas, isto é, viagens abortadas por regresso prematuro ao porto de partida) e que, na segunda metade do século XVII, foram superiores

¹⁶ Cf. Paulo GUINOTE, Eduardo FRUTUOSO, António LOPES, *Naufrágios...* cit.

¹⁷ Cf. *ibidem*, pp. 80-87, 91-93, 100-110, 112-123, 161-173.

a 20% das perdas totais. Afirmam também que, «para além da questão do peso estatístico das perdas, deve ser realçado o factor de perturbação que a ameaça de ataque fazia pairar sobre os espíritos e sobre as próprias rotinas estabelecidas em torno das armadas da Carreira da Índia. Saídas tardias para escapar a bloqueios das barras de Lisboa e Goa, assim como os trajectos alterados para iludir a vigilância inimiga sobre os pontos mais perigosos da rota do Cabo, eram fenómenos que produziam, com regularidade, anomalias no normal decurso de uma viagem redonda da Carreira: arribadas, escalas inesperadas ou mesmo naufrágios por motivos não directamente imputáveis a uma presença hostil próxima»¹⁸.

Como Duncan, os autores defendem que o período imediatamente anterior à crise foi o melhor de sempre da Carreira. Constatam ainda que o aumento das perdas por sobrecarga ou mau estado dos navios contribuiu também para a crise, a par das perdas por acção inimiga, no que confirmam o que Duncan já aventara nesse sentido¹⁹. Reagem, porém, à posição relativamente «optimista» quer de Magalhães Godinho, quer de Duncan no tocante às perdas totais da Carreira. Argumentam que eles, ao analisar separadamente os números das viagens de ida e volta, obtiveram resultados enganadores, pois ida e volta seriam fases de uma mesma viagem, que precisariam de ser tratadas juntamente, como já fora feito por João Vidago²⁰. Esta diferença de método fê-los chegar a valores de 20% de perdas, onde os números de Godinho e Duncan rondavam os 10%²¹. Tais valores obrigariam a que se fosse mais prudente na reavaliação da decantada «lenda negra» da Carreira, onde Godinho e Duncan teriam ido um pouco longe de mais. Assim, entre a aceitação acrítica e a desvalorização da lenda, os autores defendem, sensatamente, que se opte pelo meio-termo²².

Noutro trabalho colectivo recente, limitado ao período 1550-1640, João Paulo Aparício e Paula Pelúcia Aparício²³ consideram que os «bloqueios navais, [e] o aumento significativo do corso por parte dos Neerlandeses e Ingleses» contribuíram para uma época difícil da Carreira entre cerca de 1590 e 1640²⁴. Segundo os seus números, o grau de êxito das viagens teria

¹⁸ *Ibidem*, p. 123.

¹⁹ Cf. *ibidem*, pp. 168-170.

²⁰ Cf. João VIDAGO, *Calendário das Armadas da Índia (1497-1640)*, separata dos *Anais do Clube Militar Naval*, n.ºs 4-6 e 7-9, Abril/Junho e Julho/Set. 1975, Lisboa. Trata-se de um importante trabalho estatístico sobre o movimento da Carreira da Índia. Não o discutimos nesta resenha bibliográfica porque constitui apenas um levantamento de dados, sem interpretação anexa.

²¹ Cf. Paulo GUINOTE, Eduardo FRUTUOSO, António LOPES, *Naufrágios...* cit., pp. 100-105.

²² Cf. *ibidem*, p. 162.

²³ Cf. João Paulo APARÍCIO, Paula Pelúcia APARÍCIO, «As relações das armadas e a Carreira da Índia: contribuições para uma análise crítica», in Inácio GUERREIRO, Francisco Contento DOMINGUES (eds.), *Fernando Oliveira e o seu tempo – humanismo e arte de navegar no Renascimento europeu (1450-1650)*, Cascais: Patrimonia, 1999, pp. 527-554.

²⁴ *Ibidem*, p. 537.

descido então dos cerca de 73,2% do período de 1550-1590 para cerca de 53,6%. Tal como João Vidago e Guinote, Frutuoso e Lopes, não calcularam separadamente os valores das viagens de ida e vinda, optando por definir o êxito de uma viagem como o regresso a Lisboa de uma viagem redonda inteira, isto é, de ida e vinda da Ásia²⁵.

Quando afirmam que a situação da Carreira piorou depois de cerca de 1590, em parte importante por causa do corso, os autores coincidem com todos os seus predecessores. Na avaliação da gravidade das perdas, estão mais próximos de Godinho e de Duncan do que de Guinote, Frutuoso e Lopes. Desdramatizando, criticam o «catastrofismo» que terá, nas suas palavras, marcado em demasia a historiografia da Carreira e declaram que a situação desta tem sido pintada em tons excessivamente negros, mesmo os anos posteriores a 1590. À luz das grandes dificuldades da viagem, o número de perdas sofridas não deve ser considerado demasiado alto, mesmo em 1590-1640, quando «o índice de resultados positivos continuou a mostrar-se francamente elevado»²⁶. Chamam ainda a atenção para o facto de que o número de partidas só caiu na década de 30 do século XVII, tendo sido até anormalmente alto na primeira década do mesmo século.

Rui Godinho²⁷, num estudo sobre a torna-viagem entre 1550 e 1649, data também de cerca de 1590 a primeira quebra séria da Carreira²⁸. Considera, contudo, que, nas duas primeiras décadas do século XVII, se deu, até certo ponto, uma recuperação. Cerca de 1620, iniciou-se uma nova quebra, esta já definitiva. Nos dois casos, o papel do corso e da concorrência inglesa e neerlandesa foi central, a par de factores como a inércia das instituições e os abusos continuados no carregamento dos navios.

Como quase todos os que o precederam, o autor distingue entre os efeitos directos e indirectos do corso, ou seja, entre as consequências imediatas de ataques e as perturbações do funcionamento da Carreira provocadas por acções de bloqueio ou por medo de ataques: «a resposta a estes ataques foi dada alterando-se as rotas, os tempos de partida ou locais de escala, o que podia ter consequências graves antes de uma correcta adaptação às novas condições»²⁹. Seguindo o que se pode chamar o consenso estabelecido,

²⁵ Trata-se de um critério discutível, pois, ao contrário quer de Vidago, quer de Guinote, Frutuoso e Lopes, os autores não distinguem, dentro dos casos de navios não regressados de viagens à Ásia, os casos dos navios perdidos e dos navios arribados a Lisboa ou que ficaram na Índia. Ora, se os arribados podem, de facto, ser considerados casos de viagens falhadas, não se pode dizer o mesmo dos navios que foram à Índia para lá ficar e conseguiram lá chegar. Acresce que não se leva também em conta os navios partidos originalmente da Ásia para Portugal (como Guinote, Frutuoso e Lopes também não haviam levado, ao contrário de Vidago).

²⁶ *Ibidem*, p. 537.

²⁷ Cf. Rui GODINHO, *A Carreira da Índia – aspectos e problemas da torna-viagem (1550-1649)* (policopiado), Lisboa, 2000, pp. 210-215.

²⁸ Cf. *ibidem*, pp. 367-373.

²⁹ *Ibidem*, p. 371.

parece inclinar-se para que os efeitos indirectos tenham sido mais graves que os directos, pelo menos em relação ao curso neerlandês: «[os] encontros indesejáveis [...] foram mesmo assim bastante menores do que alguma tradição historiográfica pretende passar; se os ingleses tiveram neste campo uma acção mais visível do que é habitual ver-se salientado, os holandeses não foram um rival demolidor, optando por formas diferentes, quiçá mais eficazes, como os bloqueios a Goa e Cochim»³⁰.

O historiador neerlandês Ernst van Veen vem, em alguns pontos importantes, contrariar as teses expostas atrás, embora o seu trabalho até se baseie nos números de Bentley Duncan³¹. Em primeiro lugar, contesta o carácter decisivo da crise da Carreira na década de 90 de Quinhentos, alegando que se teria tratado apenas de uma perturbação passageira, superada logo na década seguinte. De 1600 a 1629, a Carreira, apesar de sofrer muitas perdas, teria mantido bastante vitalidade, devido aos lucros do seu comércio privado, explorado pelos grandes mercadores cristãos-novos portugueses. O declínio teria vindo depois de 1629, com o estrondoso falhanço da Companhia Portuguesa da Índia (1628-1633). Pensada para emular as companhias neerlandesa e inglesa, teria infortunadamente sido fundada na altura em que o Conde-Duque Olivares abriu os mercados de todo o império dos Áustrias aos cristãos-novos portugueses. Com isso, o comércio privado da Carreira teria, segundo van Veen, deixado de interessar àqueles últimos, que não se dispuseram assim a investir na nova companhia. Sem o contributo do capital cristão-novo, o fracasso da empresa era uma questão de tempo e já não se conseguiu recuperar do golpe que ele constituiu. A crise decisiva da Carreira, assim, é não só remetida para um período mais tardio do que tem sido aceite até então, mas apresentada também como fruto das circunstâncias internas do império ibérico – não como o produto nem do curso inimigo, nem da concorrência económica das companhias norte-europeias³².

Em segundo lugar, o historiador neerlandês, apesar de até achar que a Carreira continuou próspera até mais tarde do que se pensava, não partilha do relativo «reversionismo» de Godinho e Duncan na questão da navegação (já posto em causa por Guinote, Frutuoso e Lopes): a Carreira pode ter mantido a vitalidade por mais tempo do que se julgava, mas isso aconteceu *apesar* das perdas bastante altas que sofreu³³. Trata-se de uma constatação sustentada pela comparação com as perdas muito inferiores ocorridas na navegação euro-asiática da V.O.C. nas suas primeiras quatro décadas de existência³⁴.

³⁰ *Ibidem*, p. 372.

³¹ Cf. Ernst van VEEN, *Decay or Defeat? – An Inquiry into the Portuguese decline in Asia, 1580-1645*, Leiden: Research School of Asian, African, and Amerindian Studies, Universiteit Leiden, 2000, pp. 57-83, 227-230.

³² Cf. *ibidem*, pp. 81-83.

³³ Cf. *ibidem*, p. 81.

³⁴ Cf. *ibidem*, p. 175.

Em terceiro lugar, van Veen é céptico quanto aos propalados efeitos do corso sobre a Carreira, que julga esporádicos até 1636, quando se iniciaram os bloqueios em série de Goa pela V.O.C., que iriam durar até 1644. Nessa altura, porém, a Carreira estaria já agonizante, não se podendo, por isso, considerar que os bloqueios vieram piorar muito as coisas. Não deixa, porém, de reconhecer que já antes se fazia sentir o impacto indirecto nocivo do corso, sublinhado pelos seus precursores: embora não pareça dar tanta importância ao fenómeno, também ele afirma que o receio de ataques ingleses e neerlandeses teria levado os portugueses a esquivar-se às rotas e tempos de partida habituais³⁵.

Podemos dizer, em resumo, que Magalhães Godinho, Duncan, Guinote, Frutuoso e Lopes, João Paulo e Paula Pelúcia Aparício e, até certo ponto, Rui Godinho concordam que a Carreira entrou em declínio no fim do século XVI; todos estão também de acordo em atribuir pelo menos boa parte da responsabilidade do declínio aos efeitos directos e indirectos do corso inglês e neerlandês e à concorrência das companhias das Índias. Ernst van Veen vem contestar este consenso, ao alegar que o declínio só começou seriamente em 1630 e que pouco teve a ver com a concorrência e com o corso, sendo que os efeitos deste até 1636 teriam sido pouco importantes. Por fim, quer Guinote, Frutuoso e Lopes, quer van Veen concordam que as perdas da Carreira, mesmo antes de entrar em declínio, não devem ser consideradas pouco graves, o que contrasta com a posição mais «optimista» de pelo menos Magalhães Godinho, Duncan e João Paulo e Paula Pelúcia Aparício sobre o assunto.

Não é minha intenção neste artigo tentar esclarecer todas as questões levantadas pela bibliografia resumida em cima. Em primeiro lugar, porque me restringi ao estudo de um período definido – 1598-1625 – dentro da época filipina, nada obrigando, como é óbvio, que o que se possa dizer do corso contra a Carreira então se aplique a todo o período filipino. Em segundo lugar, porque não tentei analisar os efeitos especificamente económicos do corso, como o afugentamento de investidores na Carreira por medo de ataques, ou a importante questão dos custos de protecção, levantada por Bentley Duncan. Concentrei-me antes em averiguar quais foram os efeitos do corso sobre a *rotina estabelecida da Carreira* – isto é, *as rotas e calendário tradicionais das naus da Índia* – de modo a confirmar se tiveram a importância que – como se viu no resumo bibliográfico acima – lhe tem sido atribuída pela historiografia. Privilegiei igualmente a análise cronológica do fenómeno do corso, que tem sido, quanto a mim, negligenciada.

As perdas directamente atribuíveis ao corso são fáceis de quantificar e é sabido que não foram, proporcionalmente, muitas. Sobre os seus efeitos indirectos, todavia, sabe-se muito menos. Se todos os autores – mesmo Ernst

³⁵ Cf. *ibidem*, pp. 80-81.

van Veen – proclamam a sua importância, ninguém tenta demonstrá-la. Apenas se fazem afirmações genéricas sobre alegadas alterações de rotas e datas de viagem provocadas pela ameaça corsária e se oferecem exemplos avulsos de perturbações que ela causou. Está por fazer o levantamento das ocorrências em que seja possível estabelecer que houve perturbações na viagem por efeito indirecto do corso. Sem ele, aquilo que se possa dizer das consequências indirectas do mesmo corso na Carreira pecará sempre por incerto.

