



ANAIS DE HISTÓRIA DE ALÉM-MAR

Vol. VII (2006)

ISSN 0874-9671 (impresso/print)

ISSN 2795-4455 (electrónico/online)

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

Combates luso-neerlandeses em Santa Helena (1595-1625)

André Murteira 

Como Citar | How to Cite

Murteira, André. 2006. «Combates luso-neerlandeses em Santa Helena (1595-1625)». *Anais de História de Além-Mar* VII: 65-79. <https://doi.org/10.57759/aham2006.37720>

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), 2006. 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), 2006. 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).

COMBATES LUSO-NEERLANDESES EM SANTA HELENA (1597-1625)

por

ANDRÉ MURTEIRA ¹

Em Portugal, como provavelmente em todo o lado, a pequena e isolada ilha de Santa Helena, no Atlântico Sul, é conhecida – quando é conhecida – como o local de exílio e morte de Napoleão. No entanto, a sua importância para a história marítima portuguesa no século XVI foi considerável, pois serviu durante a maior parte de Quinhentos como uma das escalas principais da Carreira da Índia, quando ela era a mais importante rota marítima portuguesa ². Onde a Ilha de Moçambique, ao largo da costa norte do actual Moçambique, funcionou desde cedo como a escala principal na viagem Portugal-Índia, Santa Helena desempenhou o mesmo papel na viagem Índia-Portugal desde cerca da segunda década do século XVI até ao princípio da centúria seguinte. Deixou de cumprir essa função quando deixou de ser frequentada exclusivamente por navios portugueses, dando ocasião a uma série de encontros hostis com navios neerlandeses que levou os portugueses a abdicarem de escalar a ilha com a regularidade de antes. No presente artigo, procurámos reconstituir esta série de encontros, bem demonstrativa das novas condições em que os portugueses passaram a ter de viajar na Rota do Cabo no século XVII.

Nas primeiras sete décadas de existência da Carreira da Índia, os navios perdidos para corsários ou piratas foram pouquíssimos ³. Isto não quer dizer

¹ Mestre de História da Expansão e dos Descobrimentos Portugueses, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa; investigador do Centro de História de Além-Mar da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa.

² Para a história de Santa Helena enquanto escala da Carreira da Índia, cf. Anthony Disney, «The Portuguese and Saint Helena», in *Portos, Escalas e Ilhéus no Relacionamento entre o Ocidente e o Oriente*, Avelino de Freitas Meneses (ed.), vol. I, Lisboa, 2001, pp. 213-238.

³ Cf. Vitorino Magalhães Godinho, *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*, 2.^a edição, vol. III, Lisboa, 1987, pp. 46-48.

que a pirataria e o corso não fossem já uma ameaça, como o prova o sistema de protecção que houve necessidade de montar desde cedo, assente em armadas de escolta. Baseadas no reino, estas armadas protegiam as naus da Índia ou durante a primeira fase da viagem de ida, ou, sobretudo, durante a última fase da viagem de vinda, a partir dos Açores⁴. Tratava-se, nos dois casos, de guardar os navios da Carreira nas águas mais próximas da costa portuguesa ou do arquipélago açoriano, frequentadas assiduamente pela pirataria e corso europeus e magrebinos. O resto da rota, então, caracterizava-se ainda pela ausência de perigos humanos de monta. Assim, Santa Helena, perdida no Atlântico Sul, em paragens não frequentadas pela navegação não portuguesa, era ainda uma escala perfeitamente segura para as naus regressadas da Índia.

Foi só na década de 80 do século XVI que a navegação da Carreira principiou a sofrer perdas sérias para o corso, em resultado da guerra anglo-espanhola de 1585-1604. O conflito caracterizou-se, sobretudo depois de 1588, pelo envio quase anual de esquadras inglesas às águas peninsulares e açorianas⁵. De 1587 a 1602, sete navios da Carreira foram capturados ou perderam-se em consequência de ataques ingleses⁶.

Convém notar que a zona em que estas esquadras inglesas actuavam era 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, 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 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, sobretudo em locais comuns de escala como Santa Helena.

⁴ Cf. Artur Teodoro de Matos, «A Provedoria das Armadas da Ilha Terceira e a Carreira da Índia no Século XVI», in Luís de Albuquerque e Inácio Guerreiro (eds.), *II Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa*, Lisboa, 1985, pp. 63-72; idem, *A Armada das Ilhas e a Armada da Costa no Século XVI (Novos Elementos para o seu Estudo)*, separata da Academia de Marinha, Lisboa, 1990.

⁵ Cf. N.A.M. Rodger, *The Safeguard of the Sea – A Naval History of Britain, 660-1649*, Londres, 1997, pp. 272-296.

⁶ Cf. Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso, António Lopes, *Naufrágios e outras perdas da «Carreira da Índia». Séculos XVI e XVII*, Lisboa, 1998, pp. 223-231.

1. 1597

O primeiro choque conhecido de navios da Carreira da Índia com navios neerlandeses deu-se exactamente em Santa Helena, e logo na primeira viagem neerlandesa bem sucedida à Ásia por mar⁷. Em 1595, Cornelis de Houtman partiu com quatro velas para o Oriente, donde voltou em 1597 com três navios, depois de uma estadia demorada e acidentada em Java e arredores. A 24 de Maio de 1597, um destes três navios, o *Hollandia* – transviado entretanto dos outros – deparou-se, perto de Santa Helena, com uma nau portuguesa, a *Vencimento do Monte do Carmo*⁸. Seguiu-se uma troca de tiros breve e inconsequente, iniciada pela nau. Ao abeirar-se da ilha, os neerlandeses avistaram mais três navios portugueses já ancorados, pelo que acharam mais prudente não parar lá⁹. A nau que tinham combatido foi, evidentemente, ter com as embarcações ancoradas. Dois dias depois, a 26, os dois companheiros perdidos do *Hollandia*, o *Mauritius* e o *Pinas*, chegaram, por sua vez, a Santa Helena, onde encontraram ainda os quatro navios portugueses, que os fizeram também desistir da escala. Passado pouco tempo, reencontraram o companheiro em pleno oceano e prosseguiram com ele até à Europa.

