

Opojná vůně koření

Příčiny a počátky portugalsko-nizozemského konfliktu v orientu (1601–1621)

KAREL STANĚK

Staněk, Karel: Captivating Scent of Spices : Causes and Beginnings of the Portuguese-Dutch Conflict in the East (1601–1621)

This study deals with the causes and the early phase of the Portuguese-Dutch conflict over revenues from commerce with the East between 1601 and 1621. This clash was a direct result of the problems of the Portuguese Empire in Asia, called Estado da Índia, which appeared in the 1590s. They reduced the supply of spices to Europe, which had a negative impact on its Dutch distribution centre. At the same time, the conflict reflected the needs of the rapidly developing economy of the Dutch Republic, for which it was not advantageous to remain dependent on Portuguese imports. The Dutch expeditions to the East began in 1595 and, under the leadership of the United East India Company (VOC), led to the formation of the basis of the Dutch power in Asia in 1602–1609 which was focused in Insulinde and the Coromandel Coast of India. However, these areas were located on the periphery of Estado da Índia, whose structure, for the most part, remained intact. The Twelve-year truce (1609–1621) offered a break to both sides before the final decision could be made.

Key Words *Estado da Índia; Portuguese; United East India Company (VOC); Dutch; Asia*
doi.org/10.15452/Historica.2020.11.0003

Contact *Univerzita Karlova v Praze; kar.stanek@volny.cz*

Portugalské království i Spojené provincie nizozemské, zvané též Nizozemská republika, ležely na exponovaných březích Atlantského oceánu a jejich poloha je přímo předurčovala k zapojení do dálkového obchodu. Ten již v raném středověku osudy obou zemí propojil. Obě strany se vzájemně potřebovaly, poněvadž Portugalci exportovali na sever produkty ze Středomoří a mimoevropských oblastí, zatímco Nizozemci expedovali na jih zboží z baltského regionu. Portugalsko-nizozemské vztahy tak po staletí formovaly vzájemné intenzivní obchodní kontakty a na vojenské měření sil jednoduše nezbyvalo místo.

Přesto mezi oběma národy kolem roku 1600 propukly neshody, jež vyústily ve válku, kterou britský historik C. R. Boxer označil za *první skutečně světový konflikt v historii*.¹ Tato charakteristika dokládá jeho nesmírný význam pro tehdejší evropskou i světovou politiku. Vždyť se jednalo o střet dvou maritimních mocností, první již zavedené, zatímco druhé se teprve formující, které ovládaly značnou část evropského i světového námořního obchodu, jenž tehdy začínal těžit z rodící se světové ekonomiky (world economy). Jejich

¹ BOXER, Charles Ralph: *Império Colonial Português*. Lisboa 1977, s. 129.

državy se rozkládaly na všech tehdy známých kontinentech a jejich plachetnice brázdily vody všech světových oceánů.

Co vedlo ke konfliktu, který do té doby svým geografickým rozsahem a délkou trvání neměl obdoby? Na první pohled se jeho příčiny mohou zdát evidentní, poněvadž první nizozemská výprava odplula do Asie roku 1595 krátce poté, co španělský a portugalský král, vládnoucí v té době unii obou iberských mocností (1580–1640), vyhlásil embargo na obchod se Spojenými provinciemi nizozemskými. Skutečnost je však výrazně složitější, jak se čtenáři pokusí objasnit první část studie.

Její druhá půlka je věnována analýze a zhodnocení rané nizozemské expanze do monzunové Asie (1601–1621), tedy regionu ovlivňovaného pravidelným střídáním monzunových větrů, a portugalské reakci na ni. Tato expanze se obvykle nahlíží od samého počátku jako úspěšná, což se vysvětluje vojenskou, technologickou a finanční nadřazeností protokapitalistických Spojených provincií nizozemských nad feudálními vazbami svázaným Portugalskem. Takto rozložené síly vlastně neměly dovolit jiný výsledek střetnutí. Avšak bylo tomu tak doopravdy? Na následujících stránkách se autor pokusí nalézt odpověď i na tuto otázku.

Obchodní partneři

K prvnímu kontaktu mezi portugalským a nizozemským obyvatelstvem došlo již na samém počátku vrcholného středověku. Portugalskému vojsku pomohly v roce 1147 dobýt doposud maurský Lisabon křižácké oddíly pocházející nejen z Anglie, Skotska a Německa, ale také z Nizozemí a Fríska. Někteří účastníci obléhání přístavu, který měl být v budoucnu (od r. 1256) hlavním městem Portugalského království, se rozhodli usadit na portugalském území, přičemž od portugalského panovníka Afonsa Henriquese získali záruku uznání svých výsad a obyčejů, stejně jako některá obchodní privilegia.²

Tím byl dán podnět ke slibnému rozvoji obchodních vztahů mezi oběma zeměmi, které po následujících 450 let nebyly přerušeny. Objem obchodovaného zboží naopak neustále narůstal. Portugalské plachetnice připlouvaly od konce 12. století do flanderských Brugg, kde se od roku 1387 nacházela faktorie (tj. obchodní stanice, od r. 1456 královská), případně na ostrov Walcheren u Middelburgu v Zeelandu (od r. 1390). Roku 1438 se v Bruggách zformoval portugalský obchodní „národ“, v jehož čele stanuli dva konzulové.³ Plachetnice přivážely především produkty subtropického zemědělství a nerostné suroviny jako kvalitní a cenově přijatelnou sůl (ze salin v ústí řeky Sado nedaleko Setúbalu a Alcáceru do Sal a v ústí řeky Vouga v okolí Aveira), olivový olej, víno, jižní subtropické ovoce, sušené plody, med, kůže, ryby a korál a reexportovaly tam také komodity ze Středomoří. Opačným směrem plynuly zejména řemeslné výrobky, vlámské textilie, severské a německé kovy a kovové předměty, zbraně a munice i baltské dřevo a obilí, které dodávaly z Východu nejprve hanzovní a od přelomu 15. a 16. století pak především nizozemské plachetnice. Právě obchod s Baltem se stal pilířem nizozemské prosperity v 17. století,

² VAN DE HAAR, Cornelis: *De Diplomatieke Betrekkingen tussen de Republiek en Portugal 1640–1661*. Groningen 1961, s. 1.

³ PAVIOT, Jacques: Trade between Portugal and Southern Netherlands in the 16th Century. In: VEEN, Ernst van – BLUSSÉ, J. Leonard (org.): *Rivalry and conflict: European traders and Asian trading networks in the 16th and 17th centuries*. Leiden 2005, s. 24.

a proto bývá označován jako *moedernegotie* (tj. mateřský obchod).⁴ Nepřiplouvali však jen Portugalci do Nizozemí, ale i Nizozemci do Portugalska. V první polovině 15. století jsme svědky vzniku flanderské kupecké komunity v Lisabonu.⁵

V 15. a 16. století získaly vztahy mezi Portugalskem a Nizozemím díky portugalské zámořské expanzi zcela nový rozměr. Portugalci vybudovali rozsáhlé námořní obchodní impérium sahající od Brazílie na západě až po Moluky⁶ (bájami opředené „ostrovy koření“) a Japonsko na východě a zahrnující osady na čtyřech kontinentech. V 16. století bylo obtížné nalézt ve světě oblast, s níž by Portugalci nebyli v kontaktu. V Orientu se největší objem portugalského obchodu realizoval podél západního pobřeží Indie, ale nejlukrativnější obchod se rozvíjel na Dálném východě mezi Čínou a Japonskem. Do Portugalska začaly být ze zámoří přiváženy nesmírně hodnotné artikly, díky čemuž se jeho obchodní výměna s Nizozemím ještě zintenzívnila. Jednalo se o třtinový cukr z Madeiry, ostrova sv. Tomáše a Brazílie, pernambukové (též brazilové) dřevo z Brazílie, přírodní barviva k barvení látek, vonné esence a především luxusní zboží, jež bylo dováženo v nevelkém množství, ale jehož cena byla závratná – súdánské zlato z povodí řek Senegal, Niger a Volta, slonovinu z Guinejského zálivu, pepř ze západoafrického Pepřového pobřeží a Malabárského pobřeží v Indii, hřebíček a muškátový ořech z Moluk nebo skořici ze Šrí Lanky.⁷

Po roce 1498–1499 toto zboží začala přijímat královská faktorie v brabantských Antverpách na Šeldě, jež po roce 1508 nahradila lisabonské prostory *Casy da Índia* jako hlavní distribuční centrum. Zboží směřovalo do Antverp, poněvadž rameno Zwijn řeky Reye, na níž leží Bruggy, bylo v průběhu 15. století zanášeno pískem a bahnem, a význam Brugg tak postupně klesal. Přestože Portugalci Bruggy nikdy zcela neopustili, z Antverp během 16. století vyrostlo bohaté a kosmopolitní obchodní středisko, jímž procházelo 75 až 80 % nizozemského obchodu a v němž žilo 80 000 až 100 000 obyvatel, čímž se zařadilo na druhé místo v Evropě na sever od Alp. Na jeho prosperitu, spojenou s dovozem orientálního zboží, poukazyval v roce 1567 florentský cestovatel a kupec Lodovico Guicciardini: *Rozliční francouzští, španělští a italští obchodníci a po nich další odešli z Brugg a usadili se v Antverpách. Takto postupně všichni cizinci (až na několik výjimek) opustili Bruggy a odešli do Antverp, s nemenší chutí k tomuto městu než s otráveností k tamtomu.*⁸ Význam mimoevropského zboží pro rozkvet Antverp však nelze přeceňovat. Mnohem důležitější roli totiž hrály obchodní kontakty s Angličany, kteří do města dováželi vlněné sukno, a s Italy, kteří poskytovali své hedvábí. Vysoké zisky generoval rovněž obchod se solí a s vínem z Francie, Portugalska a Španělska a s měděným zbožím z Německa.⁹ V důsledku zvýšeného obchodního ruchu, a tedy i vyšší naděje na značné zisky, začal do Portugalska proudit vedle italského a německého také nizozemský kapitál, a nizozemští

⁴ PEREIRA, José Costa: Relações de Portugal com os Países Baixos. In: ALBUQUERQUE, Luís de a kol.: *Dicionário de História dos Descobrimientos Portugueses*, II. Lisboa 1994, s. 860–861.