Quanto à cronologia, Ernst van Veen, como vimos, relativizou o impacto da ameaça corsária com base numa constatação cronológica: até 1636, disse, os seus efeitos teriam sido apenas esporádicos. Nos trabalhos de quase todos os outros autores, pelo contrário, paira a impressão de que o corso teria pesado sobre as naus da Índia como uma ameaça permanente desde o fim dos anos 80 do século XVI³⁶. Não se presta sobretudo a atenção devida ao contexto muito mutável dos conflitos com ingleses e neerlandeses no Atlântico e no Índico, que tiveram períodos de intensidade bastante variável e afectaram a navegação portuguesa de maneira muito distinta conforme as regiões.

Temos assim, em resumo, que a cronologia do corso precisa de ser inquirida em detalhe e prestando especial atenção aos efeitos das actividades corsárias na rotina estabelecida da Carreira da Índia. Nas páginas adiante, procurei primeiro reconstituir a cronologia de todos os ataques neerlandeses conhecidos aos navios da Carreira entre 1598 e 1625, distinguindo no processo aqueles que resultaram de encontros casuais no mar dos que foram o produto de iniciativas planeadas (uma diferença importante, como veremos). Tentei, em seguida, determinar a proporção de viagens frustradas da Carreira provocadas directa e indirectamente pelo corso em relação ao total de viagens frustradas da Carreira no período, no que espero possa vir a ser um contributo para a difícil tarefa de determinar quantitativamente a importância dos efeitos directos e indirectos do corso sobre a navegação da Carreira.

³⁶ Só Guinote, Frutuoso e Lopes tentaram também analisar cronologicamente o fenómeno, chegando a conclusões opostas às de van Veen: para eles, foi no período de 1587-1622 que o corso foi mais intenso, sobretudo durante os pontos altos de 1587-1597 (pela acção dos ingleses nos Açores e na costa portuguesa), 1606-1608 e 1621-1622 (nos dois casos, pela acção, sobretudo, dos neerlandeses no Índico); depois de 1622, as perdas diminuíram, para recrudescerem apenas em meados do século. O problema desta periodização é que leva apenas em consideração as perdas sofridas em consequência de ataque inimigo, apesar da importância que, como vimos em cima, os autores conferem aos outros efeitos do corso. Não dão assim o relevo devido à época de 1636-1644, quando os bloqueios anuais de Goa pela V.O.C., apesar de provocarem apenas uma perda, condicionaram de maneira importante o funcionamento da Carreira. Cf. Paulo GUINOTE, Eduardo FRUTUOSO, António LOPES, *Naufrágios...* cit., pp. 120-123.

2. Recontros acidentais

Vimos que, desde que os neerlandeses começaram a navegar pela Rota do Cabo, os navios da Carreira passaram a estar sujeitos a um risco novo: o de sofrer encontros hostis nas águas mais longe de Portugal, até então quase nunca frequentadas por outros europeus. O local onde havia mais perigo de tal acontecer era a Ilha de Santa Helena, no Atlântico Sul, escalada tanto por portugueses como por neerlandeses de volta da Ásia. Em 1597, no regresso da primeira viagem neerlandesa bem sucedida ao Oriente (1595-1597), deu-se logo uma troca de tiros breve e inconsequente nos arredores da ilha³⁷. Seguiu-se um combate mais sério, em 1600, com a nau *S. Simão* a pôr em fuga dois navios neerlandeses que a tinham atacado³⁸. Em 1602, também em Santa Helena, o galeão *Santiago* saiu-se pior, acabando capturado por dois navios zelandeses³⁹.

A perda do *Santiago* fez com que se proibisse aos portugueses a escala na pequena ilha atlântica⁴⁰. Embora nem sempre respeitada, a interdição pôs fim a estes perigosos encontros acidentais durante algum tempo. Foi, no entanto, imprudentemente levantada depois da trégua hispano-neerlandesa de 1609-1621⁴¹ e em 1613 assistiu-se em Santa Helena a um novo encontro casual que degenerou em violência: três navios da V.O.C. atacaram duas naus

³⁷ Cf. G. P. ROUFFAER, J. W. IJZERMAN (eds.), *De eerste schipvaart der Nederlanders naar Oost-Indië onder Cornelis de Houtman, 1595-1597*, Haia: Martinus Nijhoff, 1915-1929, vol. II, pp. 67-69, 373-375, vol. III, pp. 57, 116-117, 132, 192, 327-328; carta régia para o Vice-Rei, 19/3/1598, in J. H. da Cunha RIVARA (ed.), *Archivo Portuguez-Oriental*, fascículo III, Nova Goa: Imprensa Nacional, 1861, pp. 864-867; «Governadores da Índia, pelo Padre Manuel Xavier», in Luís de ALBUQUERQUE (ed.), *Relações da Carreira da Índia*, Lisboa: Alfa, 1989, pp. 142-143. Para uma descrição de todos os choques luso-neerlandeses em Santa Helena até 1625, cf. André MURTEIRA, «Combates luso-neerlandeses em Santa Helena (1597-1625)», in *Anais de História de Além-Mar*, vol. VII, 2006, pp. 65-79.

³⁸ Cf. João dos SANTOS, *Etiópia Oriental e vária história de cousas notáveis do Oriente*, Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1999, pp. 646-648 e 653-672; W. S. UNGER (ed.), *De oudste reizen van de Zeeuwen naar Oost-Indië, 1598-1604*, Haia: Martinus Nijhoff, 1948, p. 62.

³⁹ Cf. «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: Edições Afródite, 1972, pp. 737-789; Francesco CARLETTI, *Voyage autour du monde de Francesco Carletti (1594-1606)*, Paris: Éditions Chandeigne, 1999, pp. 267-284; W. S. UNGER (ed.), *De oudste reizen... cit.*, pp. 138-144. Para uma descrição detalhada deste incidente, cf. André MURTEIRA, «A captura do galeão Santiago em 1602», in *Revista de Cultura/Review of Culture – Edição Internacional/International Edition*, n.º 26, no prelo.

⁴⁰ Cf. carta régia para o Vice-Rei, Março de 1604, transcrita in Maria Manuela Sobral BLANCO, *Os holandeses e o império oriental português* (policopiado), vol. II, Lisboa, 1975, p. 100; carta régia para o Vice-Rei de Portugal, 21/3/1606, publicada in Maria Emília Madeira SANTOS, «O problema da segurança das rotas e a concorrência luso-holandesa antes de 1620», separata da *Revista da Universidade de Coimbra*, vol. XXXII, 1985, pp. 148-149.

⁴¹ Cf. cartas régias para o Vice-Rei, 10/3/1611 e 8/3/1612, in Raimundo António de Bulhão PATO (ed.), *Documentos remetidos da Índia ou livros das monções*, vol. II, Lisboa: Typographia da Academia Real das Sciencias, 1884, pp. 86-87 e 209-210.

portuguesas, que afundaram um deles, o *Witte Leeuw*, fazendo os outros retirar⁴².

No ano seguinte, em 1614, teve lugar o primeiro encontro acidental violento de que há notícia certa longe de Santa Helena: de regresso a Portugal, a nau *N.ª Sr.ª do Cabo* bateu-se com dois navios neerlandeses, num episódio de que não se sabe quase nada, a não ser que se passou na zona do Cabo⁴³. Na mesma zona, em 1619, o galeão *S. Pedro* trocou também tiros com um navio neerlandês, que se clamou sem fundamento que teria afundado⁴⁴. E em 1622, a nau *S. João Baptista*, de novo perto do Cabo, travou um longo combate de dezanove dias com dois navios da V.O.C., dos quais acabou por conseguir escapar, mas num estado tal que terminou por ir dar à costa sul-africana⁴⁵.

Por fim, em 1625, deram-se os últimos incidentes luso-neerlandeses conhecidos em Santa Helena⁴⁶. 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 repellido, mas deixou a nau inutilizada de vez. Enquanto esperavam por ajuda do Brasil, tripulação e passageiros tiveram de repelir mais um ataque, desta vez de três navios da V.O.C. e de um inglês. Quando dois galeões castelhanos mandados de Salvador os vieram buscar, calhou passar pela ilha mais um navio neerlandês, o *Middelburg*. Perseguido e atacado pelos galeões, conseguiu fugir-lhes, mas terá naufragado posteriormente em resultado dos danos sofridos no combate.

⁴² Cf. C. R. BOXER, «Uma desconhecida vitória naval portuguesa no século XVII», separata do *Boletim da Agência Geral das Colónias*, 52, 1929; carta régia para o Vice-Rei, 7/1/1614, in Raimundo António de Bulhão Pato (ed.), *Documentos...* cit., vol. II, pp. 471-472; Robert STENUIT, «The Eastindiaman The Witte Leeuw», in C. L. van der PIJL-KETEL, J. B. KIST (eds.), *The Ceramic Load of the 'Witte Leeuw' (1613)*, Amesterdão: Rijksmuseum, 1982, pp. 15-21; «A Journall of a Voyage made by the Pearle to the East-India, wherein went as Captaine Master Samuel Castelton of London, and Captaine George Bathurst as Lieutenant: written by John Tatton, Master», in Samuel PURCHAS (ed.), *Hakluytus posthumus or Purchas his pilgrimes...*, vol. III, Glasgow: Maclehose, 1905, pp. 352-354; carta de Pieter Both para os *Heren Zeventien*, 10/11/1614, in P. J. A. N. RIETBERGEN (ed.), *De eerste landvoogd Pieter Both (1568-1615)*, vol. II, Zutphen: De Walburg Pers, 1987, p. 318; *ibidem*, vol. II, pp. 345-346.

⁴³ Cf. Maria Hermínia MALDONADO (ed.), *Relação das náos e armadas da Índia com os successos dellas que se puderam saber, para notícia e instrução dos curiosos, e amantes da historia da Índia*, Coimbra: Biblioteca Geral da Universidade, 1985, p. 124.

⁴⁴ Cf. José Gervásio LEITE (ed.), *Comentários do grande capitão Rui Freire de Andrada*, Lisboa: Agência Geral das Colónias, 1940, pp. 67-68.

⁴⁵ Cf. «Naufrágio da nau S. João Baptista no Cabo de Boa Esperança no ano de 1622», in António SÉRGIO (ed.), *Naufrágios e combates no mar*, vol. II, Lisboa: Editorial Sul, 1958, pp. 11-15; H. T. COLENBRANDER (ed.), *Jan Pieterz. Coen, bescheiden omtrent zijn bedrijf in Indie*, vol. I, Haia: Martinus Nijhoff, 1919, pp. 755-757.

⁴⁶ Cf. C. R. BOXER, «On a Portuguese Carrack's Bill of Lading in 1625», in *From Lisbon to Goa, 1500-1750*, Londres: Variorum Reprints, 1984, artigo VII, pp. 186-200; G. J. HOOGWERFF (ed.), *Journalen vande gedenckwaerdige reijzen van Willem Ijsbrantsz. Bontekoe, 1618-1625*, Haia: Martinus Nijhoff, 1952, pp. 162-166, 184-188.

Isto é, em resumo, tudo o que se sabe de certo dos incidentes luso-neerlandeses na Rota do Cabo resultantes de encontros acidentais durante o período em estudo: oito casos registados em 28 anos, apenas dois dos quais com consequências fatais para portugueses, em 1602 e 1622, e dois para neerlandeses, em 1613 e 1625. Parece claramente pouco e justificaria que se dissesse que os encontros acidentais violentos quase não afectaram a Carreira durante esta altura, não fora o importante facto de ter deixado de se escalar Santa Helena por sua causa.

3. Ataques planeados

Distintos dos incidentes gerados por encontros casuais foram os ataques planeados, potencialmente mais perigosos. Em 1599, uma grande esquadra neerlandesa partida das Províncias Unidas e comandada por Pieter van der Does passou pela Corunha, pelas Canárias e por S. Tomé em missão de corso⁴⁷. Não encontrou navios da Carreira, mas cruzou águas ibéricas numa altura em que, normalmente, se poderia ter deparado com eles. Mesmo não tendo encontrado nenhum, foi um sinal preocupante, pois mostrou que os neerlandeses eram capazes de repetir os raids corsários praticados por ingleses durante a guerra anglo-espanhola de 1585-1604 e que, em 1599, haviam já provocado a perda de seis navios da Carreira, sempre perto da costa de Portugal ou dos Açores⁴⁸.

O balanço financeiro da expedição de van der Does esteve longe de ser favorável, levando a que só sete anos depois se voltasse a enviar esquadras neerlandesas a águas ibéricas em missões de corso, agora com o apoio da recém-criada V.O.C – fundada em 1602 –, que patrocinou três expedições do mesmo género em 1606-1607. 1606 foi o ano das duas expedições de Willem Haultain a águas peninsulares: a primeira logrou reter em Lisboa os oito navios portugueses que se planeava mandar nesse ano à Ásia⁴⁹, mas a segunda já não logrou infligir danos à Carreira⁵⁰, tal como a expedição similar de Jakob van Heemskerck em 1607⁵¹.

A par destas expedições a águas ibéricas, que se inspiravam claramente no que os ingleses tinham feito na guerra anglo-espanhola de 1585-1604,

⁴⁷ Cf. Jaap R. BRUIJN, *The Dutch Navy of the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, Columbia: University of South Carolina Press, 1993, p. 21; Victor ENTHOVEN, *Zeeland en de opkomst van de Republiek – Handel en strijd in de Scheldedelta, c. 1550-1621*, Leiden, 1996, pp. 183-188; Maurits A. EBBEN, «El ataque de van der Does a Canarias y la expansión neerlandesa a finales del siglo XVI y comienzos del siglo XVII», in Antonio de Béthencourt Massieu (ed.), *IV centenario del ataque de van der Does a Las Palmas de Gran Canaria (1999)*, Las Palmas: Cabildo de Gran Canaria, 2001, pp. 147-156.