O êxito da viagem pioneira de 1595-1597 gerou um grande entusiasmo nas Províncias Unidas, donde, logo no ano seguinte, 1598, partiram cinco frotas ou flotilhas para o Oriente, três pela Rota do Cabo, duas pelo Estreito de Magalhães¹⁰. Cada uma foi equipada por uma companhia diferente, mostrando a forte vontade que havia de investir no novo comércio das Índias Orientais. Pode dizer-se que só neste ano de 1598 – um século depois de Vasco da Gama chegar à Índia – é que os portugueses perderam irremediavelmente o exclusivo da Rota do Cabo, pois só então é que ela começou a ser

⁷ Para esta viagem, cf. «De eerste Schipvaerd der Hollandsche Natie naer Oost-Indien...», in Izaäk Commelin (ed.), *Begin ende voortgangh van de Nederlantsche geoctroyeerde Oost-Indische Compagnie. Vervattende de voornaemste reysen bij de inwoonderen derselver provinciën derwaerts gedaen...*, vol. I, Amsterdão, 1646 (reedição fac-similada, 1970), relato II.

⁸ Cf. ibidem, vol. I, relato II, pp. 102-104; carta régia a Vice-Rei, 19/3/1598, in J. H. da Cunha Rivara (ed.), *Archivo Portuguez-Oriental*, fascículo III, Nova Goa, 1861, pp. 864-867; «Governadores da Índia, pelo Padre Manuel Xavier», in Luís de Albuquerque (ed.), *Relações da Carreira da Índia*, Lisboa, 1989, pp. 142-143.

⁹ Estes navios eram a *Conceição*, o galeão *S. Filipe* e a *S. Simão*. Os dois primeiros, como a *Vencimento*, integravam a armada partida de Lisboa no ano anterior, 1596, enquanto a última largara de Portugal havia dois anos, em 1595, invernando à ida em Moçambique, o que fizera com que voltasse agora ao reino com um ano de atraso em relação ao calendário habitual. Cf. 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 Índia*, Coimbra, 1985, pp. 98-100.

¹⁰ Cf. Jaap. R. Bruijn, Femme S. Gaastra, Ivo Schoffer (ed.), *Dutch-Asiatic Shipping in the 17th and 18th Centuries*, vol. II, Haia, 1979, pp. 2-8.

navegada regularmente por outros. De 1598 em diante, não houve ano em que não seguissem vários navios neerlandeses para a Ásia e os ingleses não tardaram em imitá-los.

A expedição de Houtman foi assim decisiva, pela «corrida às especiarias» que desencadeou e que expôs a Carreira a riscos novos. É verdade que antes se dera já a viagem de James Lancaster (1591-1594) ao Oriente, também pela Rota do Cabo. Mas esta expedição inglesa não teve continuidade de maior, pois os ingleses só regressaram em definitivo à Ásia depois, motivados pelo exemplo dos neerlandeses ¹¹.

A partida das cinco flotilhas neerlandesas para as Índias Orientais em 1598 contrastou com o que sucedeu no mesmo ano em Portugal, onde a armada da Índia ficou retida no Tejo devido a um bloqueio inglês ¹². Isto, ao menos, impediu temporariamente novos encontros, sobretudo no sítio onde o risco deles era maior – na posição estratégica de Santa Helena, à vinda, que tanto portugueses como agora neerlandeses eram compelidos a escalar por necessidades de abastecimento.

Convém notar que os navios da Carreira já tinham sido proibidos de escalar Santa Helena entre 1591 e 1594, devido a informações recebidas de que corsários ingleses lhes estariam a preparar lá uma emboscada (o que, ao que se sabe, não chegou a acontecer) ¹³. Em 1594, achou-se que se podia levantar a proibição e ordenou-se-lhes que voltassem a estanciar na ilha na torna-viagem, embora devidamente preparados para a possibilidade de maus encontros. Mandou-se-lhes também que esperassem uns pelos outros lá até 20 de Maio, seguindo depois em conjunto para Portugal. Tentava-se, com isso, garantir a sua chegada em grupo às águas açorianas e à costa portuguesa, onde se temiam de certeza ataques ingleses ¹⁴.

Estas instruções mantiveram-se em vigor durante o resto da década, (embora, a partir de 1596, se obrigasse os navios a esperar pelos outros até ao fim de Maio e não apenas até ao dia 20) ¹⁵. A notícia do tiroteio entre o *Hollandia* e a *Vencimento* nas vizinhanças de Santa Helena, em 1597, não veio mudar os procedimentos estabelecidos, apesar de ter feito com que se ponderasse inconsequentemente a hipótese de fortificar a ilha ¹⁶. Assim, a ocorrência de novos encontros era uma questão de tempo. As duas armadas

¹¹ Cf. Sanjay Subrahmanyam, «A intervenção inglesa na Índia (1604-1623). O ataque às Molucas pelos Neerlandeses» in Luís Albuquerque (ed.), *Portugal no Mundo*, vol. V, Lisboa, 1989, p. 27.

¹² Cf. Maria Hermínia Maldonado (ed.), op. cit., p. 102.

¹³ Cf. cartas régias a Vice-Rei, 26/3/1591 e 15/3/1593, in J. H. da Cunha Rivara (ed.), op. cit., fascículo III, pp. 317-318 e 389-390.

¹⁴ Cf. carta régia a Vice-Rei, 11/3/1594, in ibidem, fascículo III, pp. 456-457.