⁵ EBERT, Christopher: *Between Empires : Brazilian Sugar in the Early Atlantic Economy 1550–1630*. Leiden 2008, s. 25.

⁶ V současnosti se jako Moluky označují všechny ostrovy ležící mezi Celebesem (Sulawesi) a Timorem na západě a Novou Guineou na východě. V 16. a 17. století byly do jejich rámce zahrnovány pouze drobné ostrovy Ternate, Tidore, Makian, Motir a Bacan.

⁷ BOXER, C. R.: *Império*, s. 73–74.

⁸ GUICCIARDINI, Lodovico: *Description of the Low Countries*. London 1593, s. 27.

⁹ GROENVELD, S. – LEEUWENBERG, H. L. PH. – MOUT, M. E. H. N. – ZAPPEY, W. M. (eds.): *De tachtigjarige oorlog opstand en consolidatie in de Nederlanden (ca. 1560–1650)*. Zutphen 2012, s. 32–33.

osadníci se od poloviny 15. století dokonce významnou měrou podíleli na kolonizaci Azorských ostrovů, které se proto až do 17. století označovaly i jako *Vlámské ostrovy*.¹⁰

Pro Portugalsko byl obchod s nizozemskými partnery životně důležitý, poněvadž jejich prostřednictvím po Evropě snáze distribuovali exotické komodity (Lisabon leží příliš na periferii) a navíc se dostávali ke zboží ze severní a střední Evropy, které bylo nezbytné jak pro nákup zlata v západní Africe, tak nákup koření v Indii. Jednalo se o měděné mísy a mosazné náramky (*manilhas*) z Německa, železné nářadí a nizozemské látky v prvním případě a o stříbro, měď a olovo (nakupoval se za ně zvláště pepř – odtud označení *pepřové peníze*) ve druhém případě. Čilý obchod proto neustal ani po roce 1549, kdy byla portugalská královská faktorie v Antverpách uzavřena z důvodu nízké rentability a narůstajících dluhů způsobených konkurencí soukromých kupců a ekonomickou krizí portugalského impéria.¹¹ Přispěly k tomu i nárůst útoků anglických a francouzských korzárů v kanálu La Manche a snížení dodávek německého stříbra v důsledku chaosu vyvolaného reformací. Německé stříbro bylo v následujícím období vytlačeno stříbrem z dolů ve španělské Americe. Avšak v průběhu druhé poloviny 16. století se světová politická a hospodářská situace proměnily tak výrazně, že stávající portugalský monopol na obchod s Orientem se stal nadále neudržitelným. Pilíře, na nichž po staletí bez problémů fungující obchod mezi Portugalskem a Nizozemím stál, se tak otřásl v základech.

Příčiny nepřátelství

Příčiny globálního střetnutí mezi Portugalskem a Spojenými provinciemi nizozemskými se na první pohled mohou zdát zcela zřejmé – portugalský stát se v letech 1580–1581 stal po vymření domácí panovnické dynastie z Avisu formou personální unie součástí rozlehlého španělského impéria spravovaného habsburským rodem. Španělská říše se tehdy nalézala ve válečném stavu s Anglií (1587–1604), vojensky intervenovala ve Francii, rozložené náboženskými válkami (1589–1598), a čelila povstání kalvinistických nizozemských „rebelů“ (od r. 1566). Ti se během osmdesátileté války (1568–1648) za nezávislost stali skutečnými *dědičnými* či *přirozenými nepřáteli* (*erfvijand*) Španělska a dozvuky tohoto vývoje muselo pocítit i Portugalsko. Proti iberské unii se navíc v roce 1596 zformovala tzv. greenwichská koalice, tedy defenzivní pakt Francie, Anglie a Spojených provincií nizozemských.¹²

Jistěže vznik iberské duální monarchie má v souvislosti s vypuknutím portugalsko-nizozemského nepřátelství nepopíratelný význam. Avšak vysvětlovat počátek nizozemské zámořské expanze vůbec, a v Asii především, pouze jako jeho důsledek by bylo až příliš zjednodušující. Celý problém má totiž mnohem hlubší kořeny. V průběhu druhé poloviny 16. století se podle některých názorů neustále snižovalo množství koření, které Portugalci na svých lodích dopravovali do Evropy. Uvedený pokles dodávek koření po trase kolem mysu Dobré naděje měl být důsledkem portugalského soupeření s muslimským sultanátem Aceh (Atjeh) ze severozápadního cípu Sumatry, jenž spolupracoval

¹⁰ SICKING, Louis (org.): *Atlantisch avontuur : De Lage landen, Frankrijk en de expansie naar het Westen 1500–1800*. Zuthpen 2010, s. 36–43.

¹¹ SUBRAHMANYAM, Sanjay: *O Império Asiático Português 1500–1700 : Uma história política e económica*. Lisboa 1995, s. 120.

¹² TÝŽ: Portugal no Jogo das Lutas Interimperialistas (finais do Século XVI–Primeira Metade do Século XVII). In: ALBUQUERQUE, Luís de (ed.): *Portugal no Mundo*, III. Lisboa 1989, s. 66.

s kupci z indického Gudžarátu, kteří ovládali obchod s Blízkým východem a východním Středomořím uskutečňovaný po tradičních tzv. levantských trasách procházejících Rudým mořem přes přístav Džidda a Perským zálivem přes iráckou Basru. Od 50. až 60. let 16. století mohl vládce Acehu počítat s osmanskou vojenskou, materiální i ekonomickou podporou, což mělo za následek portugalskou rezignaci na pokusy o blokádu strategické úžiny Bab el-Mandeb spojující Arabské a Rudé moře (1569).¹³

Ačkoliv je nepopíratelné, že význam Acehu již od konce 30. let 16. století díky kontaktům s Gudžarátem a osmanskou říší rostl, nelze podle nejnovějších poznatků mluvit o úplné revitalizaci rudomořské obchodní cesty, po které Aceh exportoval na západ svůj pepř. V polovině 16. století se po ní sice přepravovalo stejné množství zboží jako po trase okolo jižního cípu Afriky (tzv. *Carreira da Índia*, tj. Indická trasa),¹⁴ ale to bylo většinou určeno pro blízkovýchodní a severoafrické trhy, nikoliv pro trhy evropské.¹⁵ Portugalci byli až do 80. let 16. století schopni dovézt do Lisabonu až 75 % veškerého koření určeného pro starý kontinent, když jedinou výjimkou byla 50. a 60. léta 16. století, kdy se portugalské impérium potýkalo s hlubokou hospodářskou a finanční krizí.¹⁶

Pravdou je, že kronikář Diogo do Couto a někteří jeho současníci odsuzovali zkorumpovanou administrativu *Estado da Índia*, prodejnost a kumulaci úřadů i klientelismus. Pohrdlivě se vyjadřovali o zmatečné organizaci ozbrojených sil, které postrádaly i jen základní výcvik a disciplínu a mnohdy odmítaly poslouchat rozkazy. Nízký bojový zápal měl Portugalcům bránit v dalším rozšiřování jejich území. Couto dokonce zaznamenal jedno muslimské proroctví, podle něhož se Portugalci zmocnili Indie jako udatní vojáci, ale měli ji ztratit jako hrabiví kupci. Tito kritici si však neuvědomovali, že říše se nemohou rozšiřovat donekonečna a nemohou vést válku jen pro válku samotnou. Je naprosto pochopitelné, že jakmile se Portugalci v Indickém oceánu stali dominantní námořní mocností a získali pod kontrolu hlavní obchodní trasy, nemuseli již dále válčit, v mnoha ohledech se přizpůsobili místní realitě a začali se věnovat obchodu. Zmiňované administrativní zlořády z této situace přirozeně vyplynuly a lze je pokládat za běžnou součást každé předmoderní správní struktury, byť nelze popřít, že obrovská vzdálenost říše od evropského centra a její decentralizace vzhledem k Evropě rovněž hrály svoji roli.¹⁷

Navzdory obtížím s financováním i obranou portugalské říše v Orientu a její nevyhnutelné decentralizaci, způsobené její obrovskou rozlohou, byla portugalská moc na Východě v poslední čtvrtině 16. století pevně etablována a nepřestávala dominovat tamější námořní obchodní síti. Rentabilita trasy *Carreira da Índia* se sice ve srovnání s vnitroasijským obchodem snižovala, ale představovala hlavní tepnu, po níž se dodávalo orientální zboží do Evropy. Rovněž hrála zásadní roli v dodávkách posil a materiálu z mateřské země. Objem zboží na asijských lokálních trasách utěšeně narůstal, což se pozitivně odráželo na příjmech *Estado da Índia* (tj. Indický stát, portugalská Asie) z cel,

¹³ SUBRAHMANYAM, S.: *O Império*, s. 190.

¹⁴ BOXER, Charles Ralph: A note on portuguese reactions to the revival of the Red sea spice trade and the rise of Atjeh. In: TÝŽ: *Portuguese conquest and commerce in southern Asia (1500–1750)*. London 1985, s. 415–428.

¹⁵ SUBRAHMANYAM, S.: *O Império*, s. 200–202.

¹⁶ SUBRAHMANYAM, Sanjay – THOMAZ, Luís Filipe F. R.: Evolution of Empire : The Portuguese in the Indian Ocean during the sixteenth century. In: TRACY, James D. (org.): *The Political Economy of Merchant Empires*. Cambridge – New York 1991, s. 308; DISNEY, Anthony R.: *A History of Portugal and the Portuguese Empire*, II: *The Portuguese Empire*. New York 2009, s. 151–152.