⁴⁸ Cf. Paulo GUINOTE, Eduardo FRUTUOSO, António LOPES, *Naufrágios...* cit., pp. 223-230.

⁴⁹ Cf. Victor ENTHOVEN, *Zeeland...* cit., pp. 188-190; Maria Manuela Sobral BLANCO, *Os holandeses...* cit., vol. II, pp. 125-126.

⁵⁰ Cf. Victor ENTHOVEN, *Zeeland...* cit., p. 190.

⁵¹ Cf. *ibidem*, pp. 190-192.

a Carreira viu-se confrontada com ataques organizados de novo tipo, no Índico. Em 1604, 1607 e 1608, Steven van der Hagen⁵², Paulus van Caerden⁵³ e Pieter Willemsz. Verhoeff⁵⁴, comandando esquadras consideráveis da V.O.C. mandadas ao Arquipélago Indonésio, passaram de caminho pelo Índico Ocidental com o propósito expresso de interceptar as naus da Índia, para o que pararam os três na Ilha de Moçambique e depois na costa ocidental da Índia, designadamente em Goa e no Malabar: o primeiro, em 1604, não conseguiu tomar nau alguma; o segundo, em 1607, tomou a *Loreto* perto de Goa⁵⁵; o terceiro capturou o *Bom Jesus* perto de Moçambique, provocando ainda a perda da *Consolação*, em Moçambique, e da *Oliveira*, perto de Goa⁵⁶. Quer van Caerden, em 1607, quer Verhoeff, em 1608, aproveitaram a sua estadia na Ilha de Moçambique para montar cerco à fortaleza portuguesa lá situada, das duas vezes sem sucesso⁵⁷.

Estes três raids corsários de longo alcance integravam-se numa ofensiva de curta duração que a V.O.C. lançou contra os portugueses na Ásia entre 1604 e 1609. Fizeram parte do grupo das primeiras operações militares neerlandesas de monta contra o Estado da Índia, as mais importantes das quais foram os cercos bem sucedidos das fortalezas portuguesas de Amboíno e de Tidore, na Indonésia, em 1605, e o grande cerco falhado a Malaca de 1606. Depois de 1609, porém, o ímpeto ofensivo da V.O.C. esmoreceu e,

⁵² Cf. J. K. J. de JONGE, *De opkomst van het Nederlandsch gezag in Oost Indie*, vol. III, Haia: Martinus Nijhoff, 1865, pp. 26-35, 146-147, 164-176, 204-205; N. MACLEOOD, *De Oost-Indische Compagnie als zeemogendheid in Azië*, vol. I, Rijswijk: Blankwaardt & Schoonhoven, 1927, pp. 16-52; «Beschrijvinghe van de tweede Voyagie... onder den Heer Admiraal Steven vander Hagen...», in Izaäk COMMELIN (ed.), *Begin ende voortgangh van de Nederlantsche geotroyeerde Oost-Indische Compagnie. Vervattende de voornaemste reysen bij de inwoonderen derselver provinciën derwaerts gedaan...*, vol. III, Amesterdão, 1646, relato I, pp. 1-4, 7-9, 34.

⁵³ Cf. A. de BOOY (ed.), *De derde reis van de V.O.C. naar Oost-Indie onder het beleid van admiraal Paulus van Caerden, uitgezeild in 1606*, 2 vols., Haia: Martinus Nijhoff, 1968-1970.

⁵⁴ Cf. M. E. van OPSTALL (ed.), *De reis van de vloot van Pieter Willemsz Verhoeff naar Azië, 1607-1612*, 2 vols., Haia: Martinus Nijhoff, 1972.

⁵⁵ Cf. A. de BOOY (ed.), *De derde reis...* cit., vol. I, pp. 115, 182-183; carta de Paulus van Caerden para os *Heren XVII*, 9/1/1608, in *ibidem*, vol. II, pp. 132-133; carta da Câmara de Goa para o Rei, 1607, in J. H. da Cunha RIVARA (ed.), *Archivo...* cit., fascículo I, parte II, p. 197.

⁵⁶ Cf. M. E. van OPSTALL (ed.), *De reis...* cit., vol. I, pp. 215-216, 220-221, 223; carta régia para o Vice-Rei, 19/3/1610, in Raimundo António de Bulhão PATO (ed.), *Documentos...* cit., vol. I, pp. 391-392; A. Meyrelles do SOUTO (ed.), «Hystorya dos cercos que os Olandezyes puzerão à fortaleza de Mozambique o anno de 607 e 608...», in *Studia*, 12, 1963, pp. 535-536, 544; carta de Câmara de Goa para o Rei, 25/12/1608, in J. H. da Cunha RIVARA (ed.), *Archivo...* cit., fascículo I, parte II, pp. 219-220.

⁵⁷ Cf. A. de BOOY (ed.), *De derde reis...* cit., vol. I, pp. 102-113, 167-177; carta de Paulus van Caerden para os *Heren XVII*, 9/1/1608, in *ibidem*, vol. II, pp. 127-131; A. Meyrelles do SOUTO (ed.), «Hystorya...» cit., pp. 484-546; João dos SANTOS, *Etiópia...* cit., pp. 301-305; M. E. van OPSTALL (ed.), *De reis...* cit., vol. I, pp. 215-222. Para uma descrição detalhada destas incursões no Atlântico e no Índico Ocidental, cf. André MURTEIRA, «A Carreira da Índia e as incursões neerlandesas no Índico Ocidental e em águas ibéricas de 1604-1608», in João Paulo Oliveira e COSTA (ed.), *Actas do XII Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa*, Lisboa: Centro de História de Além-Mar, no prelo.

apesar de, em 1613, se ter assistido ainda à tomada pela Companhia do forte português de Solor perto de Timor⁵⁸, e de se terem registado também conflitos luso-neerlandeses importantes em Paleacate, no Sudeste da Índia, e no Estreito de Malaca, passou-se mais de uma década até se assistir a uma nova expedição neerlandesa de corso ao Índico Ocidental.

Na Europa, o progresso das negociações de paz hispano-neerlandesas a partir de 1607 acarretou o fim das expedições a águas ibéricas, enquanto a proclamação da Trégua dos Doze Anos entre Madrid e as Províncias Unidas em 1609 implicou no imediato a suspensão das incursões da V.O.C. no Índico Ocidental. Parece claro que, durante a trégua, não teria sido viável retomar as primeiras, mas teria sido perfeitamente possível voltar aos raids no Índico, pois, longe da Europa, como vimos, as hostilidades reacenderam-se rapidamente. A prová-lo, além do já referido ataque a Solor em 1613 e dos incidentes em Paleacate e no Estreito de Malaca, estiveram as repetidas expedições de corso da V.O.C. às Filipinas na segunda década do século XVII⁵⁹, assim como a incursão no Pacífico de Joris van Spielbergen em 1614-1616, modelada nos raids corsários dos ingleses Francis Drake e Richard Cavendish no *Mar del Sur* espanhol no século anterior⁶⁰.

Se, durante a segunda década de Seiscentos, a Carreira foi assim poupada aos ataques organizados da V.O.C., isso não se deveu à trégua hispano-neerlandesa, mas às prioridades regionais da Companhia na Ásia, onde ela se deu conta de que tinha, antes de mais, de consolidar a sua posição na Insulíndia, não possuindo recursos para gastar em aventuras militares no Índico Ocidental⁶¹. É verdade que foi até nesta década que se instalou definitivamente na região, no Guzerate, no Noroeste da Índia, mas sem o estabelecimento de forças navais permanentes nem de fortificações, ao contrário do que era o caso, não só na Insulíndia, como no Coromandel, na costa oriental indiana⁶².

Em 1621-1623, deu-se a expedição anglo-neerlandesa ao Índico Ocidental comandada por Jacob Dedel. À sua conta, perderam-se três naus perto de

⁵⁸ Cf. Arend de ROEVER, *De jacht op sandelhout – De V.O.C. en de tweedeling van Timor in de zeventiende eeuw*, Zutphen: De Walburg Pers, 2002, pp. 121-126.

⁵⁹ Cf. Ernst van VEEN, *Decay...* cit., pp. 189-194.

⁶⁰ Cf. J. C. M. WARNSINCK (ed.), *De reis om de wereld van Joris van Spilbergen, 1614-1617*, 2 vols., Haia: Martinus Nijhoff, 1943.

⁶¹ Cf. P. J. A. N. RIETBERGEN (ed.), *De eerste landvoogd...* cit., vol. I, pp. 39-45; Femme S. GAASTRA, *De geschiedenis van de V.O.C.*, 4.^a edição, Zutphen: De Walburg Pers, 2002, pp. 39-40, 56.

⁶² De 1614 a 1620, quatro pequenas expedições navais, todas comandadas por Pieter van den Broecke, lançaram os alicerces da presença neerlandesa no Índico Ocidental, que se considera consolidada em 1620, quando van den Broecke se instala em Surate, no Guzerate, assumindo o cargo de Director do que se viria a chamar os *Westerkwartieren* da Companhia, isto é a sua rede de feitorias no Guzerate, Golfo Pérsico e na entrada do Mar Vermelho. Não houve, no entanto, a ideia de se instalar na Índia Ocidental para levar a cabo uma guerra ofensiva contra o Estado da Índia na região. Nos anos seguintes, os contingentes fixos da Companhia na zona iriam limitar-se a umas poucas dezenas de homens dispersos por meia dúzia de feitorias,

Moçambique em 1622: a *S. Carlos*, a *S. José* e a *St.^a Teresa*⁶³; outra, a *S. Tomé*, foi impedida de voltar a Portugal em 1623 devido a um bloqueio da barra de Goa pela esquadra norte-europeia durante quatro meses⁶⁴. Esta expedição representou um regresso momentâneo às operações de corso contra a Carreira na Ásia. Deve ser vista menos como uma consequência do fim da Trégua dos Doze Anos em 1621 do que do incremento súbito das forças da V.O.C. em resultado da aliança que firmou em 1619 com a *East India Company*. Só que a aliança teve vida curta e a companhia neerlandesa, privada do apoio inglês, não voltou, significativamente, a repetir as expedições de corso ao Índico Ocidental até à década de 30. Até lá, continuou com o grosso dos seus recursos concentrado nas áreas para ela prioritárias da Insulíndia e, a partir de 1622, também da China⁶⁵.

A expedição de Dedel ocorreu numa altura difícil para portugueses e espanhóis no Oriente. Por volta do mesmo período, uma outra esquadra anglo-neerlandesa actuou contra a navegação ibérica no Extremo Oriente

esperando a chegada sazonal dos navios de Batávia ou da Europa Cf. H. TERPSTRA, *De opkomst der Westerkwartieren van de Oost-Indische Compagnie (Suratte, Arabië, Perzië)*, Haia: Martinus Nijhoff, 1918; M. Antoinette MEILINK-ROELOFSZ, *De vestiging der Nederlanders ter Kuste Malabar*, Haia: Martinus Nijhoff, 1943, pp. 48-50; H. W. van SANTEN, *De Verenigde Oost-Indische Compagnie in Gujarat en Hindustan, 1620-1660*, Leiden, 1982, pp. 8-9.

⁶³ Cf. Jerónimo LOBO, *Itinerário e outros escritos inéditos*, Barcelos: Livraria Civilização, 1971, pp. 184-204; «Naufrágio das naus *S. José*, *S. Tereza* e *S. Carlos*, 1625», in Damião PERES (ed.), *Viagens e naufrágios célebres dos séculos XVI, XVII e XVIII*, vol. I, Porto: Civilização, 1937, pp. 17-20; António da Silva RÊGO (ed.), *Documentação Ultramarina Portuguesa*, vol. II, Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1962, pp. 502-504; William FOSTER (ed.), *The English Factories in India, 1622-1623; a Calendar of Documents in the India Office and British Museum*, Oxford: Clarendon Press, 1908, pp. 1-7; carta do Capitão Bartholomew Godall para presidente em Batávia, 19/10/1622, carta de Michael Green para presidente em Batávia, 20/10/1622, in *ibidem*, pp. 130-131, 131-132; H. T. COLENBRANDER (ed.), *Jan Pieterz. Coen...* cit., vol. I, pp. 758-760. Ver também o artigo de C. R. BOXER, «Dom Francisco da Gama, Conde da Vidigueira, e a sua viagem para a Índia no ano de 1622», separata de *Anais do Club Militar Naval*, 5-6, Maio-Junho de 1930.