¹⁵ Cf. cartas régias a Vice-Rei, 7/3/1596, 22/3/1597, 19/3/1598, 12/1/1599, in ibidem, fascículo III, pp. 602-603, 728, 864-867, 939-940.

¹⁶ Cf. carta régia a Vice-Rei, 30/3/1598, in ibidem, fascículo III, p. 878.

enviadas de Portugal à Índia em 1599 puderam comprová-lo durante o seu regresso ao reino em 1600¹⁷.

2. 1600

A 25 de Abril de 1600, a *S. Simão* chegou a Santa Helena. Foi a primeira das seis naus da Índia que voltavam nesse ano a Portugal a aparecer lá. Partira de Cochim a 19 de Janeiro e, dobrado o Cabo, seguira para a ilha, onde o seu regimento a mandava esperar pelas companheiras até ao fim de Maio, para poderem rumar todas juntas a Lisboa. Dois dias antes, encontrara um navio de tipo não especificado que ia para Angola e que se lhe juntou. Quando os dois se aproximaram do ponto tradicional de aguada, a actual Jamesbay, depararam-se, porém, com duas embarcações neerlandesas já fundeadas. Como a falta de água a bordo não permitia prescindir da escala, não houve outra opção senão ancorar perto delas, a barlavento, à distância de um tiro de mosquete¹⁸.

Os dois navios neerlandeses, o *Leeuw* e a *Leeuwin*, pertenciam a uma pequena companhia zelandesa e tinham sido comandados à ida pelo próprio Cornelis de Houtman, regressado à Ásia depois da sua viagem pioneira¹⁹. Voltavam à Europa depois de uma estadia aziaga em Aceh, onde Houtman e outros foram mortos num assalto dos locais. Os resultados comerciais da expedição foram decepcionantes e isso contribuiu provavelmente para a agressividade dos neerlandeses em Santa Helena, que devem ter visto nos portugueses lá aparecidos uma presa passível de minorar as suas frustrações económicas²⁰. As suas intenções hostis ficaram claras quando despacharam uma lancha a exigir a entrega da nau, que começou a ser bombardeada logo

¹⁷ Tratava-se de duas armadas diferentes, com capitães-mores distintos: a primeira, de quatro velas e comandada por D. Jerónimo de Coutinho, era a mesma que, em 1598, ficara retida em Lisboa pelos ingleses; partiu cedo, em Fevereiro, para evitar a possibilidade de novo bloqueio; a segunda, comandada por Simão de Mendonça, era composta por três velas e partiu já na altura habitual, em Março. Um dos navios da primeira armada deu à costa na África Oriental, à ida, pelo que puderam voltar apenas seis. Cf. Maria Hermínia Maldonado (ed.), op. cit., pp. 102-103.

¹⁸ Para a história da torna-viagem da *S. Simão* e do seu encontro com os neerlandeses, cf., do lado português, João dos Santos, *Etiópia Oriental e Vária História de Cousas Notáveis do Oriente*, Lisboa, 1999, pp. 646-648 e 653-672; e, do neerlandês, W.S. Unger (ed.), *De Oudste Reizen van de Zeeuwen naar Oost-Indië, 1598 – 1604*, Haia, 1948, p. 62. Note-se que o relato do lado neerlandês foi escrito pelo piloto inglês John Davis, participante na expedição, o qual o datou de acordo com o calendário juliano, então ainda em uso no seu país; as datas que fornece estão assim desfasadas do relato português em dez dias; cf. ibidem, p. 41, nota 1. Para uma versão mais desenvolvida do episódio, cf. André Murteira, *A Carreira da Índia e o curso neerlandês, 1595-1625* (policopiado), Lisboa, 2006, pp. 19-25.

¹⁹ Para a história desta expedição, cf. W.S. Unger (ed.), op. cit., pp. XXVIII-XL e 21-112.

²⁰ Veremos à frente que foi o que sucedeu em 1602, no encontro do *Zeelandia* e do *Langebark* com o *Santiago*, também em Santa Helena.

a seguir. Os neerlandeses, porém, saíram-se mal, pois, após um mau começo, o navio português ganhou vantagem e sucedeu mesmo em expulsar os atacantes da ilha.

O combate entre o *S. Simão* e o *Leeuw* e a *Leeuwin* foi o primeiro choque sério entre neerlandeses e um navio da Carreira. Ao contrário do que sucedera em 1597, na breve troca de tiros inaugural entre o *Hollandia* e a *Vencimento*, foram os neerlandeses quem atacaram primeiro. Ao fazê-lo, desobedeceram às ordens formais que traziam da Europa e que os autorizavam a utilizar apenas a força em legítima defesa. Ao contrário do que por vezes se pensa, os primeiros neerlandeses chegados à Ásia estavam legalmente proibidos de atacar sem mais os ibéricos que encontrassem, proibição que só foi plenamente levantada depois do estabelecimento da V.O.C.²¹. Apesar desta interdição formal, os acontecimentos de Santa Helena em 1600 não foram um incidente isolado. Prova-o, entre outras, a história da perda do *Santiago*, dois anos depois.