¹⁷ LOUREIRO, Rui Manuel: *Early Portuguese Perceptions of the „Dutch threat“ in Asia*. In: VEEN, E. v. – BLUSSÉ, J. L. (org.): *Rivalry*, s. 168.

keré v 16. století dosahovaly i 65 až 68 % z celkových příjmů. Již od druhé až třetí dekády 16. století byly vnitroasijské obchodní cesty z ekonomického hlediska významnější než *Carreira da Índia*. Kolem roku 1580 byl vnitroasijský obchod pětikrát rentabilnější než euro-asijská obchodní výměna, okolo roku 1630 poměr výnosnosti dosáhl úrovně 15:1 v neprospěch trasy *Carreira da Índia*.¹⁸ Ani v politické rovině portugalská říše v Asii neznamenalala žádné výraznější územní ztráty, až na vyklizení malabárského přístavu Chalé (1571) a na ústup z moluckého ostrova Ternate (1575), které byly výsledkem tříštění sil kvůli enormnímu nárůstu základen.¹⁹

Na dodávky asijského zboží dohlížela od let 1505–1506 Koruna prostřednictvím kontrolního orgánu *Casa da Guiné, Mina e Índia* (Guinejský, Minský a Indický dům), která vznikla někdy v letech 1501–1504. Postupem času se však ukazovalo, že obchod řízený přímo Korunou nepřináší až takové zisky, protože se nebylo možné vyvarovat korupce a nežádoucí konkurence a logistické úkoly spojené s fungováním trasy *Carreira da Índia* se ukazovaly jako příliš nákladné. Velká část příjmů se navíc rozpouštěla v přebujelém správním aparátu, další částky polykaly údržba a obrana pevností. Král proto v roce 1570 svůj monopol zrušil a pronajal jej. Navíc potřeboval hotovost na úhradu své válečné kampaně v Maroku (1578) a začal více zdůrazňovat svou ceremoniální důstojnost na úkor svého angažmá v obchodě. Koruna tak přestala vystupovat jako samostatný obchodující subjekt a ponechala si pouze roli výběřčího cel a poplatků. Úkol dodávat orientální komodity do Evropy nakonec přešel na konsorcium soukromých obchodníků a bankéřů italské a německé národnosti (1575–1576).²⁰

Tito kupci a bankéři však nedokázali dlouhodobě uspokojovat evropskou poptávku. To bylo předně vlivem stále častějších ztroskotání přetěžovaných a příliš pozdě vyplouvajících plachetnic na dlouhé a nebezpečné námořní spojnicí mezi Lisabonem a Indií, především pak na zpáteční cestě. Přetěžovány byly ve snaze maximalizovat zisk. Velikost těchto lodí dosahovala v průměru 400 až 600 tun, i když král Sebastian I. roku 1570 zakázal stavbu lodí větších než 450 tun. Tonáž lodí někdy dosáhla až na 1000 tun, někdy dokonce na 2000 tun, takže byly příliš pomalé a jen s obtížemi manévrovaly samy o sobě, natož pak s nákladem. Kromě toho se kontraktori museli vypořádat s nedostatkem lodí, jejichž počet v 90. letech 16. století klesl v důsledku ztrát plavidel potopených při výpadech španělské *Armady* proti anglické flotile roku 1588 a hlavně roku 1596. Nelze opomenout ani fakt, že obchod s pepřem po trase *Carreira da Índia* (tzv. asijský pepřový kontrakt) a jeho distribuce v Evropě (tzv. evropský pepřový kontrakt) byly Korunou pronajaty dvěma odlišným obchodním skupinám, které nebyly schopny vzájemné koordinace. Koruna kromě toho pronajímala rovněž výběr celních poplatků orgánem *Casa da Guiné, Mina e Índia* a stavbu, vstrojování i zásobování lodí, což se negativně projevilo na jejich kvalitě, i když to pomáhalo rozkládat nebezpečí mezi více subjektů.²¹

Objem koření dodávaný do Evropy tentokrát již bez jakýchkoliv pochybností poklesl. Oproti první třetině 16. století poklesly roční dodávky z asi 2 350 až 2 900 tun do konce

¹⁸ PEARSON, Michael Nayron: *Os Portugueses na Índia*. Lisboa 1990, s. 152.

¹⁹ Tamtéž, s. 50; THOMAZ, Luís Filipe F. R.: A Crise de 1565–1575 na História do Estado da Índia. *Mare Liberum*, 1995, č. 9, s. 493, 497.

²⁰ SUBRAHMANYAM, S. – THOMAZ, L. F. F. R.: Evolution, s. 311.

²¹ VEEN, Ernst van: *Decay or defeat?: An Inquiry into the Portuguese Decline in Asia 1580–1645*. Leiden 2000, s. 32–33, 82.

tohoto věku na asi 1 470 až 1 760 tun.²² Pepře, který po celé 16. století představoval hlavní portugalskou asijskou exportní komoditu, se v 90. letech 16. století kolem mysu Dobré naděje transportovalo do Lisabonu již nikoliv okolo 1 175 až 1 760 tun, ale pouze zhruba 500 až 590 tun ročně.²³ Jestliže v letech 1547–1548 tvořil až 89 % nákladu lodí plavících se po trase *Carreira da Índia*, v letech 1587–1588 to bylo již jen 68 % a v letech 1600–1603 jen 65 %.²⁴ Pozvolna tak ztrácel výsadní postavení ve prospěch indických bavlněných látek, indiga, perel a drahého kamení, šrilanské skořice i čínského hedvábí a porcelánu, s nimiž obchodovali převážně soukromníci a o které byl velký zájem, protože skýtaly značný zisk – do Středomoří se dostávaly jen v omezeném množství a v obchodě s nimi nepanovala taková konkurence. Do roku 1598 nakonec soukromí kupci kvůli negativní obchodní bilanci i rostoucí konkurenci ze strany tzv. nových křesťanů (*cristãos-novos*), tedy pokřtěných židů prosazujících se po státním bankrotu ve Španělsku z roku 1575 na úkor janovských bankéřů jako finančníci španělské Koruny, veškerou svoji spolupráci s Korunou ukončili a ta následně obnovila svůj monopol.

Výsledkem výše uvedených problémů byl nedostatek koření v Lisabonu, kam se roku 1591 nedostala dokonce vůbec žádná zásilka, a následně i v Nizozemí, jež platilo za jeho hlavní distribuční centrum. To muselo nutně vyvolat reakci tamějších kupců, kteří v důsledku toho přicházeli o své zisky. Dokud byli Portugalci schopni zajistit takové dodávky pepře a dalšího koření, aby uspokojili evropskou poptávku, neměli Nizozemci důvod vydávat se sami na vlastní pěst do Indie. Plavba byla navíc spojena s celou řadou nebezpečí a trvala velmi dlouho. V neposlední řadě bylo třeba zajistit výstroj lodí, což rozhodně nebyla levná záležitost. Proto po dobu, po kterou to pro ně bylo výhodné, Nizozemci tyto problémy rádi přenechávali Portugalcům. Jakmile se to změnilo, museli okamžitě jednat. Navíc se obávali jak rostoucí konkurence hanzy na Baltu, tak výsledků prvních anglických výprav do Asie (po r. 1592). Francis Drake se v roce 1579 objevil na Molukách, Thomas Cavendish roku 1587 dorazil ke břehům Jávy a James Lancaster v roce 1592 přistál u pobřeží Sumatry.²⁵

Kromě toho je na bázi moderního kapitalismu se rozvíjející ekonomika nutila hledat stále nová odbytiště pro jejich řemeslné výrobky, jež byly díky účinnému skloubení starších technik s moderními technologickými inovacemi (efektivnější větrné mlýny, účinnější metody barvení látek, výkonnější tkalcovský stav atp.) a levnou dopravou (plachetnice *fluity* neboli *flauty* nevyžadovaly tak početnou posádku jako jiné lodě a současně uvezly značný objem nákladu) velice kvalitní a současně i levné. Po etablování nizozemských obchodníků na Baltu a ve Středomoří a dosažení výrazných úspěchů v obchodování v tomto prostoru tak bylo do značné míry jen otázkou času, kdy se pokusí navázat přímé kontakty také s asijským kontinentem a vyhnout se tím portugalskému zprostředkování.²⁶

V tomto světle se nařízení krále Filipa II. (v Portugalsku vládl jako Filip I.) z let 1585, 1594–1595 a 1598, která vyhlášovala obchodní embargo a zakazovala nizozemským

²² BARRETO, Luís Filipe: *Lavrar o Mar: Os Portugueses e a Ásia 1480–1630*. Lisboa 2000, s. 52.

²³ BOXER, C. R.: *Império*, s. 79–80.

²⁴ THOMAZ, L. F. F. R.: *A Crise*, s. 493.

²⁵ GAASTRA, Femme S.: *The Dutch East India Company*. Leiden 2003, s. 13–15; VEEN, Ernst van: VOC strategies in the Far East (1605–1640). *Bulletin of Portuguese/Japanese Studies*, 2001, č. 3, s. 85; EMMER, Pieter Cornelis: The first global war: The Dutch versus Iberia in Asia, Africa and the New World 1590–1609. *E-journal of Portuguese History* 1, 2003, č. 1, s. 6.

²⁶ NEWITT, Malyn Dudley Dunn: *A history of portuguese overseas expansion 1400–1668*. London 2005, s. 203.

lodím vplouvat do přístavů na celém Iberském poloostrově, jeví jen jako poslední impuls k přelomovému nizozemskému rozhodnutí – zahájení přímého obchodu s Orientem. Král embargo vyhlásil ve snaze ekonomicky poškodit nizozemské rebely, s nimiž se od roku 1566 nacházel ve válce, ale současně jim dovoloval dovážet baltské obilí, skandinávské dříví, švédskou měď a lodní vybavení a vyvážet portugalskou sůl nezbytnou k nasolování sledů, jejichž prodej jim vynášel obrovské zisky. Nizozemci neměli mnoho jiných variant, jak se dostat k žádaným mimoevropským komoditám. Jednou z nich bylo navštěvovat přístavy na jihozápadním pobřeží Francie, kam se dostávalo zboží z Iberského poloostrova, ale nakupovat přímo na poloostrově pro ně bylo výrazně výhodnější. Jakkmile to nebylo možné, Nizozemci museli zareagovat. Nezbytné finanční prostředky jim pomohli shromáždit kalvinističtí imigranti z Antverp, které opustili po roce 1585, kdy se města definitivně zmocnila španělská armáda.²⁷

Jestliže obchodní kruhy v Amsterdamu a dalších nizozemských městech byly na počátku 90. let 16. století připraveny pokusit se proniknout na asijské trhy, neměly zprvu odvahu porušit portugalský monopol na plavbu kolem mysu Dobré naděje. Ne že by snad kalvinističtí Nizozemci byli ochotni respektovat papežská rozhodnutí nebo smlouvy z Tordesillasu (1494) a Zaragozy (1529) dělicí sféry vlivu ve světě mezi obě iberské mocnosti. Důvodem byla spíše jejich obava ze značné vojenské moci iberské unie a stejně tak snaha o legitimizaci jejich očekávaného působení v Orientu využitím alternativní cesty k jeho dosažení.²⁸ Nejprve proto byly vystrojeny expedice, jejichž cílem bylo doplout do Číny, Japonska a Indie skrze tzv. severovýchodní průjezd podél severních břehů Ruska. Ledové kry a nepříznivé arktické klima však všechny výpravy zastavily již na pomezí Barentsova a Karského moře – dvě pod vedením Cornelise Najjema (1594, 1595) i jednu vedenou Jakobem van Heemskerckem (1596–1597). Smrt jejich navigátora Willema Barentse, hlavní postavy hledání cesty do Asie Severním ledovým oceánem, pouhý týden po úspěšném přezimování na Nové Zemi v roce 1597 symbolicky uzavírala tuto objevitelskou kapitolu.²⁹