⁶⁴ Cf. William FOSTER (ed.), *The English Factories...* cit., pp. 1-7; carta de Michael Green e Alexander Ball para presidente em Batávia, 27/12/1622, cartas de Michael Green para presidente em Surate, 28/12/1622 e Maço de 1623, in *ibidem*, pp. 173-174, 174-175, 214-215; W. Ph. COOLHAAS (ed.), *Generale missiven van Gouverneurs-Generaal en Raden aan Heren XVII der Verenigde Oostindische Compagnie*, vol. I, Haia: Martinus Nijhoff, 1960, pp. 126, 129-130; cartas de D. Francisco da Gama para Rei, 15/3/1623, 5/1/1623, 5/1/1623, 28/12/1622, 2/1/1623, 8/1/1623, 8/1/1623, 8/1/1623, 15/3/1623, 20/3/1623, 15/3/1623, 15/3/1623, 15/3/1623, 20/3/1623, 26/1/1623, in António da Silva RÊGO (ed.), *Documentos remetidos da Índia ou livros das monções*, vol. IX, Lisboa: Imprensa Nacional, 1978, pp. 15, 123-125, 125-127, 141-142, 142-143, 143-145, 145-147, 147, 169-170, 170-171, 176-177, 183, 196-197, 224-225, 232-236; Panduronga PISSURENCAR (ed.), *Assentos do Conselho de Estado*, vol. I, Bastorá: Tipografia Rangel, 1953, pp. 141-147. Para uma descrição detalhada desta expedição, cf. André MURTEIRA, «Ingleses e neerlandeses contra a Carreira da Índia no Índico Ocidental, 1621-1623», in *Oriente*, n.º 19, Outono de 2008, pp. 3-26.

⁶⁵ Cf. Leonard BLUSSÉ, George WINIUS, «The Origin and Rhythm of Dutch Aggression against the Estado da Índia», in George WINIUS, *Studies on Portuguese Ásia, 1495-1689*, Aldershot: Ashgate, 2001, artigo IV, pp. 79-81; Femme S. GAASTRA, *De geschiedenis...* cit., p. 56.

durante dois anos (1620-1622)⁶⁶; em 1622, houve um ataque neerlandês repellido a Macau e, no mesmo ano, deu-se a tomada anglo-persa de Ormuz. No tocante à Carreira da Índia, o raide de Dedel foi, no entanto, uma iniciativa isolada. Em 1604-1608, como vimos, tinha havido três expedições no Atlântico e três no Índico que tinham tido navios da Carreira como alvo; a incursão de 1621-1623 no Índico Ocidental não teve, pelo contrário, correspondência no Atlântico, nem continuidade a curto prazo no Índico.

Por fim, além de ter sido feita em parceria com a companhia inglesa, esta expedição de 1621-1623 distinguiu-se das de 1604-1608 por ter sido levada a cabo por uma esquadra partida de Batávia propositadamente para o efeito – e não, como em 1604-1608, por esquadras partidas da Europa para a Insulíndia que, no caminho, se detiveram no Índico Ocidental para um desvio corsário de relativa curta duração. Isto concedeu a Dedel mais tempo de actuação e permitiu-lhe assim fazer o que os seus predecessores nunca tinham tido tempo para tentar: bloquear a barra de Goa durante quatro meses, impedindo a partida de navios para Portugal na época ordinária, durante a monção de Nordeste, que findava por volta do fim de Março.

Há que dizer ainda que quer a série de expedições de 1604-1608, quer a expedição de 1622-1623 coincidiram com períodos de grande incremento do tráfego da Carreira, devido ao envio de Lisboa de armadas extraordinárias para reforçar as forças navais do Estado da Índia. Assim, de 1605 a 1608, a par das armadas ordinárias, mandou-se ou tentou-se mandar todos os anos uma armada de galeões para ajudar na guerra contra a V.O.C. na Ásia⁶⁷. Pelo menos a primeira expedição de Haultain, em 1606, e a de van Heemskerck, em 1607, no Atlântico, assim como as de van Caerden, em 1607, e de Verhoeff, em 1608, no Índico, tinham, entre outros encargos, a missão de travar estas armadas: a de Haultain foi a mais bem sucedida, pois, como vimos, conseguiu impedir a partida de navios portugueses para a Ásia em 1606; van Heemskerck, no ano seguinte, chegou tarde a Lisboa, quando as armadas ordinária e extraordinária desse ano já se tinham feito ao caminho; alguns dos navios destas armadas de 1607, no entanto, encontraram no Índico a esquadra de van Caerden à sua espera, em Moçambique e na costa ocidental indiana, o que resultou na perda da *Loreto*, perto de Goa. Alguns dos navios das armadas do ano seguinte, 1608, encontraram, por sua vez, a esquadra de Verhoeff, também perto de Moçambique e de Goa, o que resultou na perda da *Conceição* e do *Bom Jesus* perto de Moçambique e da *Oliveira* perto de Goa.

Van Caerden, em 1607, provocou assim a perda de um navio da Carreira e Verhoeff, em 1608, de três. Isto não parece muito, pois, em 1607, partiram

⁶⁶ Cf. Paul van DYKE, «The Anglo-Dutch Fleet of Defense (1620-1622): Prelude to the Dutch Occupation of Taiwan», in Leonard BLUSSÉ (ed.), *Around and about Formosa: Essays in honor of professor Ts'ao Yung-ho*, Taipei, Ts'ao Yung-ho Foundation for Culture and Education, 2003, pp. 61-81.

⁶⁷ Cf. André MURTEIRA, *A Carreira da Índia e o curso neerlandês, 1595-1625* (policopiado), Lisboa, 2006, pp. 83-87.

sete velas portuguesas para a Ásia e, em 1608, catorze. Mas é importante notar que boa parte dos navios que escaparam aos neerlandeses nestes dois anos se perderam, arribaram ou invernaram⁶⁸. Os resultados sofríveis das expedições de corso neerlandesas não valeram assim de muito aos portugueses.

A expedição de Dedel de 1622-1623 deu-se numa conjuntura similar, pois retomara-se recentemente em Portugal o hábito de despachar armadas extraordinárias de navios de alto bordo para a Ásia, suspenso desde 1608. De 1619 a 1624, enviou-se todos os anos uma, com exceção de 1620⁶⁹. Pelo menos em 1619, 1621 e 1623 repetiram-se os maus resultados anormais de 1607 e 1608, com bastantes navios a serem vítimas de invernadas, arribadas e perdas. Como já acontecera em 1607-1608, este alto número de insucessos fez as perdas infligidas pelo corso em 1622 parecerem pouco significativas no conjunto. É importante notar a propensão para as coisas correrem excepcionalmente mal à Carreira em anos em que se tentava mandar à Ásia mais navios que o habitual. A tendência aponta para que os portugueses já só tivessem meios de garantir apenas um tráfego limitado e rotineiro na Rota do Cabo.

Temos, portanto, que, no período em estudo, as iniciativas planeadas de corso contra a Carreira por parte dos neerlandeses se concentraram no período 1604-1608. A expedição atlântica de van der Does, em 1599, pode ser considerada uma predecessora das de Haultain e van Heemskerck em 1606 e 1607, e a de Dedel no Índico Ocidental, em 1621-1623, uma repetição isolada das de van der Hagen, van Caerden e Verhoeff em 1604, 1607 e 1608. Quanto aos ataques resultantes de encontros casuais, foram também esporádicos, depois da série inicial de choques em Santa Helena que levou os portugueses a deixarem de escalar a ilha, a não ser em casos excepcionais. Por tudo isto, entendemos não se justificar a caracterização do corso neerlandês nesta época como uma ameaça *permanente* para a Carreira.

4. Efeitos do corso na rotina estabelecida da *Carreira*

Que o corso não tenha constituído uma ameaça permanente, não quer dizer, no entanto, que não tenha sido percebido como tal. Durante a segunda década do século XVII, por exemplo, várias vezes se temeu sem razão que a V.O.C. repetisse as suas incursões ao Índico Ocidental da década

⁶⁸ Cf. *ibidem*, pp. 85-87. Algo de semelhante sucedera já em 1604, quando Steven van der Hagen esperou em vão pela armada da Carreira em Moçambique e na costa ocidental indiana, pois três dos cinco navios partidos de Lisboa nesse ano arribaram, outro naufragou e o quinto chegou tarde a Moçambique, onde já não encontrou os neerlandeses, mas teve de ficar a invernar. Cf. *ibidem*, pp. 83-84.

⁶⁹ Cf. *ibidem*, pp. 131-136.

anterior⁷⁰; e o receio de ataques neerlandeses ditou também que se deixasse por então de aportar a Cochim, a não ser em circunstâncias excepcionais⁷¹. Ou seja, o corso pode não ter sido uma ameaça permanente, mas não deixou claramente de inspirar um temor constante. Ora, como vimos no resumo bibliográfico no início deste artigo, a maioria dos historiadores da Carreira consideraram o medo do corso um factor perturbador muito importante, enquanto causa de mudanças perigosas de rotas e de locais de escala, assim como de alterações arriscadas do calendário estabelecido das viagens, através de partidas fora da época normal. Até que ponto podemos afirmar que tal medo afectou, de facto, a história da Carreira de maneira decisiva no período em estudo?

Antes de entrar na discussão do problema, convém recapitular sucintamente qual era a rotina estabelecida das viagens da Carreira da Índia desde o princípio do século XVI⁷². Em regra, partia apenas uma armada por ano para a Ásia – com um único capitão-mor –, embora os navios que a compunham largassem frequentemente em datas diferentes. O mês recomendado para a partida era Março, mas partidas tardias em Abril e mesmo Maio eram frequentes, embora muito criticadas. Só excepcionalmente largavam embarcações para Oriente fora deste período, e, quando o faziam, destinavam-se quase sempre a enviar notícias urgentes à Índia, não se tratando, por isso, de grandes navios de carga. O problema das partidas tardias em Abril e Maio era que aumentavam o risco de chegar ao Índico demasiado tarde para se aproveitar da monção de Sudoeste, forçando, em caso de atraso, a invernar durante meses na Ilha de Moçambique, que era a única escala regular durante a viagem de ida para a Ásia. A escala em Moçambique obrigava a viajar por dentro do Canal de Moçambique – entre Madagáscar e a Costa Oriental Africana –, embora houvesse a opção de seguir por fora – pelo Leste de Madagáscar –, quando se dobrava já tarde o Cabo da Boa Esperança. Quando a viagem corria sem atrasos, chegava-se ao destino por volta de Setembro, aportando ora a Goa, ora a Cochim.

⁷⁰ Cf. cartas régias para Vice-Rei, 10/10/1611, 27/2/1612, 22/12/1612, 4/1/1613, 22/9/1613, 15/3/1614, in Raimundo António de Bulhão Pato (ed.), *Documentos...* cit., vol. II, pp. 112-114, 176, 274-277, 281-3, 447-51, vol. III, pp. 43-46; *ibidem*, vol. IV, pp. 157-158; carta régia para Vice-Rei, 15/3/1618, e resposta de Vice-Rei, 10/2/1619, in *ibidem*, vol. V, pp. 77-79; carta régia para Vice-Rei, 28/1/1620, in *ibidem*, vol. VII, pp. 79-83.

⁷¹ Cf. A. R. Disney, *Twilight of the Pepper Empire – Portuguese Trade in Southwest India in the Early Seventeenth Century*, Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press, 1978, p. 13; Rui Godinho, *A Carreira...* cit., pp. 210-215.

⁷² Sobre a Carreira da Índia em geral, cf. C. R. Boxer, *From Lisbon...* cit.; Francisco Contento Domingues, *A Carreira da Índia*, Lisboa: CTT Correios de Portugal, 1998; Bentley Duncan, «Navigation...», cit.; Vitorino Magalhães Godinho, *Os descobrimentos...* cit., vol. III, pp. 43-79; *idem*, «Os portugueses e a Carreira da Índia 1497-1810», in *Mito e mercadoria, utopia e prática de navegar. Séculos XVI-XVIII*, Lisboa: Difel, 1990, pp. 333-374; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso, António Lopes, *Naufrágios...* cit.

Depois de uma estadia de alguns meses no Oriente, a armada partia de volta a Portugal, com os navios a partir muitas vezes em datas separadas, como na viagem de ida. Os meses recomendados para partir para a Europa eram Dezembro e Janeiro, mas, mais uma vez, partidas tardias, em Fevereiro e mesmo em Março, não eram incomuns. Durante o século XVI, a Ilha de Santa Helena, no Atlântico Sul, e os Açores foram escalas regulares dos navios de vinda da Ásia. A chegada a Lisboa dava-se normalmente no Verão, pondo por fim termo a uma viagem que, sem atrasos, demorava cerca de ano e meio, a contar da data inicial de partida de Lisboa.

4.1 Rotas e escalas

Não há dúvida de que foi graças ao receio de encontros desagradáveis que quer os Açores, na última década do século XVI⁷³, quer, como já vimos, Santa Helena, no princípio do século XVII, foram abandonados como escalas regulares à vinda durante esta época, sem que fossem adoptadas escalas alternativas. Podemos assim dizer com fundamento que foi o medo do corso que levou à generalização das chamadas viagens de rota batida (sem escalas) na jornada Ásia-Portugal⁷⁴. Já quanto a mudanças de rotas, se excluirmos as resultantes deste abandono de Santa Helena e dos Açores como escalas, assim como também do de Cochim como porto de chegada à ida, na segunda década de Seiscentos, não se conhecem alterações devidas ao corso durante o período em estudo⁷⁵.

De certeza que o fim das escalas à vinda da Ásia aumentou consideravelmente o sofrimento humano de uma viagem que nunca fora fácil de suportar. Mas até que ponto foi, além disso, uma causa importante de naufrágios e de outras perturbações na viagem, como invernadas e arribadas? Quanto aos naufrágios, o que se sabe da composição das perdas de navios da Carreira nos séculos XVI e na primeira metade do século XVII sugere que não. Segundo Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, na primeira metade do século XVI, 61,3% das perdas da Carreira, a maioria, deu-se na viagem

⁷³ Cf. Rui GODINHO, *A Carreira...* cit., p. 301.

⁷⁴ Cf. *ibidem*, pp. 367-373.