3. 1602

A armada partida de Lisboa em 1600, ao contrário da sua predecessora, não teve, que se saiba, encontros com neerlandeses, nem à ida, nem à vinda. O primeiro navio da Carreira perdido no seguimento de um ataque neerlandês foi o galeão *Santiago*, partido para a Índia em 1601²². Tratava-se do navio capitânia de uma armada extraordinária de auxílio enviada a par da armada regular – a primeira de uma série de esquadras do mesmo género mandadas ao Oriente na primeira década do século XVII. Estas chamadas armadas de socorro caracterizavam-se por terem um capitão-mor próprio e serem compostas por navios listados como galeões e não como naus. Destinavam-se também a ficar no Índico, não sendo contudo claro se era já esse

²¹ Cf. Victor Enthoven, *Zeeland en de opkomst van de Republiek – Handel en strijd in de Scheldedelta, c. 1550-1621*, Leiden, 1996, pp. 195-199; Ivo van Loo, «For freedom and fortune. The Rise of Dutch privateering in the first half of the Dutch Revolt, 1568-1609», in Marco van der Hoeven (ed.), *Exercise of Arms – Warfare in the Netherlands (1568-1648)*, Leiden, 1997, pp. 182-185; Jan Parmentier, Karel Davids, John Everaert (ed.), *Peper, Plancius en Porselein – De reis van het schip Swarte Leeuw naar Atjeh en Bantam, 1601-1603*, Zutphen, 2003, pp. 56-58.

²² Para a história da captura deste galeão, 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, 1972, pp. 737-789; Francesco Carletti, *Voyage autour du Monde de Francesco Carletti (1594-1606)*, Paris, 1999, pp. 267-284; W.S. Unger (ed.), op. cit., pp.138-144. O relato da *História Trágico-Marítima* foi escrito por Melchior Estácio do Amaral, que não assistiu aos acontecimentos, mas esteve à frente da devassa que se mandou tirar do sucedido. O de Francesco Carletti é da autoria de uma testemunha directa da captura, um mercador italiano que seguia a bordo do navio português. O relato neerlandês, muito mais curto, é parte da acta do relatório apresentado pelos captores à chegada às Províncias Unidas. Para uma versão mais desenvolvida do episódio, cf. André Murteira, op. cit., pp. 25-37.

o caso da de 1601²³. Se o era, o número reduzido de navios que conseguiram chegar nesse ano à Índia impossibilitou de certeza a manutenção de qualquer deles no Oriente, face à necessidade de expedir o máximo possível de carga para Portugal.

Quer as três naus da armada regular, quer os seis galeões da armada de socorro partiram em datas desaconselhadamente tardias: cinco dos galeões a 10 de Abril, duas das naus a 20, um galeão e uma nau retardatários a 27. Devido ao adiantado das datas, cinco dos navios arribaram e apenas quatro dos galeões partidos menos tarde dobraram o Cabo. Como um deles naufragou depois em Socotorá, chegaram apenas três à Índia, ou seja, metade da armada de socorro, desacompanhada de qualquer navio da armada regular²⁴.

O *Santiago* foi um destes três galeões, partindo depois de Goa para o reino no dia de Natal de 1601, com cerca de 300 pessoas a bordo²⁵. Dois factos foram determinantes para a sua captura posterior. O primeiro foi ter largado sobrecarregadíssimo. Sabe-se que isso era frequente nos navios da Carreira na torna-viagem, mas o galeão terá sofrido particularmente com a circunstância, pois, sendo feito para «as armadas do reino», era «franzino para carregar». A falta nesse ano das grandes naus das armadas regulares contribuiu de certeza para a situação, que era tal que teve de se começar a alijar fazenda logo no princípio da viagem, ainda com bom tempo. O excesso de carga do galeão não só restringiu muito a sua mobilidade em combate, como, pelo atravancamento do espaço a bordo, prejudicou a disposição da artilharia e dificultou o seu manuseamento. As vantagens que, em princípio, deveriam advir de se tratar de um navio mais adequado à guerra foram assim neutralizadas pelas suas insuficiências enquanto navio de carga, pelo menos em comparação com as grandes naus da Carreira.

²³ As armadas de socorro posteriores foram expressamente motivadas pela necessidade de reforçar as armadas do Estado da Índia com navios da metrópole, para fazer frente aos ingleses e neerlandeses na Ásia. Melchior Estácio do Amaral diz, porém, que, em 1601, se tencionava apenas enviar gente, munições e dinheiro, fosse pelo desgaste da guerra recente com o Kunjali, no Malabar, fosse por outra razão. Não menciona intenções de manter navios na Índia. Cf. Bernardo Gomes de Brito (ed.), op. cit., vol. II, pp. 737-738. Que pelo menos alguns deles estariam destinados a voltar, atesta-o o facto de o Capitão-Mor ter levado instruções sobre como devia proceder no regresso. Cf. ibidem, pp. 740-742 e *Boletim da Filmoteca Ultramarina Portuguesa*, N.º 2, Lisboa, 1955, p. 255. Mas note-se que, para levar dinheiro, e mesmo munições, não devia haver grande necessidade de uma armada suplementar, sobretudo de uma armada suplementar de galeões, que não eram prioritariamente navios de carga. Acresce que, posteriormente, a captura do *Santiago* por neerlandeses foi justificada judicialmente com o argumento de que o galeão era o navio capitânia de uma armada incumbida de atacar os neerlandeses em África e na Ásia. Sabe-se que o aparecimento dos neerlandeses no Oriente causou muita preocupação em Madrid e em Lisboa e parece por isso provável que, de facto, pelo menos parte dos galeões se destinasse originalmente a permanecer no Índico para lhes fazer frente. Cf. Victor Enthoven, op. cit., pp. 195-199.

²⁴ Cf. Bernardo Gomes de Brito (ed.), op. cit., vol. II, p. 738.

²⁵ Cf. ibidem, vol II, p. 739.

O segundo facto determinante para a captura foi o navio ter seguido viagem sozinho e com ordens expressas para se reunir em Santa Helena aos outros dois galeões, partidos não de Goa, mas de Cochim. Os acontecimentos de 1600 não haviam chegado para mudar as instruções em vigor para a torna-viagem desde 1594. Por trás da insistência da Coroa na escala obrigatória na ilha, estava a preocupação em garantir a chegada em grupo dos navios às águas açorianas e à costa portuguesa, onde se temia, como sempre, ataques ingleses. Que tais receios eram fundados, mostra-o o destino da *S. Valentim*, uma nau partida da Índia em 1600, invernada em Moçambique e capturada por ingleses em Sesimbra, em Junho de 1602 – perto da altura provável de chegada do *Santiago*, caso tivesse tido uma viagem sem problemas²⁶.