Obchodní motivy však nelze považovat za jedinou příčinu nizozemských výprav do zámoří. Produkty, dovážené odsud do Evropy během raného novověku totiž mohly být v některých případech nahrazeny z vlastních zdrojů. Navíc nebyly pro evropskou společnost nezbytně nutné a měly jen velmi omezený odbyt, poněvadž se jednalo o drahé a mnohdy luxusní artikly, které si mohla dovolit jen společenská elita.³⁰ Obchod s Asií tak působil jen jako jakýsi doplněk nizozemských obchodních aktivit, které byly soustředěny zvláště na evropský prostor, a v průběhu 17. století tvořil jen 13 % celkového objemu nizozemského obchodu oproti 40 % zisků z obchodu na Baltu. Hodnotu baltského obchodu (*moedernegotie*) překonal až v průběhu 18. století. V roce 1636 se v evropských vodách plavilo na 1750 nizozemských obchodních lodí z celkových 4 000 nizozemských plavidel, přičemž jen na Baltu se jich pohybovalo 1 200, zatímco v zámoří jen okolo 100 a z toho jen

²⁷ VEEN, E. v.: Decay, s. 128–129, 135–136.

²⁸ BLUSSÉ, J. Leonard – WINIUS, George Davison: The Origin and Rhythm of Dutch Aggression against the Estado da Índia 1601–1661. In: *Indo-Portuguese History: Old Issues, New Questions*. New Delhi 1984, s. 75.

²⁹ WILDEMAN, Diederick: Een doodlopende weg: Jan Huygen van Linschoten in het Hoge Noorden. In: GELDER, Roelof van – PARMENTIER, Jan – ROEPER, Vibeke (org.): *Souffrir pour parvenir: de wereld van Jan Huyghen van Linschoten*. Haarlem 1998, s. 111–120.

³⁰ EMMER, Pieter C.: Los holandeses y el reto atlántico en el siglo XVII. In: PÉREZ, José Manuel Santos – SOUZA, George Cabral de (eds.): *El desafío holandés al dominio ibérico en Brasil en el siglo XVII*. Salamanca 2006, s. 17–20.

50 až 60 náleželo Spojené východoindické společnosti, která od roku 1602 držela monopol na obchod s Asií (*Vereenigde Oost-Indische Compagnie*, VOC).³¹ Nepřekvapí proto, že poměrně záhy nizozemské působení v Asii získalo i politicko-vojenský rozměr. Již od roku 1599 nizozemské Generální stavy oficiálně sledovaly politiku, jejímž cílem bylo přenést válku se Španěly z Evropy také do zámoří a připravit iberskou unii o tamější příjmy. Nejednalo se však jen o ekonomický zisk, nýbrž rovněž o čest, slávu a pověst. V neposlední řadě mělo střetnutí mimo evropský obzor ukázat, na čí straně stojí Bůh.³²

Počátky nizozemské obchodní expanze v Asii

Neschůdnost severovýchodní cesty se do značné míry ukázala již po neúspěchu první výpravy do ledových vod (1594), a proto se *Společnost pro daleké země* (*Compagnie de Verre*), jež vznikla ještě roku 1594 v Amsterdamu z popudu devíti tamějších kupců, rozhodla vyslat v roce 1595 flotilu do Asie po tradiční portugalské trase kolem jižního cípu Afriky. Ani po ní však cesta do Indie nebyla nikterak snadným počinem, neboť plavba tam a zpět zabrala obvykle až okolo osmnácti měsíců. Navíc bylo třeba vyplouvat v přesně vymezeném časovém období, aby lodě mohly využít sezonních větrů, a sice relativně stabilních pasátových větrů v Atlantském oceánu a příznivých monzunových větrů v Indickém oceánu. Evropu bylo radno opouštět v březnu, počátkem dubna či v září, Indii zase na přelomu prosince a ledna. Kromě toho bylo nutné sledovat alespoň rámcově osvědčenou plavební trasu, poněvadž byla nejrychlejší a nejbezpečnější. V Asii se pro plavbu do Indie nebo Insulindie (Insulindy, tj. Ostrovní Indie, též Indický archipelag nebo Malajský archipelag), dnešní Indonésie,³³ využívalo vlhkého letního jihozápadního monzunu, který vanul od přelomu dubna a května do přelomu srpna a září, zatímco pro zpáteční cestu do Evropy sloužil suchý zimní severovýchodní monzun, jenž vanul ve zbytku roku. Tato data však nelze brát zcela rigorózně, protože se mírně lišila v Arabském moři, v Bengálském zálivu a na Dálném východě, což zvyšovalo význam přístavů ležících na hranicích těchto regionů a vytvářelo z těchto regionů samostatné ekonomické jednotky.³⁴

Charakter i nástrahy trasy *Carreira da Índia*, stejně jako politické, geografické a ekonomické poměry panující v tehdejší Asii byly ve Spojených provinciích nizozemských známy díky zprávám Dirka Gerritszoona Pompa, Hendrika Direkszoona Jolinka a dvěma dílům Jana Huyghena van Linschoten – *Popis portugalských námořních tras v Orientu* (*Reys-gheschrift van de navigatie der Portugaloyers in Orienten*) a *Itinerář* (*Itinerario*), které byly vydány tiskem v letech 1595–1596. Linschoten, jenž v letech 1583–1588 působil v indické Góe, od roku 1530 namísto Kóčínu správním střediskem portugalského panství na Východě, jako sekretář tamějšího arcibiskupa, v nich vylíčil slabá místa, křehkou strukturu a morální zkaženost portugalského impéria i dekadentní a nevázaný životní styl

³¹ EMMER, P. C.: The first global war, s. 12; TÝŽ – GOMMANS, Jos: *Rijk aan de rand van de wereld*. Amsterdam 2012, s. 126–127; BOXER, Charles Ralph: *Morské imperium Holandii*. Gdaňsk 1980, s. 56; PRAK, Maarten: *The Dutch Republic in the Seventeenth Century*. Cambridge 2005, s. 97.

³² *Documentação Ultramarina Portuguesa*, II. Lisboa 1962, s. 168.

³³ Termíny Indonésie (z roku 1850, po roce 1928 získal politické konotace), případně jihovýchodní Asie (po roce 1945) jsou až produktem moderní doby a příliš zdůrazňují politickou a geografickou rovinu. Korektními termíny pro období raného novověku jsou Insulindie (Insulinda, tj. Ostrovní Indie), Indický archipelag nebo Malajský archipelag, protože akcentují spíše kulturně-ekonomické vazby. Celá oblast totiž netvořila koherentní politickou jednotku, ale byla provázána jen obchodními kontakty a malajským kulturním vlivem.

³⁴ EMMER, P. C. – GOMMANS, J.: *Rijk*, s. 277.

portugalských a míšeneckých luso-asijských osadníků. Uvádí například, že *mnohý kupec následkem nejistoty na mořích a nedbalosti Portugalců a jejich vlády každý rok přijde o svůj majetek. Je zřejmé, že se musíme obávat, že to bude každým dnem jen horší.*³⁵ To jeho krajané k realizaci výprav do Orientu nepochybně motivovalo.

Je však třeba poznamenat, že situace ve skutečnosti nebyla pro *Estado da Índia* tak nepříznivá, jak ji Linschoten barvitě a sugestivně popsal. Jistěže portugalská říše byla jakožto povýtce námořní impérium tvořena prakticky jen pevnostmi a faktoriemi na pobřeží a sítí námořních tras mezi nimi. Ale Linschotenovy moralistní soudy byly evidentně ovlivněny jednak přísnou kalvinistickou morálkou, jednak celoevropským negativním pohledem na v Asii vzkvétající míšencství, jednak faktem, že do značné míry již psal v době počínající nizozemské expanze.³⁶ Linschotenovy práce jsou nicméně poměrně geograficky přesné, což umožnilo, aby je známý nizozemský kartograf Petrus Plancius využil jako jeden ze zdrojů k sestavení skvělých map, které jeho krajané během následujících let nesčetněkrát využili při svých plavbách do Orientu.

Do čela prvního nizozemského loďstva směřujícího do Orientu byli postaveni Cornelis de Houtman a Gerrit van Beuningen (1595), kteří byli vybaveni pověřovacími listinami v arabštině a portugalské od nizozemského místodržitele Mořice Nasavského. Měli se vyhnout setkání s portugalskými koráby, jak to jen bylo možné, a měli právo použít sílu jen na svou vlastní obranu. Jejich loď dokázala příštího roku 1596 zakotvit v javánském Bantamu (Bantenu), ale celá expedice nakonec i v důsledku Houtmanova arogantního chování skončila katastrofálním námořním i ekonomickým nezdarem. Do Amsterdamu se vrátila jen třetina posádky a objem přivezeného zboží, a tedy i zisk byl pramalý (1597). Důležité však bylo, že Nizozemci úspěšně dopluli k produkčním centrům koření v Insulindii a současně se i bezpečně dostali zpět, aniž jim v tom Portugalci dokázali zabránit a uhájit tak svůj monopol. Houtman dokonce během osmiměsíčního křížování ve vodách jihovýchodní Asie nenarazil ani na jednu portugalskou loď! Ukázalo se, že využití portugalské trasy na Východ je zcela reálné.³⁷

Záhy po Houtmanově návratu ve Spojených provinciích nizozemských výrazně vzrostl zájem o obchodní kontakty s orientálními trhy. Dokládá to fakt, že v letech 1597–1601 postupně vzniklo sedm dalších obchodních společností, které jsou společně s již zmiňovanou *Společností pro daleké země* označovány jako tzv. prvotní společnosti (*voor-compagnieën*). Všechny začaly za vydatné účasti jihonizozemského kapitálu vysílat do Asie svá loďstva, která sice dosáhla rychlého a poměrně výrazného obchodního úspěchu, ale navzájem si značně konkurovala. Do roku 1601 zamířilo do Indického oceánu celkem 65 plachetnic sdružených v patnácti flotilách, do roku 1605 přes 100 lodí. Z jejich velitelů vynikl především Jacob Cornelis van Neck, který se v letech 1598–1599 jako první Nizozemec dotkl Moluk a souostroví Banda, odkud přivezl náklad koření, jehož prodejem bylo dosaženo zisku ve výši až 400 %. Nizozemci tak rozšířili svůj akční rádius ze západní Jávy až do východní části Insulindie. Kromě toho zabrali ostrov Maurícius (1598), který pojmenovali po nizozemském místodržiteli (*stadhouder*) Mořici Nasavském. Ostrov se tak stal první nizozemskou osadou v zámoří vůbec. I další nizozemské výpravy do Asie v této době byly nesmírně výnosné, avšak přesná data nejsou ve většině případů k dispozici.