⁷⁵ No fim do século XVI, a Coroa mandou que os navios que viessem da Índia seguissem por dentro do Canal de Moçambique e não por fora, revertendo assim à rota de regresso praticada nos primeiros tempos da Carreira. Maria Emília Madeira Santos aventa que esta ordem teria sido motivada pelo receio de encontrar navios neerlandeses vindo por fora do Canal, embora nenhuma fonte o afirme. Gaspar Ferreira Reimão, piloto do primeiro navio encarregue de cumprir a ordem, em 1597-1598, afirma apenas que, por «serem desaparecidas muitas naus pela viagem de fora, determinou tornar-se a fazer a viagem por dentro». Acresce que a instrução só pode ter sido dada, o mais tardar, em 1597, pois foi nesse ano que o referido navio de Reimão, a *N.ª Sr.ª do Castelo*, partiu de Portugal para a Índia. Ora, os neerlandeses só começaram a viajar regularmente para a Ásia em 1598. Cf. Maria Emília Madeira Santos, «O problema...» cit., pp. 138-139; Gaspar Ferreira REIMÃO, *Roteiro da navegação e Carreira da Índia...*, Lisboa: Agência-Geral das Colónias, 1939, pp. 44-45.

Portugal-Ásia; na segunda metade de Quinhentos, aconteceu o contrário, com a viagem Ásia-Portugal a ser responsável por 70,7% das perdas; e, entre 1600 e 1650, vigorou o equilíbrio, com um ligeiro predomínio das perdas à ida (47,3%) sobre as ocorridas na vinda (36,5%)⁷⁶. Ou seja, apesar de, no princípio do século XVII, as viagens Ásia-Portugal se terem passado a fazer as mais das vezes sem escalas, isso não impediu que a proporção das perdas nessa fase da viagem no total das perdas da Carreira tivesse descido significativamente em relação ao período anterior.

No período que estudei, 1598-1625, essa proporção foi ainda menor, registando-se apenas doze perdas na viagem da Ásia para Portugal, cerca de um quarto (26,7%) do total de 45 perdas de navios da Carreira; isto enquanto à ida para a Ásia houve 30 perdas, isto é, dois terços (66,7%) do total (as três perdas restantes dizem respeito a navios perdidos no Índico depois de chegarem à Índia, mas antes de terem encetado o regresso a Portugal).

QUADRO 1: Viagens Portugal-Ásia em 1598-1624⁷⁷

Partidas realizadas ou planeadas	Partidas frustradas devido a bloqueio inimigo	Arribadas	Perdas	Chegadas		
				Total	Sem atraso	Depois de invernada ¹
188 (100%)	13 (6,9%)	29 (15,4%)	30 (16%)	116 (61,7%)	99 (52,7%)	17 (9%)

QUADRO 2: Viagens Ásia-Portugal em 1599-1625

Partidas	Arribadas	Perdas	Chegadas		
			Total	Sem atraso	Depois de invernadas
80 (100%)	2 (2,5%)	12 (15%)	66 (82,5%)	65 (81,25%)	1 (1,25%)

Por outro lado, se compararmos a proporção das perdas à ida no total das viagens de ida com a proporção das perdas à vinda no total das viagens de vinda, obtemos números semelhantes: 16% de perdas à ida e 15% à vinda. No tocante a invernadas e arribadas, por fim, registaram-se apenas duas arribadas (2,5%) e uma invernada (1,25%) em viagens da Ásia para Portugal, em

⁷⁶ Cf. Paulo GUINOTE, Eduardo FRUTUOSO, António LOPES, *Naufrágios...* cit., p. 111. Para além de perdas à ida e à vinda, os autores contabilizaram também perdas que se deram durante a estadia na Ásia, entre o fim da viagem da ida e o começo da de vinda.

⁷⁷ Todas as fontes utilizadas na reconstituição do movimento anual das armadas da Carreira entre 1598 e 1624 para a elaboração deste e dos outros quadros são fornecidas no apêndice bibliográfico no fim do artigo, devidamente discriminadas por ano.

⁷⁸ Neste, como nos outros quadros, foram contabilizadas apenas as invernadas de navios que conseguiram posteriormente completar a sua viagem.

comparação com 29 arribadas (15,4%) e 17 invernadas (9%) à viagem para a Ásia – o que deixa bem claro que, no período em estudo, as arribadas e invernadas foram numerosas, mas confinadas quase na totalidade à viagem de ida.

4.2 Calendário

No respeitante a alterações de calendário através de partidas fora de época normal, contabilizei dezasseis navios largados de Portugal com informações ou reforços de emergência em época extraordinária, entre Outubro e Fevereiro. Na sua maioria, foram expedidos para avisar sítios como Moçambique de ataques da V.O.C. que se suspeitava iminentes, pelo que, em última análise, se pode considerar que foram, de facto, navios partidos fora da época normal devido ao medo dos neerlandeses. Mas o terem partido fora de época não impediu que quinze destes dezasseis navios tenham chegado bem ao Oriente. E mesmo que as perdas tivessem sido mais, nunca seriam comparáveis em gravidade às das naus das armadas regulares, pois eram quase todos navios de pequeno porte⁷⁹.

Por outras palavras, o grupo dos navios partidos para a Ásia fora de época foi pouco importante, pois não só era pequeno (dezasseis embarcações), como se compunha maioritariamente de navios de pouco porte. E como, de qualquer maneira, apenas um desses navios se perdeu, não se pode dizer que as partidas fora de época motivadas pelo medo de ataques tenham tido efeitos graves.

Os navios das armadas regulares constituem outro caso. No período em estudo, não se tentou nunca fazê-los seguir viagem fora de época. No máximo, pode-se falar, para a viagem de ida, de partidas antecipadas ou atrasadas em poucas semanas em relação ao período padrão de Março e, no máximo, de princípio de Abril, tido como a melhor altura para os navios largarem.

O medo de acções corsárias foi sem dúvida o responsável pelos dois casos conhecidos de partidas para a Ásia antecipadas para Fevereiro entre 1598 e 1624: em 1599, depois do bloqueio naval inglês de Lisboa de 1598; em 1607, depois do bloqueio neerlandês da mesma cidade em 1606. Em ambos os casos, o receio de que o bloqueio do ano anterior se repetisse motivou a antecipação da partida de parte dos navios para Fevereiro; em ambos os casos, isso não teve qualquer efeito prejudicial⁸⁰.

É sabido que as partidas atrasadas, pelo contrário, eram frequentemente causa de arribadas, invernadas e perdas. Segundo Bentley Duncan,

⁷⁹ As únicas excepções são três casos dúbios de navios listados como galeões, um em 1608, dois em 1611.

⁸⁰ Em 1599, partiram quatro navios no princípio de Fevereiro e, em 1607, três; o único que se perdeu foi o *S. Francisco*, em 1607, por encalhamento à saída de Moçambique, uma causa obviamente alheia à partida de Lisboa em Fevereiro.

em 1500-1590, 88% dos navios partidos em Fevereiro e 84% dos partidos em Março chegaram à Ásia na altura devida, isto é, sem arribarem, naufragarem ou invernarem no caminho⁸¹. Em comparação, só 64% dos partidos em Abril e 14% dos partidos em Maio conseguiram fazer o mesmo. As embarcações largadas em Maio foram uma proporção insignificante do total de partidas para a Ásia, 4%, mas as partidas em Abril foram já 49%. Por sua vez, as largadas em Março foram 37% e as partidas em Fevereiro 10%. Estes números demonstram que os navios que antecipavam a partida para Fevereiro não corriam nenhum risco adicional e eram inclusive aqueles que tinham mais hipóteses de terem uma boa viagem, seguidos de perto pelos que largavam em Março. Partir em Abril já era mais arriscado, mas tal não impediu que houvesse mais navios a largar nesse mês (49% do total) do que os houve a partir em Fevereiro e Março juntos (47%), o que aumentou inevitavelmente as taxas de insucesso e de internada da Carreira.

O que este conjunto de dados demonstra é que as dificuldades de cumprir o apertado calendário de viagem imposto pelo regime de monções do Índico foram um estorvo importante ao bom funcionamento da Carreira, piorando os seus resultados. Mas o curso foi de certeza alheio ao fenómeno no período a que se referem as estatísticas de Duncan, quando, como já vimos, a Carreira viveu bem protegida de ataques corsários quase até ao fim. E, no período em estudo, *não descobri nenhum exemplo de uma partida tardia motivada por receio do curso, nem à ida, nem à vinda*. Vimos que os bloqueios de Lisboa de 1598 e 1606 impediram a partida para a Ásia das armadas desses dois anos. E, em 1623, a nau *S. Tomé* ficou retida na Índia devido ao bloqueio anglo-neerlandês de Goa. Como as armadas de 1598 e 1606 em Lisboa, o que a nau fez, findo o bloqueio, não foi partir fora de época, mas esperar um ano para poder partir em época ordinária.

Temos assim, em conclusão, que, no período em estudo, os danos infligidos indirectamente pelo curso à navegação da Carreira – isto é, as perturbações da rotina estabelecida devidas ao curso, mas não resultantes de ataques propriamente ditos – foram sobretudo de dois tipos: a generalização de viagens de rota batida entre a Índia e Portugal; o impedimento de partidas, que ocorreu apenas em três anos – para a Índia em 1598 e 1606 e para Portugal em 1623⁸². É indubitável que foi o receio de ataques que levou à generalização das viagens sem escalas da Ásia para Portugal, assim como também ao fim da utilização do porto de Cochim pelas naus da Índia. Mas, como vimos, não há indícios de que qualquer dos dois factos tenha contribuído para aumentar significativamente as perdas e insucessos em geral da Carreira. No tocante às partidas impedidas, as cinco largadas canceladas de

⁸¹ Cf. Bentley DUNCAN, «Navigation...», cit., p. 12.

⁸² Não parece que o impedimento de aportar a Cochim fosse grave, até porque se podia continuar a ir lá fundear em casos de emergência, como fez a *Penha de França* em 1620.

1598 e as oito de 1606, assim como a internada na Índia de S. Tomé em 1623-1624 aparecem como acontecimentos isolados e globalmente pouco importantes num período de quase 30 anos. Nem o curso, nem o receio que inspirava obrigaram a alterar o calendário estabelecido da Carreira. Tirando um número diminuto de navios, quase todos pequenos, continuou a partir-se para a Índia na altura em que sempre se partira. Como já antes acontecia, partia-se por vezes já tarde, em Abril, o que podia ser perigoso. Não era, porém, o medo do curso a provocar estas partidas tardias – as duas únicas vezes em que se sabe que tal medo influiu nas datas de partida, em 1599 e 1607, foram, como vimos, largadas antecipadas, não atrasadas, e em nenhum dos casos com maus resultados.

5. O movimento da Carreira da Índia em 1598-1625⁸³

A análise estatística mais aprofundada do movimento da Carreira no período em estudo contribui também para relativizar a importância dos efeitos perturbadores do curso. No quadro que se segue, tentei determinar a proporção de viagens falhadas dentro do total de viagens da Carreira no período 1598-1625. Tal como Paulo Guinote, Eduardo Lopes e António Frutuoso, assim como João Paulo e Paula Pelúcia Aparício, optei, neste quadro, por não analisar separadamente as viagens Portugal-Ásia e Ásia-Portugal. Assim, com o grupo dos navios incumbidos de ir e vir da Índia, procurei determinar, sim, o número de viagens Portugal-Ásia-Portugal concluídas com êxito, pois, para este grupo de navios, as viagens Portugal-Ásia e Ásia-Portugal eram apenas fases diferentes de uma mesma jornada, a chamada viagem redonda. Fora deste grupo das viagens redondas, ficaram, por um lado, as viagens únicas Portugal-Ásia, de navios partidos de Portugal para ficarem na Ásia, e, por outro, as viagens únicas Ásia-Portugal, de navios expedidos originalmente da Ásia para uma viagem única até Portugal. Chamo a atenção para as inevitáveis discrepâncias entre os valores deste quadro e os dos quadros 1, 2, 5 e 6, baseados numa análise separada das viagens Portugal-Ásia e Ásia-Portugal⁸⁴.

⁸³ Quedam para fora dos dados em análise as viagens Ásia-Portugal no ano de 1598 e as viagens Portugal-Ásia do ano de 1625.

⁸⁴ Os valores do quadro 3 não representam, nem podem representar, a soma dos valores dos quadros 1 e 2. Por exemplo, o facto de o quadro 1 – viagens Portugal-Ásia – registar 116 chegadas e o quadro 2 – viagens Ásia-Portugal – registar 66 não quer dizer que, no quadro 3, o total de viagens da Carreira concluídas com sucesso seja a soma daqueles dois valores, isto é, 182, pois, para os navios partidos para a Ásia incumbidos de voltar para Portugal – que eram a maioria –, depois de chegar à Ásia, havia, como é óbvio, que regressar à Europa. Por outro lado, nos quadros 1, 2, 5 e 6, são contabilizadas 42 perdas de navios no total, 30 na viagem Portugal-Ásia, 12 na viagem Ásia-Portugal. No quadro 3, porém, foi contabilizado um total de 45 perdas, pois, a estas 42, foram adicionadas 3 perdas ocorridas entre o fim da viagem Portugal-Ásia e o começo da viagem Ásia-Portugal.