Só que fazer de Santa Helena o lugar de reunião da armada expunha igualmente os navios a encontros desagradáveis, como o atestava o caso da *S. Simão* em 1600. Ciente disso, a gente a bordo, depois de dobrar o Cabo, instou com veemência o Capitão-Mor, António de Melo e Castro, a evitar a ilha, dado que, para mais, haveria no galeão água e mantimentos bastantes para chegar a Lisboa sem escalas. O instado concordou que seria o mais desejável, mas declarou-se impossibilitado de desobedecer ao regimento, limitando-se a mandar preparar o navio para combate.

Quando os portugueses chegaram a Santa Helena, a 14 de Março, depa-
raram, como temiam, com navios neerlandeses. A 6 de Março, tinham apor-
tado à ilha o *Zeelandia* e o *Langebark*, da *Verenigde Zeeuwsche Compagnie*,
vindos do Achem, juntando-se-lhes alguns dias depois o *Witte Arend*, da
Nieuwe Brabantsche Compagnie, vindo provavelmente de Bantem. Prestes a
partir, os dois primeiros tinham, a pedido do último, acedido a prolongar um
pouco a escala, garantindo, sem saber, o seu encontro com o galeão, que
foram os únicos a atacar (o *Witte Arend* não passou de um espectador do
combate). Tal como aqueles que haviam atacado o *São Simão* dois anos
antes, eram navios zelandeses regressados de uma viagem a Aceh comercial-
mente insatisfatória²⁷. Apesar de a sua flotilha, originalmente de quatro
velas, ter conseguido um êxito diplomático ao reparar as relações com o
Sultão, encontrou preços de tal maneira altos que apenas o *Zeelandia* e
o *Langebark* tiveram carga para voltar à Europa, vendo-se os dois outros
obrigados a ir tentar a sorte noutros sítios do Arquipélago²⁸. Francesco
Carletti – um passageiro italiano do galeão que seguiu depois com os seus
captadores para a Holanda – afirmou que só a captura do *Santiago* impediu os
investidores na viagem de perder dinheiro²⁹.

²⁶ Cf. Maria Hermínia Maldonado (ed.), op. cit., pp. 104-105.

²⁷ Para a história desta expedição, cf. W.S. Unger (ed.), op. cit., pp. XLV-LI e 129-203.

²⁸ Cf. ibidem, pp. 141-142.

²⁹ Cf. Francesco Carletti, op. cit., p. 302.

Tal como em 1600, os resultados comerciais decepcionantes da expedição constituíram provavelmente um estímulo de peso para atacar o navio português, que deve ter aparecido aos olhos dos zelandeses como um remédio providencial de última hora. Sucedia, porém, que não estavam formalmente autorizados a atacá-lo sem provocação prévia³⁰ (ao contrário dos portugueses, cujo Capitão-Mor tinha licença para tomar a ofensiva contra quaisquer neerlandeses que encontrasse³¹). Foi um tiro do galeão disparado primeiro que forneceu o pretexto para o assalto. Existem três versões dos factos, algo divergentes entre si, como seria de prever.

O relato neerlandês dos acontecimentos – um documento oficial – descreve como se despachou um batel para junto do galeão com mensagens amistosas, que foram respondidas com rudeza por portugueses. O *Langebark* aproximou-se em seguida do *Santiago*, renovando os cumprimentos e votos de amizade, a que se replicou desta vez com tiros, suscitando protestos escandalizados, em português, dos alvejados. Isto não impediu a continuação dos disparos, que acabaram por fazer dois mortos e um ferido grave, tornando inevitável uma resposta³².

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

O italiano Carletti corrobora, no fundamental, a versão de Estácio do Amaral, mas com a diferença importante de que critica a exaltação e precipitação dos portugueses³³, que teriam cedido facilmente às provocações dos neerlandeses, aos ouvidos dos quais diz que o tiro soou provavelmente como «une invitation par trop conforme à leur désir de combattre et qu'ils avaient sans doute attisée de cette manière pour mieux nous capturer»³⁴. Parece claramente a descrição mais honesta e crível do sucedido.

³⁰ A carta de nomeação do capitão do *Langebark* proibia-o de atacar quem quer que fosse – fosse de que nação, qualidade ou condição fosse – a não ser que lhe tentassem impedir a navegação e o tráfico, ou fazer dano ou roubar, caso em que ficava autorizado a fazê-lo com todos os meios ao seu alcance (determinava ainda que quaisquer bens de que se apoderasse no processo deveriam ser trazidos às Províncias Unidas, onde teriam ser aprovados enquanto presas legítimas). Cf. W.S. Unger (ed.), op. cit., pp. 130-131. É assim falsa a alegação de Estácio do Amaral de que os neerlandeses teriam ordens para pararem em Santa Helena de propósito para assaltarem as naus portuguesas que lá pudessem aparecer. Cf. Bernardo Gomes de Brito (ed.), op. cit., vol. II, pp. 742-743.

³¹ Cf. ibidem, vol. II, pp. 142-143.

³² Cf. W.S. Unger (ed.), op. cit., pp. 142-143.

³³ Segundo diz, o fatal primeiro tiro disparado contra os neerlandeses não teria sido dado por ordem do Capitão-Mor, resultando antes de um assomo do piloto, no meio da exaltação geral. Cf. Francesco Carletti, op. cit., p. 271.

³⁴ Ibidem, p. 271.