³⁵ LINSCHOTEN, Jan Huyghen van: Itinerario. In: *Een zestiende-eeuwse Hollander in het Verre Oosten en het Hoge Noorden*. Den Haag 1979, s. 78.

³⁶ NEWITT, M. D. D.: A history, s. 189.

³⁷ FURBER, Holden: *Rival empires of trade in the Orient 1600–1800*. Minneapolis 1976, s. 31.

V každém případě přinášely vyšší zisk než portugalský obchod po trase *Carreira da Índia*. Počet portugalských lodí plavících se do Indie v letech 1591–1601 dosáhl jen čísla 46. Bylo tomu tak s největší pravděpodobností proto, že Nizozemci byli schopni vystrojít loď a nakoupit zboží mnohem levněji než Portugalci.³⁸ Ti sázeli na vyšší tonáž svých plavidel, což jim umožnilo snížit jejich počet, ale jejich velikost je vystavila přílišným navigačním obtížím, takže ztráty lodí po roce 1600 převýšily 50% hranici.³⁹

Důležité je, že výše popsanych obchodních úspěchů Nizozemci dosáhli, aniž se vůči Portugalcům nějak výrazněji negativně vymezovali. Jejich urputná snaha udržet s dlouholetým obchodním partnerem i nadále přátelské vztahy a v asijských obchodních střediscích s ním koexistovat je možná trochu zarážející a při vědomí existence španělsko-portugalské personální unie a nelibostného španělsko-nizozemského nepřátelství ani nemohla mít dlouhého trvání. Portugalci navíc na nizozemskou přítomnost v Indickém oceánu reagovali od samého počátku podrážděně, poněvadž obchod s Orientem považovali za svůj monopol, kterého se zatvrzele nemínili vzdát. Podle francouzského mořeplavce François Pyrarda de Laval, který v letech 1601–1611 cestoval Indickým oceánem, *Portugalci po celých Východních Indiích radili národům, s nimiž udržovali spojenectví nebo přátelství, a dokonce je nutili, aby všemožnými způsoby vystavovaly francouzské, anglické a nizozemské lodě zradě a překvapení, za což jim slibovali odměnu.*⁴⁰ Přestože nestoudný nizozemský vpád do Indického oceánu od samého počátku přidělal portugalským úředníkům v Lisabonu vrásky na čele a do Góy již od roku 1594 směřoval jeden list za druhým, které varovaly před „nepřáteli z Evropy“ (*inimigos de Europa*) nebo „rebely z Nizozemí“ (*rebeldes de Holanda*), v centru *Estado da Índia* zpočátku hrstce nezvaných Evropanů kdesi na periferii říše nikdo nevěnoval pozornost. V letech 1597–1599 sice z Indie do Insulíndie zamířila trestná portugalská výprava, ale nedosáhla vůbec ničeho. Až do roku 1599 se datují první ozbrojené střety portugalských a nizozemských lodí v asijských vodách, ke kterým došlo poblíž Malajského poloostrova a na Molukách. Následovaly (1600–1601) incidenty u ostrova Tidore na Molukách, v čínském Macau a u Bantamu. Na Tidore portugalská flotila napadla nizozemské lodě. Jestliže tedy kapitáni prvních nizozemských flotil zaujímalí vůči poddaným portugalského krále přátelský postoj a snažili se vyhnout jakémukoliv konfliktu, portugalské útoky jejich pohled změnil.⁴¹

Agresivní nizozemský postoj vůči Portugalcům v Asii však nebyl jen důsledkem výše naznačeného vývoje, ale také projevem obav z nadměrného zásobení evropských trhů kořením a dalšími produkty a z toho vyplývajícího poklesu jejich cen. Kromě toho hrál roli i zájem Generálních stavů, které toužily způsobit iberské unii jako celku v zámoří ko největší materiální i ekonomické škody. Již roku 1599 doslova prohlásily, že *tento podnik by měl sledovat poškození veřejného nepřítel a službu křesťanstvu.*⁴² Je nasnadě, že měly na

³⁸ Tamtéž, s. 32; VEEN, E. v.: Decay, s. 150.

³⁹ COSTA, Leonor Freire: Portuguese Resilience in Global War : Military Motivation and Institutional Adaptation in the Sixteenth- and Seventeenth- Century Cape Route. In: COPPOLARO, Lucia – MCKENZIE, Francine: *A Global History of Trade and Conflict Since 1500*. Basingstoke 2013, s. 47–48.

⁴⁰ PYRARD DE LAVAL, François: *The voyage of François Pyrard of Laval to the East Indies, the Maldives, the Moluccas and Brazil*, 1. London 1887, s. 44.

⁴¹ BLUSSÉ, J. L. – WINIUS, G. D.: The Origin, s. 75.

⁴² *Resolutiën der Staten Generaal van 1576 tot 1609*, 10: 1598–1599. Haag 1930, s. 415.

mysli kalvinistickou odnož křesťanské církve. Rovněž z roku 1599 pochází první doklad o zajištění portugalské obchodní lodě v monzunové Asii, kterou nizozemský kapitán Jakob van Heemskerck přepadl v Surabaji na pobřeží východní Jávy. Pravdou však je, že teprve od roku 1602 nizozemský postup proti Portugalcům získal díky založení VOC koherentnější a homogennější charakter.

V roce 1603 nizozemský kapitán Jakob van Heemskerck podnikl nejnámější z prvních otevřených nepřátelských akcí vůči Portugalcům na Východě – nedaleko malajské Malakky zajal karaku *Santa Catarina* plavící se z Macaa do Malakky a vrchovatě naloženou drahocenným čínským a japonským zbožím. Měl to být nejhodnotnější náklad, jaký Portugalci do té doby v Číně získali. Jeho prodej na aukci v Amsterdamu vynesl pohádkové bohatství. Jednalo se o jednu z největších kořistí v dějinách, která byla získána přepadením jedné jediné lodě. Základní kapitál Spojené východoindické společnosti se díky ní prakticky zdvojnásobil. V září 1604 prohlásil nizozemský soud kořist z karaky *Santa Catarina* za „spravedlivou“. Její velikost ukázala, jakého bohatství se Nizozemci v Asii mohou ještě zmocnit, ať již prostřednictvím obchodu, nebo korzářských aktivit. Roku 1603 obsadili portugalskou plachetnici, která mířila z Macaa do Japonska, zatímco v roce 1604 se zmocnili 5 plavidel v západní části Indického oceánu. V roce 1605 padla v malajském přístavu Patani Nizozemcům do rukou bez jediného výstřelu portugalská obchodní plachetnice *Santo António* z Macaa a téhož roku ještě další tři portugalské lodě. Korzářské útoky se pozvolna stávaly běžnou praxí nizozemských lodí v Orientu i na trase *Carreira da Índia*.⁴³ V letech 1600–1644 téměř nebylo roku, kdy by Portugalci neztratili alespoň jednu loď. Ke korzářským útokům docházelo převážně, až ze ¾, v Malacké a Singapurské úžině, v Insulindii a na Dálném východě, kam se soustředil hlavní nizozemský zájem, zatímco západní část Indického oceánu zůstávala poněkud stranou.⁴⁴ Pro Portugalce představovaly novou a dosud neznámou hrozbu, protože do té doby k nim docházelo toliko při portugalských březích nebo v blízkosti Azorských ostrovů, ale tam mohla zasáhnout válečná flotila, jež obchodní lodě doprovázela až do Lisabonu. Podle tajných instrukcí Generálních stavů z roku 1604 měla Rada XVII, vedoucí orgán VOC, zajistit vyzbrojení lodí s cílem v Asii kvůli *nepřátelství a tyranii Portugalců, kterých se dopouštějí ve Východních Indiích, a to nejen proti obyvatelům zemí, které se nalézají v jejich rukou, ale také proti Indům, kteří umožňují obchod Nizozemcům, za což je proti zákonům a zvykům všeho lidstva tyranizují a zabíjejí*.⁴⁵

Z iniciativy nizozemských Generálních stavů a místodržitele Mořice Nasavského bylo roku 1602 dosavadních osm obchodních společností sloučeno v již zmíněnou Spojenou východoindickou společnost (*Vereenigde Oost-Indische Compagnie*, VOC), jíž byl prostřednictvím zakládací charty (*octrooi*) udělen monopol na obchod v oblastech na východ od mysu Dobré naděje a na západ od Magalhãesovy úžiny. Tato charta se každých 21 let musela obnovovat. Současně tato akciová společnost získala právo vyhlášovat defenzivní válku a uzavírat smlouvy jménem Nizozemské republiky, budovat pevnosti a faktorie,

⁴³ BORSCHBERG, Peter: The Seizure of the Sta. Catarina Revisited: The Portuguese Empire in Asia, VOC Politics and the Origins of the Dutch-Johor Alliance (1602–c. 1616). *Journal of Southeast Asian Studies* 33, 2002, č. 1, s. 31–62; TÝŽ: The Santa Catarina Incident of 1603: Dutch freebooting, the Portuguese *Estado da Índia* and intra-Asian trade at the dawn of the seventeenth century. *Revista de Cultura* 11, 2004, s. 11–25.

⁴⁴ MURTEIRA, André: O Estado da Índia e as Companhias das Índias Orientais neerlandesa e inglesa no Índico Ocidental 1600–1635. In: MARTÍNEZ HERNÁNDEZ, Santiago (ed.): *Governo, Política e Representações do Poder no Portugal Habsburgo e nos seus Territórios Ultramarinos (1581–1640)*. Lisboa 2011, s. 183.