QUADRO 3: Conjunto de viagens da Carreira da Índia em 1598-1625⁸⁵

	Partidas realizadas ou planeadas	Partidas frustradas devido a bloqueio inimigo	Arribadas a Portugal	Arribadas à Índia	Perdas	Chegadas		
						Total	Sem atraso	Depois de invernadas
Viagens redondas	122 (100%)	8 (6,6%)	21 (17,2%)	2 (1,6%)	31 (25,4%)	60 (49,2%)	51 (41,8%)	9 (7,4%)
Viagens únicas Portugal-Ásia	66 (100%)	5 (7,6%)	8 (12,1%)		12 (18,2%)	41 (62,1%)	32 (48,5%)	9 (13,6%)
Viagens únicas Ásia-Portugal	8 (100%)				2 (25%)	6 (75%)	6 (75%)	
Total de viagens	196 (100%)	13 (6,6%)	29 (14,8%)	2 (1%)	45 (23%)	107 (54,6%)	89 (45,4%)	18 (9,2%)

O total obtido de viagens tentadas ou planeadas é 196. 107 foram concluídas com sucesso (54,6%): 89 no calendário previsto (45,4%), 18 com perda de um ano ou mais em invernadas (9,2%). 89 não chegaram ao fim (45,4%): 45 por perda ou inutilização durante a viagem (23%), 29 por arribada a Lisboa (14,8%), 2 por arribada a Goa (1%), 13 por efeito de bloqueio inglês ou neerlandês a Lisboa (6,6%).

Falta apurar quantas das muitas viagens fracassadas da Carreira se deveram, directa ou indirectamente, a acções corsárias, e comparar o número obtido com o de viagens falhadas por outras razões.

QUADRO 4: Conjunto de viagens falhadas da Carreira da Índia em 1598-1625⁸⁶

	Viagens falhadas devido a curso	Viagens falhadas por outras razões
Viagens falhadas por perda	14 (7,1%)	31 (15,8%)
Viagens falhadas sem perda	13 (6,6%)	31 (15,8%)
Total de viagens falhadas por perda e sem perda	27 (13,8%)	62 (31,6%)
Total de viagens	196 (100%)	196 (100%)

⁸⁵ Convém esclarecer que este total de viagens inclui viagens apenas planeadas, isto é, que foram canceladas antes de começarem devido a bloqueios inimigos. No grupo das viagens falhadas, incluem-se tanto as terminadas por inutilização do navio (perdas), como as abortadas por regresso do navio ao porto de partida (arribadas a Portugal ou à Índia), ou frustradas mesmo antes do começo devido a bloqueio inimigo. Dentro do grupo das viagens terminadas com sucesso, distingi entre as concluídas dentro do calendário previsto e as acabadas após uma invernada ou mais, o que acarretava sempre um atraso de pelo menos cerca de um ano (note-se que não foram contabilizadas as invernadas dos navios que não concluíram viagem).

⁸⁶ Mais uma vez, distinguimos entre viagens frustradas com perda do navio e sem ela. Convém ainda notar que contabilizámos todas as viagens falhadas devido ao curso no período,

O total de viagens de navios da Carreira frustradas por acções corsárias no período em estudo é 27 viagens em 196, isto é 13,8%: 14 por perda (7,1%), 13 por efeito de bloqueio inimigo (6,6%). Isto quando houve um total de 62 insucessos com outras causas (31,6%): 31 por perda ou inutilização (15,8%), 29 por arribada a Lisboa (14,8%) e 2 por arribada a Goa (1%). O corso foi ainda responsável por 1 invernada na Índia (0,5%), enquanto se registaram 17 invernadas devidas a outros motivos (8,7%).

Interessa igualmente comparar os resultados da Carreira neste período com o que se sabe da navegação euro-asiática neerlandesa por volta da mesma altura. A melhor maneira de o fazer é, cotejar, por um lado, os resultados das viagens Portugal-Ásia em 1598-1624 e os das viagens Províncias Unidas-Ásia em 1602-1624, e, por outro, os das viagens Ásia-Portugal em 1599-1625 e Ásia- Províncias Unidas em 1602-1624⁸⁷.

QUADRO 5: Perdas da Carreira da Índia e da V.O.C. na viagem Europa-Ásia

	Viagens	Perdas	
Carreira (1598-1624)	188 (100%)	Total	Por motivos alheios ao corso
		30 (16%)	21 (11,2%)
V.O.C. (1602-1624)	266 (100%)	4 (1,5%)	

QUADRO 6: Perdas da Carreira da Índia e da V.O.C. na viagem Ásia-Europa

	Viagens	Perdas	
Carreira (1599-1625)	80 (100%)	Total	Por motivos alheios ao corso
		12 (15%)	7 (8,8%)
V.O.C. (1602-1624)	122 (100%)	7 (5,7%)	

fosse ele neerlandês ou anglo-neerlandês (dez casos de viagens falhadas por perda, oito sem perda, nomeadamente as oito partidas para a Ásia abortadas em 1606, devido ao bloqueio de Lisboa desse ano), inglês (dois ou três casos de viagens falhadas por perda, cinco sem perda, nomeadamente as cinco partidas para a Ásia abortadas em 1598, devido ao bloqueio de Lisboa desse ano), ou magrebino (um ou dois casos de viagens falhadas por perdas). Não é claro se o patacho *N.ª Sr.ª do Rosário*, em 1622, foi tomado por ingleses ou magrebinos.

⁸⁷ Anos para os quais há um levantamento disponível das perdas das viagens neerlandesas, quer à ida, quer à vinda da Ásia. Cf. Jaap. R. BRUIJN, Femme S. GAASTRA, Ivo SCHOFFER (eds.), *Dutch-Asiatic Shipping in the 17th and 18th Centuries*, vol. I, Haia: Martinus Nijhoff, 1987, pp. 75, 91. Não há maneira de comparar os resultados das viagens redondas da Carreira com os das viagens neerlandesas, pois os navios da V.O.C. normalmente não praticavam viagens seguidas

Em 1602-1624, a V.O.C. perdeu 4 navios à ida para o Oriente, 1,5% do total de 266 viagens de ida nesses anos; à vinda, perdeu 7, ou seja, 5,7% dos 122 retornos tentados então. Em comparação, a Carreira, em 1598-1624, perdeu, à ida, 30 navios, 16% de um total de 188 viagens, sendo que 21 destas perdas (11,2%) se deram por motivos alheios ao corso; e, em 1599-1625, à vinda, perdeu 12 navios, 15% de um total de 80 viagens, devendo-se 7 destas perdas (8,8%) a motivos alheios ao corso. Por outras palavras, as perdas da Carreira em 1598-1625 foram mais, em termos absolutos e relativos, que as da navegação euro-asiática neerlandesa em 1602-1624, *mesmo sem contabilizar as perdas atribuíveis ao corso*. Tento analisar este conjunto de dados na conclusão abaixo.

6. Conclusão

Vimos na introdução deste artigo que o consenso dominante na historiografia afirma que o corso teve uma importância fundamental para a pioria de resultados da Carreira a partir de fins do século XVI, quer pelas perdas directamente provocadas, quer, sobretudo, enquanto causa de partidas fora da época ordinária e de alterações perigosas das rotas e das escalas. Em relação ao período estudado, verifiquei, porém, que as viagens falhadas por razões directa ou indirectamente atribuíveis ao corso foram minoritárias em relação às viagens falhadas por outras razões (quadro 4): em 1598-1625, identifiquei 27 viagens falhadas devido ao corso (13,8% do total das viagens no período), 14 através de perdas resultantes de ataques directos (7,1%), 13 através de partidas frustradas por acções de bloqueio de Lisboa (6,6%). Não é uma quantidade insignificante, mas é claramente inferior às 62 viagens falhadas por outras razões (31,6%), que foram mais do dobro, 31 por perda do navio (15,8%), outras 31 por arribada a Portugal ou à Índia (15,8%).

Estes resultados levam-me a concluir que, em relação ao período em estudo, as opiniões normalmente vigentes em relação ao corso e aos seus efeitos precisam de ser pelo menos em parte revistas. Pelo menos em relação a 1598-1625, inclino-me assim a concordar com a opinião dissonante de Ernst van Veen sobre a importância do fenómeno, que ele relativiza até 1636, fazendo depois notar que, por essa data, já se havia dado a grande quebra do movimento da Carreira, na viragem da década de 20 para a de 30⁸⁸. É evidente que não devemos também incorrer no risco de subestimar os seus efeitos – em 1598-1625, os insucessos da Carreira por que o corso foi

de ida e volta: os navios que largavam das Províncias Unidas dividiam-se entre os que partiam para ficar na Ásia e os que partiam para voltar, os chamados *retourschepen* – estes, porém, costumavam ficar alguns anos ao serviço no Oriente antes de regressar, ao contrário das naus da Carreira, que retornavam imediatamente.

⁸⁸ Cf. Ernst van VEEN, *Decay...* cit., p. 83.

responsável directa e indirectamente, embora minoritários no conjunto dos insucessos totais, não foram, apesar de tudo, de desprezar. E convém voltar a frisar que os seus efeitos especificamente económicos sobre a Carreira estão por estudar e que não foi minha intenção estudá-los neste artigo, como disse já na introdução. Acredito, no entanto, que, no período em estudo, fora do campo económico, os efeitos observáveis do corso sobre a rotina estabelecida da Carreira, *directos e indirectos*, embora não negligenciáveis, foram fundamentalmente esporádicos – com o grosso das acções corsárias planeadas contra a Carreira a concentrarem-se em 1604-1608 –, não se justificando a importância *central* que lhe tem sido atribuída.

O papel *central* atribuído ao corso no declínio da Carreira é tanto mais questionável quanto vemos que as perdas de naus da Índia em 1598-1625 foram mais, em termos absolutos e relativos, que as da navegação euro-asiática neerlandesa em 1602-1624, mesmo sem contabilizar as perdas portuguesas atribuíveis ao corso (quadros 5 e 6). Por outras palavras, num período quase idêntico, mesmo sem contar com as perdas do corso, *os portugueses, com mais de cem anos de experiência da Rota do Cabo, perderam, a navegá-la, bastante mais navios que os neerlandeses, ainda principiantes*. Isto mostra que a eficiência da Carreira, na altura, deixava comparativamente a desejar, o que vem dar razão às posições mais críticas de Guinote, Frutuoso e Lopes e de Ernst van Veen sobre o desempenho global das naus da Índia, contra as visões mais «optimistas» de Vitorino Magalhães Godinho, Bentley Duncan e João Paulo e Paula Pelúcia Aparício.

Como vimos na introdução, segundo este último grupo de historiadores, a Carreira, numa rota difícil, teria funcionado relativamente bem até começar a ser atacada em força pelo corso norte-europeu, no fim do século XVI. No período que estudei, contudo, verifiquei, por um lado, que os efeitos do corso, então predominantemente neerlandês, na rotina estabelecida da Carreira não parecem ter sido excessivamente graves, e, por outro, que, mesmo descontando as perdas provocadas por ataques corsários, os portugueses perdiam bastante mais navios que os seus novos competidores, o que aponta para que Carreira funcionasse, afinal, com algumas deficiências.

Constatar as debilidades comparativas da Carreira da Índia em relação à navegação euro-asiática neerlandesa é uma coisa, explicá-las é outra, que já não cabe nos limites deste artigo. Leonor Freire Costa demonstrou que, por volta do fim do século XVI, a construção naval para a Carreira se confrontou com problemas graves de carência de madeira, sendo obrigada a empregar madeiras verdes. A qualidade dos navios teria sofrido com isto uma queda, detectável através da diminuição significativa da duração média das embarcações em relação a períodos anteriores⁸⁹. É um factor a ter em conta, tal como o são, por exemplo, as diferentes rotas praticadas por portu-

⁸⁹ Cf. Leonor Freire COSTA, *Naus e galeões na Ribeira de Lisboa*, Cascais: Patrimonia, 1997, pp. 186-194.

gueses e neerlandeses⁹⁰. Contudo, para poder dizer algo de mais conclusivo sobre a inferioridade do desempenho dos navios portugueses em relação aos neerlandeses, será preciso, primeiro que tudo, saber mais sobre a construção naval da Carreira, o aprestamento e abastecimento dos seus navios, o seu sistema de financiamento, a história social das suas tripulações, etc., quase tudo assuntos que estão ainda em larga parte por tratar pela historiografia.

⁹⁰ Ter a costa ocidental indiana como destino quase único na Ásia tornou os portugueses dependentes do regime de monções do Índico, obrigando-os a viajar dentro de limites temporais muito precisos. Porque não conseguiam sempre fazê-lo, sofriam um alto número de arribadas e de internadas, as quais, como vimos, tanto contribuíram para a taxa de insucesso das viagens da Carreira. Os neerlandeses, porém, tiveram como destino principal desde início o Leste de Java, primeiro em Bantem, depois em Batávia. Rapidamente aprenderam a chegar lá pelo Sul do Índico, inflectindo para Norte apenas quando estavam perto da longitude de Java. Com isso, escapavam em larga medida aos constrangimentos das monções, sendo livres de viajar para e do Oriente em quase todas as alturas do ano. Sobre isso, quando passavam o Cabo, afastavam-se de terra, ao contrário dos portugueses, que, navegando as mais das vezes pelo Canal de Moçambique, se mantinham próximos da costa sul e oriental da África, de longe a região mais perigosa da viagem da Carreira, e aquela onde se deram mais perdas (segundo Guinote, Frutuoso e Lopes, entre 1497 e 1650, 24,7% das perdas da Carreira deram-se no Canal de Moçambique, 10,5% na África Oriental e 12,3% no Natal, no Cabo e no Atlântico Sul; cf. Paulo GUINOTE, Eduardo Frutuoso, António LOPES, *Naufrações...* cit., p. 124).