O essencial dos acontecimentos posteriores resume-se em poucas linhas. O *Santiago* e o *Langebark* começaram, ancorados, a trocar tiros por volta das oito horas da manhã ³⁵, não tardando o *Zeelandia* em juntar-se ao combate ³⁶, que durou até à noite. Os portugueses decidiram então cortar amarras e deixar a ilha, mas foram alcançados de dia, no alto mar, pelos neerlandeses, que os bombardearam até ao pôr-do-sol. No dia seguinte, a luta continuou e, com o galeão com as bombas entupidas com pimenta extravasada e a ponto de se afundar, um motim a bordo forçou a sua rendição, contra a vontade do Capitão-Mor. A tripulação e passageiros foram distribuídos pelos navios neerlandeses, seguindo em cativo numa viagem de 22 dias até à ilha de Fernando Noronha, perto do Brasil. Aí, os novos donos do *Santiago* gastaram mais de um mês a repará-lo, após o que seguiram viagem para a Europa, deixando os portugueses na ilha, com uma embarcação improvisada que lhes fabricaram e com a qual alguns deles conseguiram ir buscar socorro ao Brasil. O valor do saque do galeão foi avaliado em 1 500 000 florins, uma soma altíssima ³⁷.

O combate do *Santiago* com o *Zeelandia* e o *Langebark*, terminado com a tomada do galeão, não se distingue apenas dos recontros inconsequentes de 1597 e 1600. Veremos que, em 1613 e 1625, outros navios portugueses foram atacados por navios neerlandeses casualmente encontrados em Santa Helena, sempre sem sucesso. E, durante todo o período de 1597-1625, o galeão de Francisco de Melo e Castro foi o único navio da Carreira tomado por neerlandeses na sequência de um encontro casual – todas as outras capturas ocorridas foram levadas a cabo por esquadras destacadas de propósito para missões de corso ³⁸. Por tudo isto, a captura do *Santiago* deve ser considerada um acontecimento atípico.

O episódio do *Santiago* encerra o que se pode chamar a primeira fase da história dos encontros de navios da Carreira da Índia com navios neerlandeses, caracterizada por encontros casuais em Santa Helena ou perto, durante a viagem de retorno à Europa de portugueses e neerlandeses. Depois da perda do galeão, o rei decidiu finalmente voltar a proibir a escala na pequena ilha atlântica e, embora a proibição não tenha sido sempre respeitada, não se verificaram mais destes perigosos encontros casuais durante a primeira década do século XVII, nem em Santa Helena, nem em nenhum outro lugar ³⁹.

³⁵ Cf. Bernardo Gomes de Brito (ed.), op. cit., vol. II, p. 750.

³⁶ Cf. W.S. Unger (ed.), op. cit., p. 143.

³⁷ Cf. Ivo van Loo, op. cit., pp. 184.

³⁸ Cf. André Murteira, op. cit.

³⁹ Cf. carta régia a Vice-Rei, Março de 1604, transcrita in Maria Manuela Sobral Blanco, *Os Neerlandeses e o Império Oriental Português* (policopiado), vol. II, Lisboa, 1975, p. 100; carta régia a 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, Coimbra, pp. 148-149.

4. 1613

Em 1613, a *Nazaré* e a *Vencimento do Monte do Carmo*, de regresso da Índia, combateram em Santa Helena três navios da V.O.C. que voltavam à Europa e que aproveitaram a ocasião para tentarem tomá-las⁴⁰. Neste ano, como no anterior, o regimento das naus não lhes proibia taxativamente a escala na ilha à vinda, provavelmente por se acreditar ainda nos efeitos dissuasores da trégua hispânico-neerlandesa de doze anos assinada em 1609⁴¹. Não era uma atitude muito avisada, como o ataque neerlandês veio a mostrar, e é significativo que, antes mesmo de ele ocorrer, se tenha expedido ordens de Lisboa repondo a proibição anterior de parar em Santa Helena na torna-viagem do ano seguinte⁴².

Os navios da V.O.C. em questão eram o *Bantam*, o *Vlissingen* e o *Witte Leeuw*, que, quando os portugueses aportaram à ilha, a onze de Junho⁴³, haviam acabado de deixá-la, encontrando-se já no mar alto, juntamente com outro navio neerlandês, o *Wapen van Amsterdam*, e um inglês, o *Solomon*. Ficara para trás, porém, um pequeno navio inglês, o *Pearle*, o qual, ao ver as naus chegarem, abandonou metade da sua gente em terra para largar à pressa atrás dos recém-partidos. Quando os alcançou, convenceu-os a voltarem à ilha para atacarem os portugueses, mas o *Wapen van Amsterdam* e o *Solomon*, mais adiantados, não receberam já o recado e seguiram em frente. Os outros três viraram de rumo e, navegando à bolina, a treze de

⁴⁰ Cf. C.R. Boxer, «Uma desconhecida vitória naval portuguesa no século XVII», separata do *Boletim da Agência Geral das Colónias*, n.º 52, 1929, Lisboa; carta régia ao Vice-Rei, 7/1/1614, in Raimundo António de Bulhão Pato (ed.), *Documentos Remetidos da Índia ou Livros das Monções*, vol. II, Lisboa, 1884, 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, 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, 1905, pp. 352-354; carta de Pieter Both aos *Heren Zeventien*, 10/11/1614, in P.J.A.N. Rietbergen (ed.), *De eerste landvoogd Pieter Both (1568-1615)*, vol. II, Zutphen, 1987, p. 318; *ibidem*, vol. II, pp. 345-346. Para uma versão mais desenvolvida do episódio, cf. André Murteira, *op. cit.*, pp. 89-93.