⁴⁵ *Resolutiën der Staten Generaal van 1576 tot 1609*, 13: 1604–1606. Haag 1957, s. 224.

používat státní vlajku a pečeť a razit vlastní mince, čímž se *de facto* stala autonomní mocností, skutečným státem ve státě.⁴⁶ Jednalo se o jednu z prvních organizací v historii, která byla financována volným prodejem akcií a permanentním kapitálem (od r. 1612). Anglická Východoindická společnost (*East India Company*, EIC), založená již roku 1600, totiž až do roku 1657 shromažďovala kapitál jen na jednu konkrétní expedici. Oběma však časově předcházela anglická Moskevská společnost. V jejím čele stála Rada XVII (též Pánové XVII, *Heren XVII*), v níž zasedalo 17 ředitelů reprezentujících celkem 6 komor. Decentralizovaná správní struktura VOC do značné míry kopírovala správní model Nizozemské republiky, jež lze označit za konfederativní s federalistickými prvky či federativní se slabou centrální vládou.⁴⁷ Konfederativní princip se prosazoval ve formě a teorii, zatímco federativní princip v praxi. Vznikem VOC skončilo období prvotní nizozemské expanze v Asii postrádající jednotné centrální řízení – etapa tzv. divokých plaveb (*wilde vaarten*, 1598–1601).

Centralizaci nizozemské politiky ve vztahu k Orientu měla být jednak ukončena nežádoucí konkurence mezi nizozemskými kupci, která měla za následek snižování cen orientálního zboží na evropských trzích, jednak eliminována moc Portugalského království v Indickém oceánu. Portugalci zareagovali zákazem veškerých obchodních styků s Nizozemci, vyhoštěním všech cizinců ze svých asijských držav (1605) a zesíleným prosazováním právníkové teorie *mare clausum* (tj. uzavřené moře), kterou na základě několikerych papežských bul zastávali již od poloviny 15. století a proti níž se nizozemský právník Hugo de Groot (latinsky Hugo Grotius) roku 1609 vymezil tezí *mare liberum* (tj. volné, svobodné moře).⁴⁸

Nizozemci se prosadili především v oblasti *Jižních moří* (*Partes do Sul*), a sice na Molukách, oplývajících hřebíčkem, a v jejich okolí, kde Portugalci nikdy nedisponovali velkou vojenskou kapacitou a kde ztratili dominantní postavení již po vytlačení z Ternate (1575). V roce 1605 se tam admirál Steven van der Hagen, stojící v čele první flotily VOC vůbec, zmocnil první portugalské tvrze v Orientu vůbec, jež stála na Ambonu a nedostávalo se v ní střelného prachu ani munice,⁴⁹ a jeho kapitán Cornelis Bastianszoon následně obsadil Tidore a Makian. Portugalci se snažili zmobilizovat veškeré dostupné prostředky k ochraně svých pozic a potrestat domorodé vládcy za jejich spolupráci s nepřítelem. Kolem roku 1600 bylo obnoveno přímé námořní spojení mezi Lisabonem a Malakkou, aby bylo možné flexibilněji reagovat na nizozemské nebezpečí. Z Lisabonu roku 1601 dorazila do Góy instrukce, aby se místokrál Aires de Saldanha osobně vypravil do exponovaného regionu a zjednal tam pořádek. Místokrál tam místo sebe vyslal Andrého Furtada de Mendonça, avšak ten v letech 1601–1603 utrpěl porážky od početně slabších nizozemských flotil před Bantamem a v ústí řeky Džohore, což rozhodujícím způsobem oslabilo portugalskou prestiž. Arcibiskup z Góy Aleixo de Meneses si v roce 1603 postěžoval králi, že *Jih je ztracen a s ním všechno dobré, co náleží k Indii*.⁵⁰ V letech 1605–1608

⁴⁶ WANNER, Michal: Říše koření, kalika a čaj: dvě století nizozemské východoindické společnosti. *Historický obzor* 13, 2002, č. 11–12, s. 242–253.

⁴⁷ BOOGMAN, J. C.: The Union of Utrecht: its Genesis and Consequences. *BMGN – Low Countries Historical Review* 94, 1979, č. 3, s. 399.

⁴⁸ FERREIRA, Ana Maria Pereira: Mare clausum, Mare liberum, dimensão doutrinária de um foco de tensões políticas. *Cultura, História e Filosofia* III, 1984, s. 315–357.

⁴⁹ *Documentação Ultramarina Portuguesa*, I: *Notícia a la Índia ano 1605*. Lisboa 1960, s. 145.

⁵⁰ LOBATO, Manuel Leão Marques: *Política e Comércio dos Portugueses na Insulândia: Malaca e as Molucas de 1575 a 1605*. Macau 1999, s. 348.

zaměřilo do Indického oceánu několik mimořádných portugalských válečných flotil, ale nepříznivou situaci se Portugalcům již nepodařilo revidovat. K moluckému hřebíčku se tak napříště mohli dostávat jen oklikou, převážně přes přístav Makassar na Celebesu (Sulawesi).

Nizozemci se kromě Moluk zachytili ještě na Koromandelském pobřeží Indie, jež pro ně bylo zcela zásadní, poněvadž vedle Gudžarátu a Bengálska bylo známé jako producent bavlněných textilií, za které se na Molukách nakupoval hřebíček, na souostroví Banda muškátový ořech a květ a na Jávě a na Sumatře pepř. Hendrik Brouwer Koromandelské pobřeží a obchod s tamějšími bavlněnými látkami roku 1612 příhodně označil za *levou paži Moluk*.⁵¹ Nizozemci tam založili faktorie v Mačilípatnamu (Masulipatnamu, 1605) a Nizámpattanamu (Nizampatnamu, 1606), ke kterým pak v roce 1610 přibyla ještě stanice v Pulikátu, kterou od roku 1613 ochránila pevnost *Geldria*. Ta postupně nabyla největšího významu, ačkoliv se ji Portugalci zhruba do roku 1640 opakovaně snažili zlikvidovat. Portugalci si totiž byli velmi dobře vědomi, že nizozemská konkurence v nákupu bavlněných látek vede ke snižování objemu získávaného koření, stejně jako potravin pro Malakku. Zmíněné látky Nizozemci nakupovali převážně za sůl a kovy, mezi nimiž dominovalo japonské stříbro.⁵² V Indii se drahých kovů dlouhodobě nedostávalo, a proto po nich v zemi panovala vysoká poptávka. Nizozemci tak vybudovali základy vlastní komplexní vnitroasijské sítě vzájemně provázaných obchodních tras, kterou neustále rozšiřovali a která jim umožnila omezit dodávky drahých kovů z Evropy.⁵³

Neúspěch naopak Nizozemci zaznamenali, když se pokusili zablokovat mohutnou pevnost nacházející se na korálovém ostrově Mosambik (1604) a dvakrát ztéci její hradby (1607, 1608).⁵⁴ Tato tvrz představovala významnou a strategicky výhodně položenou zásobovací stanicí na trase *Carreira da Índia*, stejně jako základnu k obchodním i průzkumným výpravám do východoafrického vnitrozemí, kde na území konfederativní říše Karangů, zvané Monomotapa (Mwene Mutapa), ležely zlaté doly, které jičily evropskou představivost. Odraženi byli Nizozemci také od Malakky (1606–1607), centra obchodu v Insulindii a klíče ke kontrole Malacké a Singapurské úžiny, které spojují Andamanské a Jihočínské moře a představovaly tak nejdůležitější spojnici mezi Bengálským zálivem a Tichým oceánem. Proudilo po ní zboží mezi Indií a Blízkým východem na jedné straně a Dálným východem a Molukami na druhé straně, k nimž tyto úžiny představovaly hlavní přístupovou trasu. Za nizozemskou porážku mohly urputná portugalská obrana, propuknuvší epidemie úplavice, nepříjemná mračna moskytů a především portugalská záchranná expedice připluvší z Góy a vedená místokrálem Martimem Afonsem de Castro (1605–1607). Jednalo se zřejmě o největší výpravu, jakou se Portugalcům během konfliktu s Nizozemci v Orientu podařilo shromáždit.⁵⁵ Portugalské ztráty však byly tak vysoké, nejvyšší ze všech portugalsko-nizozemských bitev v Asii, že původně uvažovaný ofenzivní postup proti nizozemským pozicím na Molukách vůbec nepřicházel v úvahu. Portugalci

⁵¹ WINIUS, George Davison – VINK, Marcus P. M.: *The Merchant-warrior pacified: the VOC and its changing political economy in India*. Delhi 1991, s. 13.

⁵² *Documentos Remetidos da Índia ou Livros das Monções*, II. Lisboa 1880–1936, s. 245–246. BORSCHBERG, Peter (ed.): *The Memoirs and Memorials of Jacques de Coutre: Security, Trade and Society in 16th- and 17th-century Southeast Asia*. Singapore 2013, s. 209, 252.

⁵³ GAASTRA, F. S.: *The Dutch*, s. 50–51.

⁵⁴ SANTOS, João dos: *Ethiopia Oriental*. Lisboa 1891, část I, s. 99–101.

⁵⁵ SUBRAHMANYAM, S.: *Portugal*, I. Lisboa 1989, s. 68.

tak promarnili poslední příležitost, kterou jim dějiny k vytačení Nizozemců z Insulindie nabídly. Zdcený Martim Afonso de Castro příštího roku 1607 v Malakce skonal.