APÊNDICE BIBLIOGRÁFICO:
fontes para o movimento da Carreira da Índia em 1598-1624⁹¹

1598	ACMN 1-3; APO III, pp. 828-829, 873-874, 881-883; MHM; MX; SFP
1599	ACMN 1-3; JS, pp. 646-648, 653-672; MHM; MX; SFP
1600	ACMN 1-3; MHM; MX; SFP
1601	ACMN 1-3; FC, pp. 267-284; HTM II, pp. 735-789; MHM; MX; SFP
1602	ACMN 1-3; MHM; MX; SFP
1603	ACMN 1-3; APO I-2, pp. 125-128; DRI I, pp. 1-8, 16-23; MHM; MX; SFP
1604	ACMN 1-3; APO I-2, pp. 140-160; DRI I, pp. 16-23, 100-111; MEMS, pp. 147-148; MHM; MMSB II, pp. 101-113; MX; SFP
1605	ACMN 1-3; APO I-2, pp. 110-125, 140-160, 160-168; DRI I, pp. 16-23, 70-73, 100-111, 130-131; MEMS, pp. 147-148, 150, 150-152; MHM; MMSB II, pp. 101-113, 121-124, 125-126; MX; SFP
1606	ACMN 1-3; APO I-2, pp. 168-192; DRI I, pp. 100-111, 130-131; MEMS, pp. 148, 149, 150, 150-152; MHM; MMSB II, pp. 101-113, 125-126
1607	ACMN 1-3; APO I-2, pp. 192-218; DRI I, pp. 100-111, 137-138, 387-392, DRI II, pp. 249-250; HCM, pp. 529-540; JS, pp. 301-305; MEMS, pp. 149, 152; MHM; MMSB II, pp. 129-134, 135-137; MX; SFP
1608	ACMN 1-3; APO I-1, pp. 126-127, APO I-2, pp. 218, 235, 235-243; DRI I, pp. 210-213, 365-366, 398-401; HCM, pp. 542-546; JM, pp. 43-91; MHM; MMSB II, pp. 135-137; MX; SFP
1609	ACMN 1-3; APO I-1, pp. 127-131; DRI II, pp. 18-20; JM, pp. 143-149; MHM; MX; PL II, pp. 765-805; SFP
1610	ACMN 1-3; DRI I, pp. 365-366, DRI II, p. 176; MHM; MX; SFP
1611	ACMN 1-3; DRI II, pp. 112-114, 176, 255-256, 261-262, 372-373, 447-451; MHM; MX; RG, pp. 394-396; SFP
1612	ACMN 1-3; DRI II, pp. 261-262, 447-451, 471-480, DRI III, pp. 265-266; MHM; MX; RG, pp. 394-396; SFP
1613	ACMN 1-3; DRI II, pp. 280-281, 281-283, 312-319, 320, 447-451, 453, 471-480, DRI III, pp. 165-166; MHM; MX; RG, pp. 394-396; SFP
1614	ACMN 1-3; DRI II, 447-451, 471-480, DRI III, pp. 43-46, 144-146, 165-166, 370-372, 384-385, 396-397, DRI IV, pp. 1-2; MEMS, pp. 158-159; MHM; MX; RG, pp. 394-396; SFP

⁹¹ Cada coluna anual inclui as fontes referentes tanto à viagem de ida da armada (ou armadas) desse ano, como à sua torna-viagem, apesar de esta ocorrer posteriormente, no ano ou nos anos seguintes (uma armada partida para a Ásia em 1598 nunca poderia esperar voltar à Europa antes de 1599). Não indicamos as páginas das seis fontes que são relações de armadas (ACMN 1, ACMN 2, ACMN 3, MHM, MX and SFP), o que seria redundante, pois aí a história das armadas já se encontra ordenada cronologicamente. As citações de estudos referem-se sempre a transcrições de fontes neles incluídas.

1615	ACMN 2-3; DRI IV, pp. 109-171; MHM; MX; RG, pp. 394-396; SFP
1616	ACMN 2-3; MHM; MX; RG, pp. 394-396; SFP
1617	ACMN 2-3; DRI IV, pp. 109-171, 235-236, DRI VI, pp. 201-202; MHM; MX; RG, pp. 394-396; SFP
1618	ACMN 2-3; DRI V, pp. 77-79, 85, 92-94, 123-125, 171-172, 215-217, DRI VI, pp. 435-436, DRI VII, pp. 79-83; MHM; MX; RG, pp. 394-396; SFP
1619	ACMN 2-3; CRF, pp. 65-75; DRI VI, pp. 6-7, 7-8, 240-242, 242-244, DRI VII, pp. 190-191, 201-202; MHM; MX; RG, pp. 394-396; SFP
1620	ACMN 2-3; DRI VI, pp. 7-8, DRI VII, pp. 79-83, 150, 190-191, 192, 193-195, 240-241, 343, 408-409, 442-443, DRI IX, pp. 409-410; MHM; MX; NCM I, pp. 173-213; RG, pp. 394-396; SFP
1621	ACMN 2-3, DRI VII, pp. 323-333, 339-340, 365-366, 395, 404-405, 408-409, 442-443, 450-451, DRI IX, pp. 123-125, 440-443, JL, pp. 139-170, MHM, MX, NCM II, pp. 7-74, SFP
1622	ACMN 2-3; ACE I, pp. 143-144, 150-152; DRI VIII, pp. 283-284, DRI IX, pp. 117-119, 119-120, 123-125, 135-136, 142-143, 154-155, 176, 198-199, 199-201, 213-214, 228-230, 232-236, 440-443, DRI X, pp. 127, 174-175, 303-304, 325-326; DU II, pp. 426-433, 501-504; JL, pp. 171-216; MHM; MX; SFP; VNC I, pp. 17-20
1623	ACMN 2-3; ACE I, pp. 189-190, 200-202; DRI IX, pp. 267-269, 269-271, 436-439, DRI X, pp. 3-4, 21, 37-38, 200-202; MHM; MX; SFP
1624	ACMN 2-3; DRI X, pp. 234, 270; MHM; MX; SFP

Abreviaturas

- ACE – Panduronga PISSURLENCAR (ed.), *Assentos do Conselho de Estado*, vol. I, Bastorá: Tipografia Rangel, 1953.
- ACMN 1 – A. C. (ed.), «Subsídios para o Estudo da Carreira da Índia», in *Anais do Clube Militar Naval*, vol. CXX, Janeiro-Março 1990, pp. 109-124.
- ACMN 2 – A. C. (ed.), «Subsídios para o Estudo da Carreira da Índia», in *Anais do Clube Militar Naval*, vol. CXXI, Janeiro-Março 1991, pp. 87-161.
- ACMN 3 – A. C. (ed.), «Subsídios para o Estudo da Carreira da Índia», in *Anais do Clube Militar Naval*, vol. CXXIII, Outubro-Dezembro 1993, pp. 869-918.
- APO – J. H. da Cunha RIVARA (ed.), *Archivo Portuguez-Oriental*, fascículos I-I, I-II, III, Nova Goa: Imprensa Nacional, 1877, 1876, 1861.
- CRF – José Gervásio LEITE (ed.), *Comentários do grande capitão Rui Freire de Andrada*, Lisboa: Agência Geral das Colónias, 1940.
- DRI – Raimundo António de Bulhão PATO, António da Silva RÊGO (eds.), *Documentos remetidos da Índia ou livros das monções*, 10 vols., Lisboa: Typographia da Academia Real das Sciencias-Imprensa Nacional, 1880-1982.
- DU – António da Silva RÊGO (ed.), *Documentação Ultramarina Portuguesa*, vol. II, Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1962.

- FC – Francesco CARLETTI, *Voyage autour du monde de Francesco Carletti (1594-1606)*, Paris: Éditions Chandeigne, 1999.
- HCM – A. Meyrelles do SOUTO (ed.), «Hystorya dos cercos que os Olandezes puzerão à fortaleza de Mozambique o anno de 607 e 608...», in *Studia*, 12, 1963, pp. 463-548.
- HTM – Bernardo Gomes de BRITO (ed.), *História Trágico-Marítima*, vol. II, Lisboa: Edições Afrodite, 1972.
- JL – Jerónimo LOBO, *Itinerário e outros escritos inéditos*, Barcelos: Livraria Civilização, 1971.
- JM – Jean MOCQUET, *Voyage à Mozambique et Goa: la relation de Jean Mocquet (1607-1610)*, Paris: Éditions Chandeigne, 1996.
- JS – João dos SANTOS, *Etiópia Oriental e vária história de cousas notáveis do Oriente*, Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1999.
- MEMS – Maria Emília Madeira SANTOS, «O problema da segurança das rotas e a concorrência luso-holandesa antes de 1620», separata da *Revista da Universidade de Coimbra*, vol. XXXII, 1985.
- MHM – Maria Hermínia MALDONADO (ed.), *Relação das náos e armadas da Índia com os successos dellas que se puderam saber, para noticia e instrução dos curiosos, e amantes da historia da India*, Coimbra: Biblioteca Geral da Universidade, 1985.
- MMSB – Maria Manuela Sobral BLANCO, *Os holandeses e o império oriental português* (policopiado), 2 vols., Lisboa, 1975.
- MX – «Governadores da Índia, pelo Padre Manuel Xavier», in Luís de ALBUQUERQUE (ed.), *Relações da Carreira da Índia*, Lisboa: Alfa, 1989, pp. 99-205.
- NCM – António SÉRGIO (ed.), *Naufrágios e combates no mar*, vol. II, Lisboa: Editorial Sul, 1958.
- PL – Pyrard de LAVAL, *Voyage de Pyrard de Laval aux Indes orientales, 1601-1611*, 2 vols., Paris: Éditions Chandeigne, 1998.
- RG – Rui GODINHO, *A Carreira da Índia – aspectos e problemas da torna-viagem (1550-1649)* (policopiado), Lisboa, 2000.
- SFP – Simão Ferreira PAIS, *De Bartolomeu Dias a Vasco da Gama – as Famosas Armadas da Índia, 1496-1650*, Porto: Civilização, 1997.
- VNC – Damião PERES (ed.), *Viagens e naufrágios célebres dos séculos XVI, XVII e XVIII*, vol. I, Porto: Civilização, 1937.

Bibliografia citada

Fontes:

- «A Journall of a Voyage made by the Pearle to the East-India, wherein went as Captaine Master Samuel Castelton of London, and Captaine George Bathurst as Lieutenant: written by John Tatton, Master», in Samuel PURCHAS (ed.), *Hakluytus posthumus or Purchas his pilgrimes...*, vol. III, Glasgow: Maclehose, 1905, pp. 343-354.
- A. C. (ed.), «Subsídios para o Estudo da Carreira da Índia», in *Anais do Clube Militar Naval*, vol. CXX, Janeiro-Março 1990, pp. 109-124.
- , «Subsídios para o Estudo da Carreira da Índia», in *Anais do Clube Militar Naval*, vol. CXXI, Janeiro-Março 1991, pp. 87-161.
- , «Subsídios para o Estudo da Carreira da Índia», in *Anais do Clube Militar Naval*, vol. CXXIII, Outubro-Dezembro 1993, pp. 869-918.
- ALBUQUERQUE, Luís de (ed.), *Relações da Carreira da Índia*, Lisboa: Alfa, 1989.
- «Beschrijvinghe van de tweede Voyagie... onder den Heer Admirael Steven vander Hagen...», in Izaäk COMMELIN (ed.), *Begin ende voortgangh van de Nederlantsche geotroyeerde Oost-Indische Compagnie. Vervattende de voornaemste reysen bij de inwoonderen derselver provinciën derwaerts gedaan...*, vol. III, Amesterdão, 1646, relato I.
- BOOY, A. de (ed.), *De derde reis van de V.O.C. naar Oost-Indie onder het beleid van admiraal Paulus van Caerden, uitgezeild in 1606*, 2 vols., Haia: Martinus Nijhoff, 1968-1970.
- BRITO, Bernardo Gomes de (ed.), *História Trágico-Marítima*, vol. II, Lisboa: Edições Afródite, 1972.
- CARLETTI, Francesco, *Voyage autour du monde de Francesco Carletti (1594-1606)*, Paris: Éditions Chandeigne, 1999.
- COLENBRANDER, H. T. (ed.), *Jan Pieterz. Coen, bescheiden omtrent zijn bedrijf in Indie*, 6 vols., Haia: Martinus Nijhoff, 1919-1934.
- COMMELIN, Izaäk (ed.), *Begin ende voortgangh van de Nederlantsche geotroyeerde Oost-Indische Compagnie. Vervattende de voornaemste reysen bij de inwoonderen derselver provinciën derwaerts gedaan...*, vol. III, Amesterdão, 1646.
- COOLHAAS, W. Ph. (ed.), *Generale missiven van Gouverneurs-Generaal en Raden aan Heren XVII der Verenigde Oostindische Compagnie*, vol. I, Haia: Martinus Nijhoff, 1960.
- FOSTER, William (ed.), *The English Factories in India, 1622-1623; a Calendar of Documents in the India Office and British Museum*, Oxford: Clarendon Press, 1908.
- «Governadores da Índia, pelo Padre Manuel Xavier», in Luís de ALBUQUERQUE (ed.), *Relações da Carreira da Índia*, Lisboa: Alfa, 1989, pp. 99-205.
- HOOGWERFF, G. J. (ed.), *Journalen vande gedenckwaardige reysen van Willem Ijsbrantsz. Bontekoe, 1618-1625*, Haia: Martinus Nijhoff, 1952.