⁴¹ Não conhecemos o regimento propriamente dito, mas as instruções enviadas de Portugal para nortear a sua redacção, que ficava a cargo do Vice-Rei em Goa. Em 1611, como em 1612, as ordens foram para não proibir a escala, «salvo se entenderdes que ha causas bastantes para isso», o que, pelos vistos, não aconteceu. Cf. cartas régias ao Vice-Rei, 10/3/1611 e 8/3/1612, in Raimundo António de Bulhão Pato (ed.), *op. cit.*, vol. II, pp. 86-87 e 209-210.

⁴² Em Fevereiro de 1613 ainda se escrevia para Goa reiterando instruções dos anos anteriores, mas uma carta de Março pedia já para se evitar Santa Helena à vinda, devido a informações recebidas de que corsários neerlandeses planeavam ir à ilha esperar as naus da Carreira. Cf. cartas régias ao Vice-Rei, 11/2/1613 e 27/3/1613, in *ibidem*, vol. II, pp. 320 e 429-430.

⁴³ Cf. Samuel Purchas (ed.), *op. cit.*, vol. III, p. 352. A data indicada no texto é 1 de Junho, conforme o calendário juliano então em uso por ingleses, dez dias «atrasado» em relação ao gregoriano.

Junho ⁴⁴ estavam de volta a Santa Helena, onde passaram de imediato ao assalto das naus.

Este combate teve um desfecho pouco comum, pois um dos navios neerlandeses, o *Witte Leeuw*, explodiu, precipitando a retirada dos seus companheiros. Tem semelhanças com o encontro de 1600 analisado atrás, em que o *S. Simão*, também em Santa Helena, pôs em fuga dois navios neerlandeses. Mas foi também a única vez que uma nau da Carreira conseguiu inutilizar por completo um adversário neerlandês. Acresce que, segundo Charles Boxer, será também o único caso indubitável em que navios portugueses meteram um neerlandês a pique por simples bombardeamento ⁴⁵.

5. 1625

A nossa história conclui-se com a perda em 1625 da *Conceição*, em resultado de mais um encontro accidental em Santa Helena ⁴⁶. Tratava-se de um navio partido de Lisboa para a Índia em 1623 que invernou à ida em Moçambique e partiu assim um ano atrasado de volta a Portugal. Seguiu viagem na companhia da *S. Francisco Xavier*, como ela da armada de 1623 e invernada em Moçambique à ida; acompanharam-na ainda três navios vindos do reino em 1624 que intentaram o regresso em 1625.

Ao dobrar o Cabo, uma violenta tempestade deixou a *Conceição* a meter água em abundância. Dado o perigo evidente da situação, os navios que a acompanhavam concordaram em seguir com ela para Santa Helena, apesar das escalas lá estarem proibidas. Encontraram a ilha deserta, mas não se conseguiu concertar a nau danificada em tempo útil. Para não atrasar mais as outras embarcações, optou-se, assim, por deixá-la sozinha em reparações.

Alguns dias após a partida dos navios restantes portugueses, aportou à ilha o *Hollandia*, um navio da V.O.C. Os neerlandeses apressaram-se a exigir a rendição e a entrega da nau. Perante a recusa portuguesa, passaram rapidamente ao ataque. O assalto, porém, falhou, graças, em parte, à ajuda de uma posição de artilharia instalada em terra pela gente da *Conceição*. Os neerlandeses não só não conseguiram tomar a nau, como não puderam desembarcar, sendo forçados a prosseguir viagem sem terem feito aguada. A *Conceição* ficou, contudo, definitivamente inutilizada em resultado do combate.

Face à impossibilidade de recuperar a nau, optou-se por mandar pedir ajuda ao Brasil numa pequena embarcação improvisada. Para sorte sua,

⁴⁴ Cf. ibidem, vol. III, p. 352 (3 de Junho, segundo o calendário juliano). Condiz com um relato português que diz que o combate se travou no dia de Santo António (13 de Junho); cf. carta régia, 7/1/1614, in Raimundo António de Bulhão Pato (ed.), op. cit., vol. II, pp. 471-472.

⁴⁵ Cf. C.R.. Boxer, op. cit., pp. 5-7.

⁴⁶ Sobre este evento, cf. C.R. Boxer, «On a Portuguese Carrack's Bill of Lading in 1625», in *From Lisbon to Goa, 1500-1750*, Londres, 1984, artigo VII.

chegou a Salvador da Baía numa altura providencial, pouco depois da reconquista da cidade aos neerlandeses por uma grande armada luso-castelhana, em 1625. Pôde-se assim destacar dois galeões castelhanos e algumas embarcações de pequeno porte para irem buscar a gente e a carga da *Conceição* a Santa Helena.

Antes da chegada do contingente de socorro enviado da Baía, teve-se, em Santa Helena, de repelir um novo ataque inimigo, desta vez de três navios da V.O.C. e de um inglês. Os norte-europeus começaram por exigir a entrega da carga da nau inutilizada; perante a recusa dos portugueses, bombardearam as suas posições em terra e tentaram sem sucesso desembarcar. No fim, tiveram, como o *Hollandia* antes deles, de retirar, bastante maltratados pela artilharia lusa.

Houve mais um navio neerlandês a encontrar-se com estes portugueses em Santa Helena. No princípio de 1626, alguns dias depois de chegar à ilha o socorro da Baía, foi avistado a aproximar-se um navio da V.O.C., o *Middelburg*. Os galeões castelhanos lançaram-se de imediato em sua perseguição, a qual tiveram de abandonar, depois de um duro combate. O navio fugitivo, que escapou em muito mau estado, acabou de certeza por naufragar depois, pois nunca chegou à Europa e não se soube mais nada dele. Quanto à gente e a carga da *Conceição*, foram levados para o Brasil e daí enviados para Portugal.