Navzdory značnému úsilí Nizozemci v letech 1601–1609, tedy do uzavření dvanáctiletého příměří mezi Španělskem a Spojenými provinciemi nizozemskými v Antverpách (1609), nedokázali výrazněji narušit strukturu portugalské říše v Asii. Radní z Góy v roce 1605 přirovnávali *Estado da Índia* ke *staré karace zmítané větrem* a domnívali se, že Bůh chce Portugalce potrestat za přehnanou hamižnost a připravit je ve prospěch Nizozemců o ty državy, které vlastnili neoprávněně.⁵⁶ Jeden portugalský jezuita hovořil o Božím trestu *za naše hříchy*.⁵⁷ Pyrard de Laval napsal, že Portugalci *byli pouze dobrými kormidelníky a námořníky, ale nic více*, takže nedokázali Nizozemce vytačit.⁵⁸ Faktem však zůstává, že Nizozemcům se podařilo zachytit se pouze v periferních oblastech *Estado da Índia* v Insulindii a na březích Bengálského zálivu, kde byly pozice oficiální portugalské správy nesmírně slabé a portugalská vojenská přítomnost minimální, jak si povšiml také Pyrard de Laval.⁵⁹ Portugalské pevnosti se na obrovském prostoru mezi Šrí Lankou a Japonskem nalézaly jen v Malakce a na ostrovech Solor, Tidore a Ambon. Portugalské příjmy z Moluk dokonce nestačily ani na pokrytí nákladů na vojenskou přítomnost v oblasti.⁶⁰

Nicméně nezodpovězenou otázkou zůstávalo, jak se bude situace vyvíjet dál. Portugalci totiž byli najednou nuceni čelit v Asii rovnocennému nepříteli, známému evropského stylu a strategie válčení. To s sebou přinášelo mnohem krvavější vojenská střetnutí a následkem toho i daleko vyšší ztráty na životech i materiálu, čehož portugalská administrativa nikdy neměla nazbyt.⁶¹ Malacký a Singapurský průliv sice prozatím zůstávaly pod portugalskou kontrolou, ale frekvence nizozemských korzářských případů v nich rok od roku vzrůstala, což se negativně projevilo na objemu portugalského i asijského domorodého obchodu, který jimi procházel a byl zdaňován v Malakce. Kronikář António Bocarro varoval, že kdyby se jich Nizozemci zmocnili, bylo by to, *jakoby nám někdo šlápl na krk*.⁶² Král roku 1612 znepokojeně psal do Góy, že *hlavním nizozemským cílem v těchto mořích je loupit*.⁶³ Naproti tomu *Portugalci nebyli schopni zajmout jedinou nizozemskou nebo anglickou karaku*, jak si povšiml vlámský kupec Jacques van de Coutere (Jacques de Coutre).⁶⁴ Nizozemci navíc přišli s alternativní obchodní trasou přes Sundskou úžinu, ležící mezi Jávou a Sumatrou, jež jim umožňovala dále snížit portugalské příjmy z obchodu a vyvážit vlastní porážku před Malakkou. Do Sundské úžiny se plavili od let 1615–1616 od mysu Dobré naděje v Kapsku, kde v roce 1652 vyrostla zásobovací základna De Kaap, oblastí „řvoucích čtyřicetek“ mezi 35. a 40. stupněm jižní šířky. Tuto trasu objevil v letech

⁵⁶ *Arquivo Portuguez Oriental*, I, část II. New Delhi 1992, s. 135–139.

⁵⁷ LOUREIRO, R. M.: Early Portuguese, s. 173; *Documentação Ultramarina Portuguesa*, II: *Relação breve da ilha de Ternate, Tjodore, e mais ilhas Malucas, aonde temos fortalezas, e presídios, e das forças, naos, e fortalezas, que o enemigo olandes tem por aquelas partes*, s. 53.

⁵⁸ PYRARD DE LAVAL, F.: *The voyage*, 2/1, s. 203.

⁵⁹ Tamtéž, s. 201.

⁶⁰ SUBRAHMANYAM, S.: Portugal, s. 68; VEEN, E. v.: Decay, s. 206.

⁶¹ PINTO, Paulo Jorge de Sousa: *Portugueses e malaios : Malaca e os Sultanatos de Johor e Achém 1575–1619*. Lisboa 1997, s. 127.

⁶² BOCARRO, António: *Década XIII da História da Índia*, II. Lisboa 1876, s. 625.

⁶³ *Documentos Remetidos da Índia ou Livros das Monções*, II, s. 245–246.

⁶⁴ BORSCHBERG, P. (ed.): *The Memoirs*, s. 255.

1610–1611 kapitán Hendrik Brouwer, a proto se jí říkalo *Brouwerova cesta*. Její užívání Nizozemcům pomohlo obejít nejen Malackou úžinu, ale i Mosambický průliv, takže mosambické vojenské nezdar je vůbec nemusely mrzet. V regionu jihovýchodní Afriky to do budoucna zabránilo eskalaci portugalsko-nizozemského napětí, poněvadž sféry vlivu obou národů koexistovaly vedle sebe a vzájemně se neprolínaly.⁶⁵

Zmíněné nezdar na ostrově Mosambik a u Malakky tak Nizozemcům v konečném důsledku nakonec vůbec nevadily. Bylo tomu tak proto, že vedoucí orgán VOC, Rada XVII, přistoupil na jejich základě ke změně dosavadní strategie. Rada původně plánovala násilné převzetí sítě opěrných bodů, kterou vybudovali Portugalci, jimž umožňovala úspěšně realizovat obchod mezi Evropou a Orientem i v jeho rámci na lokálních trzích. Ve druhé dekádě 17. století se však rozhodla pokusit se o zformování alternativní námořní a obchodní struktury s jedním hlavním správním centrem po vzoru Góy a řízené generálním guvernérem, což jí doporučil Cornelis Matelieff de Jonghe (1608–1609). Matelieff de Jonghe byl velitelem druhé flotily VOC (1605–1608), díky čemuž se mohl detailně seznámit s asijskou realitou. Prvním generálním guvernérem byl jmenován Pieter Both (1609–1614), kterému pomáhala Indická rada (*Raad van Indië*). Ze svých základen pak Nizozemci měli ovládnout obchod s kořením, čímž měli připravit portugalské osady o zdroj jejich prosperity a nakonec je bez větší námahy obsadit. Místo ostrova Mosambiku v nizozemském plánu nakonec zaujala osada De Kaap na mysu Dobré naděje v Kapsku (dnešní Kapské Město).⁶⁶ Roli Malakky jakožto nejdůležitějšího překladiště zboží v Insulindii nejprve dočasně převzal ostrov Ambon (1611), první nizozemská država v Asii, a poté již javánská Jayakarta (též Jacatra, současná Jakarta), jež se stala jakousi „Novou Malakkou“,⁶⁷ a kterou Nizozemci z popudu generálního guvernéra Jana Pieterszoona Coena (1619–1623, 1627–1629) přebudovali (1618–1619) a na počest jedněch svých starověkých předků z germánského kmene Batávů nazvali Batávie (1621). Jako o středisku správy nizozemského panství v celé Asii, kterou se nakonec stala, se zprvu uvažovalo i o Acehu či Palembangu na Sumatře, Džohoru nebo Patani na Malajském poloostrově a Bantamu v kraji Sunda na západě Jávy, ale jejich nevýhodou bylo, že se ne vždy mohly pochlubit kvalitním kotvištěm (Aceh, Palembang), podléhaly domorodému vládci a ležely příliš na periferii, zatímco Batávie patřila přímo VOC a navíc byla strategicky položená v Sundské úžině.⁶⁸

Cornelis Matelieff de Jonghe kromě toho důrazně doporučoval udržovat úzkou spolupráci s domorodými vládci, jejichž podpora byla pro nově příchozí Nizozemce ve válce s již etablovanými Portugalci naprosto klíčová. Někteří jim mohli poskytnout strategické přístavy, jiní jim byli ochotni dodávat ceněné koření a konečně další jim byli schopni nabídnout vojenskou podporu. Nizozemcům se v této době podařilo získat proti Portugalcům spolehlivé spojence mezi domorodými panovníky – alianci uzavřeli především s vládcem státěčku Hitu na severu ostrova Ambon (1600), se sultánem Bantamu (1603), kde si téhož roku otevřeli faktorii, s místními autoritami (*orang kaya*) na souostroví Banda (1603), se *zamorinem* z Kalikatu na Malabárském pobřeží Indie (1604), se sultánem malajského Džohoru (Johoru; 1606), nástupnického státu Malackého sultanátu

⁶⁵ ROSS, Robert: The Portuguese and the Dutch in Southern Africa: Some Comparisons. *Itinerario* 15, 1991, č. 1, s. 29.

⁶⁶ BOXER, C. R.: *Morské imperium Holandii*, s. 248.

⁶⁷ DE JONGHE, K. J. (ed.): *De opkomst van het Nederlandsch gezag in Oost-Indië*, IV. Den Haag 1869, s. 135.

⁶⁸ GOOR, Jur van: *Jan Pieterszoon Coen (1587–1629) : Koopman-koning in Azië*. Amsterdam 2015, s. 157.

vyvráceného roku 1511 Portugalci, se sultánem Ternate (1607, 1609) a se sultánem sumatránského Aceh (1607). Tuto síť spojenců si Nizozemci měli udržovat a co nejvíce využívat. Přijetím komplexního souboru návrhů Matelieffa de Jonghe se VOC postupně proměňovala z obchodní organizace s politickými cíli v politicko-ekonomickou jednotku.⁶⁹

Navzdory bezprostřední nizozemské hrozbě se portugalská zámořská říše v Asii na počátku 17. století těšila poměrně dobré kondici. Dokládají to nejen zpočátku značně limitované nizozemské úspěchy – prosazení vlivu VOC jen na periferii *Estado da Índia*, vyplacení prvních dividend (jen ve zboží) teprve v roce 1610 (v hotovosti poprvé až r. 1618) a výraznější nárůst výnosů VOC až od 30. let 17. století, ale také existence svobodného trhu s moluckým hřebíčkem v Makassaru na Celebesu a nemalý počet portugalských plachetnic, které se v té době plavily na trase mezi Evropou a Indií. Jejich počet totiž oproti předcházejícímu období nepoklesl, ale naopak poměrně výrazně stoupl, a totéž se týká i objemu přepraveného zboží. V prvním desetiletí 17. století se tak na cestu z Lisabonu do Góy vydalo na 71 korábů oproti 43, které se tam plavily v poslední dekádě předcházejícího věku. V opačném směru lze vysledovat podobný nárůst, byť menší – z 22 lodí pro léta 1591–1600 na 28 plavidel v letech 1601–1610. V témže období navíc portugalské lodě přepravily do Lisabonu největší objem zboží v historii. Dokládá to, že toto období nebylo z obchodního hlediska pro VOC příliš úspěšné. Po roce 1612 se vzhledem k enormním nákladům vynakládaným na udržování pevností a vystrojování válečných lodí dokonce objevily názory, že charta VOC by po svém vypršení roku 1623 již neměla být obnovena. Malí investoři ztratili ve společnost důvěru a začali své podíly prodávat. Zachránila ji jen podpora Generálních stavů. Protokapitalistické a svobodomyšlné nizozemské prostředí nebylo schopno na asijských trzích získat převahu nad feudálním Portugalskem.⁷⁰