- JONGE, J. K. J. de (ed.), *De opkomst van het Nederlandsch gezag in Oost Indie*, vol. III, Haia: Martinus Nijhoff, 1865.
- LAVAL, Pyrard de, *Voyage de Pyrard de Laval aux Indes orientales, 1601-1611*, 2 vols., Paris: Éditions Chandeigne, 1998.
- LEITE, José Gervásio (ed.), *Comentários do grande capitão Rui Freire de Andrada*, Lisboa: Agência Geral das Colónias, 1940.
- LOBO, Jerónimo, *Itinerário e outros escritos inéditos*, Barcelos: Livraria Civilização, 1971.
- MALDONADO, Maria Hermínia (ed.), *Relação das náos e armadas da Índia com os successos dellas que se puderam saber, para noticia e instrução dos curiozos, e amantes da historia da Índia*, Coimbra: Biblioteca Geral da Universidade, 1985.
- MOCQUET, Jean, *Voyage à Mozambique et Goa: la relation de Jean Mocquet (1607-1610)*, Paris: Éditions Chandeigne, 1996.
- «Naufrágio da nau S. João Baptista no Cabo de Boa Esperança no ano de 1622», in António SÉRGIO (ed.), *Naufrágios e combates no mar*, vol. II, Lisboa: Editorial Sul, 1958, pp. 7-74.
- «Naufrágio das naus S. José, S. Tereza e S. Carlos, 1625», in Damião PERES (ed.), *Viagens e naufrágios célebres dos séculos XVI, XVII e XVIII*, vol. I, Porto: Civilização, 1937, pp. 17-20.
- OPSTALL, M. E. van (ed.), *De reis van de vloot van Pieter Willemsz Verhoeff naar Azië, 1607-1612*, 2 vols., Haia: Martinus Nijhoff, 1972.
- PAIS, Simão Ferreira, *De Bartolomeu Dias a Vasco da Gama – as famosas armadas da Índia, 1496-1650*, Porto: Civilização, 1997.
- PATO, Raimundo António de Bulhão, RÊGO, António da Silva (eds.), *Documentos remetidos da Índia ou livros das monções*, 10 vols., Lisboa: Typographia da Academia Real das Sciencias-Imprensa Nacional, 1880-1982.
- PERES, Damião (ed.), *Viagens e naufrágios célebres dos séculos XVI, XVII e XVIII*, vol. I, Porto: Civilização, 1937.
- PISSURLENCAR, Panduronga (ed.), *Assentos do Conselho de Estado*, vol. I, Bastorá: Typografia Rangel, 1953.
- PURCHAS, Samuel (ed.), *Hakluytus posthumus or Purchas his pilgrimes...*, vol. III, Glasgow: Maclehose, 1905.
- RÊGO, António da Silva (ed.), *Documentação Ultramarina Portuguesa*, vol. II, Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1962.
- REIMÃO, Gaspar Ferreira, *Roteiro da Navegação e Carreira da Índia...*, Lisboa: Agência Geral das Colónias, 1939.
- RIETBERGEN, P. J. A. N. (ed.), *De eerste landvoogd Pieter Both (1568-1615)*, 2 vols., Zutphen: De Walburg Pers, 1987.

- RIVARA, J. H. da Cunha (ed.), *Arquivo Portuguez-Oriental*, fascículos I-I, I-II, III, Nova Goa: Imprensa Nacional, 1877, 1876, 1861.
- ROUFFAER, G. P., IJZERMAN, J. W. (eds.), *De eerste schipvaart der Nederlanders naar Oost-Indië onder Cornelis de Houtman, 1595-1597*, 3 vols., Haia: Martinus Nijhoff, 1915-1929.
- SANTOS, João dos, *Etiópia Oriental e vária história de cousas notáveis do Oriente*, Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1999.
- SÉRGIO, António (ed.), *Naufrágios e combates no mar*, vol. II, Lisboa: Editorial Sul, 1958.
- SOUTO, A. Meyrelles do (ed.), «Hystorya dos cercos que os Olandezes puzeram à fortaleza de Mozambique o anno de 607 e 608...», in *Studia*, 12, 1963, pp. 463-548.
- «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: Edições Afrodite, 1972, pp. 735-815.
- UNGER, W. S. (ed.), *De oudste reizen van de Zeeuwen naar Oost-Indië, 1598-1604*, Haia: Martinus Nijhoff, 1948.
- WARNSINCK, J. C. M. (ed.), *De reis om de wereld van Joris van Spilbergen, 1614-1617*, 2 vols., Haia: Martinus Nijhoff, 1943.

Estudos:

- ALBUQUERQUE, Luís de, GUERREIRO, Inácio (eds.), *II Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa*, Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical-Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga, 1985.
- APARÍCIO, João Paulo, APARÍCIO, Paula Pelúcia, «As relações das armadas e a Carreira da Índia: contribuições para uma análise crítica», in Inácio Guerreiro, Francisco Contente DOMINGUES (eds.), *Fernando Oliveira e o seu tempo – humanismo e arte de navegar no Renascimento europeu (1450-1650)*, Cascais: Patrimonia, 1999, pp. 527-554.
- BLANCO, Maria Manuela Sobral, *Os neerlandeses e o império oriental português* (polycopiado), 2 vols., Lisboa, 1975.
- BLUSSÉ, Leonard (ed.), *Around and about Formosa: Essays in honor of professor Ts'ao Yung-ho*, Taipei: Ts'ao Yung-ho Foundation for Culture and Education, 2003, pp. 61-81.
- BLUSSÉ, Leonard, WINIUS, George, «The Origin and Rhythm of Dutch Aggression against the Estado da Índia», in George Winus, *Studies on Portuguese Asia, 1495-1689*, Aldershot: Ashgate, 2001, artigo IV.
- BOXER, C. R., «Uma desconhecida vitória naval portuguesa no século XVII», separata do *Boletim da Agência Geral das Colónias*, 52, 1929.
- , «Dom Francisco da Gama, Conde da Vidigueira, e a sua viagem para a Índia no ano de 1622», separata de *Anais do Club Militar Naval*, 5-6, Maio-Junho 1930.

- , *From Lisbon to Goa, 1500-1750*, Londres: Variorum Reprints, 1984.
- , «On a Portuguese Carrack's Bill of Lading in 1625», in C. R. BOXER, *From Lisbon to Goa, 1500-1750*, Londres: Variorum Reprints, 1984, artigo VII.
- BRUIJN, Jaap R., *The Dutch Navy of the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, Columbia: University of South Carolina Press, 1993.
- BRUIJN, Jaap R., GAASTRA, Femme S., SCHOFFER, Ivo (eds.), *Dutch-Asiatic Shipping in the 17th and 18th Centuries*, 3 vols., Haia: Martinus Nijhoff, 1979-1987.
- COSTA, Leonor Freire, *Naus e galeões na Ribeira de Lisboa*, Cascais: Patrimonia, 1997.
- DISNEY, A. R.: *Twilight of the Pepper Empire – Portuguese Trade in Southwest India in the Early Seventeenth Century*, Cambridge, Massachussets: Harvard University Press, 1978.
- DOMINGUES, Francisco Contente, *A Carreira da Índia*, Lisboa: CTT Correios de Portugal, 1998.
- DUNCAN, Bentley, «Navigation between Portugal and Asia in the Sixteenth and Seventeenth Centuries», in E. J. van KLEY, C. K. PULLAPILLY (eds.), *Asia and the West. Encounters and Exchanges from the Age of Exploration*, Notre Dame, Indiana: Cross Cultural Publications – Cross Roads Books, 1986, pp. 3-25.
- DYKE, Paul van, «The Anglo-Dutch Fleet of Defense (1620-1622): Prelude to the Dutch Occupation of Taiwan», in Leonard BLUSSÉ (ed.), *Around and about Formosa: Essays in honor of professor Ts'ao Yung-ho*, Taipei: Ts'ao Yung-ho Foundation for Culture and Education, 2003, pp. 61-81.
- EBBEN, Maurits A., «El ataque de van der Does a Canarias y la expansión neerlandesa a finales del siglo XVI y comienzos del siglo XVII», in Antonio de Béthencourt MASSIEU (ed.), *IV centenario del ataque de van der Does a Las Palmas de Gran Canaria (1999)*, Las Palmas: Cabildo de Gran Canaria, 2001, pp. 147-165.
- ENTHOVEN, Victor, *Zeeland en de opkomst van de Republiek – Handel en strijd in de Scheldedelta, c. 1550-1621*, Leiden, 1996.
- GAASTRA, Femme S., *De geschiedenis van de V.O.C.*, 4.^a edição, Zutphen: De Walburg Pers, 2002.
- GODINHO, Rui, *A Carreira da Índia – aspectos e problemas da torna-viagem (1550-1649)* (policopiado), Lisboa, 2000.
- GODINHO, Vitorino Magalhães, *Os descobrimentos e a economia mundial*, 2.^a edição, 4 vols., Lisboa: Presença, 1981-1983.
- , *Mito e mercadoria, utopia e prática de navegar. Séculos XVI-XVIII*, Lisboa: Difel, 1990.
- , «Os portugueses e a Carreira da Índia 1497-1810», in *Mito e mercadoria, utopia e prática de navegar. Séculos XVI-XVIII*, Lisboa: Difel, 1990, pp. 333-374.

- GUERREIRO, Inácio, DOMINGUES, Francisco Contente (eds.), *Fernando Oliveira e o seu tempo – humanismo e arte de navegar no Renascimento europeu (1450-1650)*, Cascais: Patri-
monia, 1999.
- GUINOTE, Paulo, FRUTUOSO, Eduardo, LOPES, António, *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.
- KLEY, E. J. van, PULLAPILLY, C. K. (eds.), *Asia and the West. Encounters and Exchanges from
the Age of Exploration*, Notre Dame, Indiana: Cross Cultural Publications – Cross
Roads Books, 1986.
- MACLEOD, N., *De Oost-Indische Compagnie als zeemogendheid in Azië*, 2 vols., Rijswijk:
Blankwaardt & Schoonhoven, 1927.
- MASSIEU, Antonio de Béthencourt (ed.), *IV centenario del ataque de van der Does a Las
Palmas de Gran Canaria (1999)*, Las Palmas: Cabildo de Gran Canaria, 2001.
- MATOS, Artur Teodoro de, «A Provedoria das Armadas da Ilha Terceira e a Carreira da
Índia no século XVI», in Luís de ALBUQUERQUE, Inácio GUERREIRO (eds.), *II Seminário
Internacional de História Indo-Portuguesa*, Lisboa: Instituto de Investigação Cientí-
fica Tropical – Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga, 1985, pp. 63-72.
- , «A Armada das Ilhas e a Armada da Costa no século XVI (novos elementos para o
seu estudo)», Lisboa: separata da Academia de Marinha, 1990.
- MEILINK-ROELOFSZ, M. Antoinette, *De vestiging der Nederlanders ter Kuste Malabar*, Haia:
Martinus Nijhoff, 1943.
- MURTEIRA, André, *A Carreira da Índia e o curso neerlandês, 1595-1625* (policopiado), Lisboa,
2006 (disponível em linha em http://cham.fcsh.unl.pt/files/varia/tese_murteira.pdf).
- , «Combates luso-neerlandeses em Santa Helena (1597-1625)», in *Anais de História de
Além-Mar*, vol. VII, 2006, pp. 65-79.
- , «Ingleses e neerlandeses contra a Carreira da Índia no Índico Ocidental, 1621-1623»,
in *Oriente*, n.º 19, Outono de 2008, pp. 3-26.
- , «A captura do galeão Santiago em 1602», in *Revista de Cultura/Review of Culture
– Edição Internacional/International Edition*, n.º 26, no prelo.
- , «A Carreira da Índia e as incursões neerlandesas no Índico Ocidental e em águas
ibéricas de 1604-1608», in João Paulo Oliveira e COSTA (ed.), *Actas do XII Seminário
Internacional de História Indo-Portuguesa*, Lisboa: Centro de História de Além-Mar,
no prelo.
- PIJL-KETEL, C. L. van der, KIST, J. B. (eds.), *The Ceramic Load of the 'Witte Leeuw' (1613)*,
Amsterdão: Rijksmuseum, 1982.
- RODGER, N. A. M., *The Safeguard of the Sea – A Naval History of Britain, 660-1649*, Londres:
HarperCollins, 1997.

- ROEVER, Arend de, *De jacht op sandelhout – De V.O.C. en de tweedeling van Timor in de zeventiende eeuw*, Zutphen: De Walburg Pers, 2002.
- SANTEN, H. W. van, *De Verenigde Oost-Indische Compagnie in Gujarat en Hindustan, 1620-1660*, Leiden, 1982.
- SANTOS, Maria Emília Madeira, «O problema da segurança das rotas e a concorrência luso-holandesa antes de 1620», separata da *Revista da Universidade de Coimbra*, vol. XXXII, 1985.
- STENUIT, Robert, «The Eastindiaman The Witte Leeuw», in C. L. van der PIJL-KETEL, J. B. KIST (eds.), *The Ceramic Load of the 'Witte Leeuw' (1613)*, Amesterdão: Rijksmuseum, 1982, pp. 15-27.
- TERPSTRA, H., *De opkomst der Westerkwartieren van de Oost-Indische Compagnie (Suratte, Arabië, Perzië)*, Haia: Martinus Nijhoff, 1918.
- 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, Universiteit Leiden, 2000.
- VIDAGO, João, *Calendário das Armadas da Índia (1497-1640)*, separata dos *Anais do Clube Militar Naval*, n.ºs 4-6 e 7-9, Abril/Junho e Julho/Set. 1975, Lisboa.
- WINIUS, George, *Studies on Portuguese Ásia, 1495-1689*, Aldershot: Ashgate, 2001.