Conclusão

Vimos que, desde que os neerlandeses começaram a navegar pela Rota do Cabo, os navios da Carreira da Índia 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 Santa Helena, escalada tanto por portugueses como por neerlandeses de regresso da Ásia. Uma troca de tiros breve e inconsequente nos arredores da ilha em 1597 foi seguida por um combate mais sério em 1600, com a *S. Simão* a pôr em fuga dois navios neerlandeses que a tinham atacado. Em 1602, o *Santiago* saiu-se pior, acabando capturado pelo *Zeelandia* e pelo *Langebark*.

A perda do *Santiago* fez com que se proibisse aos portugueses a escala em Santa Helena. 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 1609-1621 e em 1613 assistiu-se na pequena ilha atlântica a um novo encontro casual que degenerou em violência: três navios da V.O.C. atacaram duas naus portuguesas, que afundaram um deles, fazendo os outros retirar.

Por fim, em 1625, deram-se os últimos incidentes luso-neerlandeses conhecidos em Santa Helena. Danificada por uma tormenta no Cabo, a *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.

É elucidativo comparar estes incidentes luso-neerlandeses em Santa Helena com os incidentes luso-neerlandeses ocorridos com navios da Carreira da Índia noutras paragens durante o mesmo período de 1597-1625. Se nos limitarmos aos recontros resultantes de encontros acidentais de navios portugueses e neerlandeses que viajavam na Rota do Cabo, conhecemos apenas mais três casos, todos verificados na zona do Cabo da Boa Esperança: de regresso a Portugal, a *N.ª Sr.ª do Cabo* bateu-se, em 1614, com dois navios neerlandeses, num episódio de que não se sabe quase nada, a não ser que se passou perto do Cabo. Na mesma zona, em 1619, o galeão *S. Pedro*, à ida para a Ásia, trocou também tiros com um navio neerlandês, que se clamou sem fundamento que teria afundado. E em 1622, à ida para Portugal, a *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-africana ⁴⁷.

Temos, portanto, que cinco dos oito incidentes luso-neerlandeses na Rota do Cabo resultantes de encontros acidentais durante este período se deram em Santa Helena. Isto apesar de os navios portugueses, depois de 1602, escalarem a ilha apenas irregularmente e quase sempre contra ordens para não o fazer. Santa Helena foi, assim, o local mais atreito a encontros acidentais com neerlandeses durante esta época. E parece evidente que, se não se tivesse ordenado aos navios da Carreira para deixarem de parar na ilha depois de 1602, teria havido bastante mais encontros e, com eles, mais incidentes semelhantes àqueles que descrevemos. Tudo porque, pela sua localização, a ilha era uma escala óbvia para qualquer navio regressado da Europa, para a qual não havia nenhuma alternativa perto (a ilha relativamente próxima de Ascensão não tinha água). Quando os portugueses deixaram de lá parar não a substituíram por outra escala, passando antes a fazer em regra a viagem Índia-Portugal sem escalas até à segunda metade do século XVII, quando se generalizaram, por fim, as escalas no Brasil ⁴⁸.

Na escala tradicional dos navios da Carreira à ida para a Índia, Moçambique, nunca se verificaram encontros casuais do tipo dos que descrevemos. Moçambique não era, como Santa Helena, um lugar desabitado, mas uma

⁴⁷ Cf. André Murteira, op. cit., pp. 92-93, 101-105.

⁴⁸ Cf. Rui Godinho, *A Carreira da Índia: Aspectos e Problemas da Torna-Viagem (1550-1649)* (policopiado), Lisboa, 2000, pp. 367-373.

posição portuguesa fortificada, e, como tal, pouco indicada como escala para neerlandeses ou ingleses. Também aí houve ataques a navios da Carreira, mas não foram ataques resultantes de encontros acidentais, mas operações planeadas, levadas a cabo por esquadras mobilizadas de propósito para missões de corso contra a Carreira da Índia. No período de 1597-1625, quatro esquadras deste tipo visitaram Moçambique em busca das naus da Índia: três esquadras da V.O.C., em 1604, 1607 e 1608; e uma esquadra conjunta da V.O.C. e da *East India Company* em 1622. As esquadras de 1604 e 1607 não lograram atacar nenhum navio da Carreira em Moçambique, mas as de 1608 e de 1622 atacaram, provocando a perda da *Consolação* e do *Bom Jesus* em 1608 e a da *S. José*, da *Sta. Teresa* e da *S. Carlos* em 1622. Quer a esquadra de 1607, quer a de 1608 desembarcaram tropas na ilha que puseram cerco à fortaleza, das duas vezes sem sucesso ⁴⁹.

Temos, portanto, que se perderam mais navios em resultado de ataques inimigos em Moçambique (cinco) do que em Santa Helena (dois), apesar de o número de ataques ocorridos em Moçambique e nas redondezas ser inferior ao dos ocorridos em Santa Helena. As esquadras destacadas de propósito para missões de corso eram, como é fácil de compreender, um inimigo mais perigoso do que os navios em viagem para a Ásia ou para as Províncias Unidas que decidiam atacar navios portugueses encontrados no caminho. No entanto, o facto é que o impacto dos ataques em Santa Helena sobre a rotina da Carreira acabou por ser maior do que o dos ataques em Moçambique. Por mais perigosos que estes fossem, foram demasiado poucos para constituir uma ameaça regular e não obrigaram, por isso, ao abandono de Moçambique como escala, como aconteceu com Santa Helena depois de 1602. E como, até à segunda metade do século XVII, não se quis substituir a pequena ilha atlântica por outra escala, isto fez com que, durante a primeira metade de Seiscentos, na viagem Índia-Portugal, se generalizassem as chamadas viagens «de rota batida», isto é, sem escalas, mudança que aumentou consideravelmente o sofrimento humano de uma viagem que nunca fora fácil de suportar.

⁴⁹ Cf. André Murteira, op. cit., pp. 43-50, 56-83 e 106-130.