Je však nepopiratelné, že portugalská doprava po trase *Carreira da Índia* se v této době potýkala s problémy. Ty ale nepředstavoval nedostatek plachetnic, zboží či kapitálu, nýbrž vysoké ztráty plavidel následkem ztroskotání, které v první dekádě 17. století dosáhly až poloviny z celkového počtu vypluvších lodí. Příčin tohoto stavu je možné vysledovat více, ale takřka za všemi je vidět nepřímý vliv nizozemských pirátských aktivit či námořní blokády – plachetnice vyplouvaly na moře příliš pozdě a pak se musely potýkat s nepříznivými přírodními podmínkami, byly přetěžovány za účelem dosažení co největšího zisku, nebyly v kvalitním technickém stavu, bylo jim bráněno v přístupu do některých přístavů, kde jejich posádky hledaly po dlouhé plavbě občerstvení a odpočinek, a v neposlední řadě nebyly řízeny kompetentními kormidelníky. Například v okolí ostrova Svaté Heleny, který sloužil jako zásobárna pitné vody pro lodě plavící se z Indie do Lisabonu, se nizozemské lodě pohybovaly již okolo roku 1591. Florentský kupec a cestovatel Francesco Carletti tam byl roku 1602 zajat, když se plavil na portugalské lodi.⁷¹ Portugalské plachetnice se oproti španělským *flotas* na *Carrera de las Indias* mezi Sevilou a Karibským mořem plavily v relativně nízkém počtu a převážené zboží na nich zabíralo místo kanónům, takže si nemohly dovolit přímou konfrontaci. Jestliže tedy *nepřítel z Evropy*, jak Nizozemce označují portugalsští kronikáři, zpočátku nedokázal způsobit Portugalcům výraznější územní ztráty, jejich námořní dopravu intenzivně znepokojoval, což přispělo k zesílení portugalské snahy o pevnější zachycení v zázemí obchodních stanic

⁶⁹ Tamtéž, s. 159–160.

⁷⁰ EMMER, P. C.: The first global war, s. 11; VEEN, E. v.: Decay, s. 161–163.

⁷¹ CARLETTI, Francesco: *Cesta kolem světa*. Praha 1973, s. 199–202.

a k postupnému zdůrazňování konceptu územní expanze (zejména na Šrí Lance od 80. let 16. století, jehož podmanění bylo Korunou podporováno od r. 1595). Ukázalo se však, že toto úsilí přišlo příliš pozdě a nebylo podpořeno dostatečnými lidskými zdroji ani finančními a materiálními prostředky.⁷²

Čas oddechu

Uzavření příměří mezi Spojenými provinciemi nizozemskými a iberskou unií 9. dubna 1609 v Antverpách sice Portugalskému království přineslo dvanáctiletý oddech od nizozemského tlaku, ale současně pro něj bylo velkou diplomatickou ranou. Dojednané podmínky ohledně zámoří v článku 4 totiž nizozemským kupcům umožňovaly svobodný obchod ve všech asijských přístavech, kam jim umožní přístup místní panovníci, nikoliv však v portugalských nebo španělských osadách.⁷³ Přesto se jednalo o flagrantní a institucionalizované porušení dosavadního neotřesitelného portugalského obchodního monopolu. Portugalská strana obviňovala Španěly, že portugalské zájmy jednoduše obětotovala. Faktem však zůstává, že roztržštěné portugalské pozice v Asii byly jednoduše hůře hájitelné než dobře opevněné španělské osady v Americe. Náklady na nizozemské útoky proti španělským držávám s pevným zázemím často převyšovaly získanou kořist, takže se nevyplácely. Výjimkou byly akce proti chabě hájeným ostrůvkům v Karibském moři. Portugalci se navzdory tomu svého monopolního práva na obchod s Východem vytrvale odmítali vzdát a nadřazovali náboženské otázky a abstraktní princip svrchovanosti pragmatickému přístupu a kompromisnímu řešení. Obchod s Východem totiž představoval *raison d'être* existence celého jejich asijského impéria. Navíc *nejdůležitějším majetkem Jeho Veličenstva* (tj. portugalského krále) *v Indii je kontrola moří, díky níž je možné udržet a dát do pořádku vše ostatní*.⁷⁴ Tímto postojem však Portugalci bránili jakémukoliv trvalému smírnému řešení sporu a nepřímo tak španělského krále na mezinárodním poli nutili k ústupkům v jejich neprospěch.⁷⁵

Nizozemci promptně využili podmínek výhodné smlouvy a uzavřeli přátelské dohody s vládci Kandyjského království na Šrí Lance, v Bantamu, na Ambonu, na Ternate, v souostroví Banda, v Japonsku i v dalších zemích. VOC přitom byla oprávněna použít vojenskou sílu, pokud by se jí iberská unie snažila bránit v kontaktech s jejími domorodými spojenci. Není nikterak překvapivé, že k tomu skutečně došlo. Sjednané příměří mělo v Orientu začít platit počátkem jara 1610, avšak ozbrojené střety mezi portugalskými a nizozemskými silami v asijských vodách pokračovaly i nadále, byť v omezené míře. Ani jedna ze stran totiž nebyla ochotna ustoupit. Navíc se ukázalo, že Nizozemci se proti Portugalcům nejsou schopni prosadit jen cestou obchodní konkurence, třebaže v ní byli nadmíru úspěšní. Portugalci před nimi měli stoletý náskok, který jim umožnil dokonale poznat asijský politický systém, ekonomickou strukturu a kulturně-společenské prostředí. Kromě toho portugalští soukromí kupci dokázali realizovat své obchody mnohem levněji než monopolistická VOC. V důsledku uzavřeného příměří se iberské unii konečně uvolnily vojenské síly dislokované v dalších částech světa, které mohla poslat do Orientu.

⁷² NEWITT, M. D. D.: A history, s. 193.

⁷³ GROENVELD, Simon: *Unie, bestand, vrede : drie fundamentele wetten van de Republiek der Verenigde Nederlanden*. Hilversum 2009, s. 115–127.

⁷⁴ *Documentação Ultramarina Portuguesa*, II, s. 165.

⁷⁵ BLUSSÉ, J. L. – WINIUS, G. D.: The Origin, s. 77; EMMER, P. C.: The first global war, s. 10.

Příměří tak v Asii fakticky nikdy nevstoupilo v platnost a antverpská smlouva se v tomto bodě stala mrtvou literou.⁷⁶

Když nizozemské loďstvo v roce 1610 utrpělo porážku od španělské eskadry nedaleko Filipín, Nizozemci získali záminku k pokračování války. Nikterak se přitom nepozastavili nad tím, že jejich loď po uzavření příměří neměly ve filipínských vodách co dělat. Filipínský guvernér Juan de Silva rovněž hodlal pokračovat v boji, protože nesouhlasil s šířením nizozemského vlivu z Ternate na další molucké ostrovy, jež byly původně španělskými vazaly. Svůj připravovaný vojenský útok však nepovažoval za porušení příměří, nýbrž za zásah proti rebelům a zrádcům.⁷⁷ Král roku 1612 nabádal místokrále Jerónima de Azevedo (1612–1617), aby proti Nizozemcům *zahájil patřičným způsobem válku, jakmile by porušili některý ze článků smlouvy*.⁷⁸ Generální stavy skutečně již roku 1611 přijaly rozhodnutí o oprávněné obraně před útoky ze strany iberské unie a roku 1614 proti jejím plavidlům schválily korzárské akce. VOC se rozhodla pokračovat v boji roku 1612 a vedla jej jak na moři, tak na souši. Během prvních dvaceti let její existence nizozemské lodě v Asii přepadly a zajaly mezi 150 a 200 nejen portugalskými plavidly, jejichž náklad byl zabaven. Výsledný zisk tvořil nemalý zdroj příjmů VOC, jejich obchodní zisky v téže době zůstávaly daleko za očekáváním.⁷⁹

Na pevnině se boj odehrával zvláště na Koromandelském pobřeží, kde se Portugalci v letech 1612–1616 snažili vytláčit nizozemskou posádku z Pulikátu (*empresa de Paleacate*; znovu v letech 1625, 1630 a 1635). Byli si totiž velmi dobře vědomi, že Nizozemci tam získávají bavlněné látky, za něž pak na Molukách nakupují koření. Král k tomu v dopise místokráli Joãovi Coutinhovi, hraběti z Redonda, poznamenal, že *jakmile Nizozemce vytláčíte z Pulikátu, zbavíte je velké části zdrojů, jež jim slouží k udržení moci v Jižních mořích*.⁸⁰ Nizozemci v Pulikátu se těšili podpoře vládce říše Vidžajanagar a jemu podřízených vojenských guvernérů *Nájaků*, vystupujících ovšem prakticky nezávisle, kteří usilovali o vytvoření rovnováhy mezi evropskými rivaly, z níž by mohli sami těžit. Pulikát byl vynikajícím přírodním přístavem, který sloužil lodím z nedaleké portugalské osady São Tomé de Meliapor (Mailápur) jako úkryt před severovýchodním monzunem. Portugalci neuspěli především proto, že si nedokázali zajistit podporu domorodých vládců.⁸¹ Bojovalo se i na ostrově Solor v Malých Sundách, odkud byli Portugalci vypuzeni roku 1613 a byli se tam schopni vrátit teprve v roce 1630.

Celkově vzato však portugalsko-nizozemský konflikt v Asii v době dvanáctiletého příměří nedosáhl zdaleka takové intenzity jako střet mezi Nizozemci a Španěly. Došlo sice ke dvanácti námořním střetům, ale jen ve dvou (v Singapurském průlivu) byla zapojena více než jedna nizozemská loď. Všechny se navíc uskutečnily v Insulindii. Portugalci se totiž zaměřili na upevnění svých pozic v západní části Indického oceánu (Gudžarát, Perský záliv, Šrí Lanka), kde se nalézalo jejich mocenské centrum, které museli hájit před

⁷⁶ MURTEIRA, André: El impacto de la Tregua de los Doce Años en los Dominios Ultramarinos Portugueses. In: GARCÍA, Bernardo J. García – SÁNCHEZ, Manuel Herrero – HUGON, Alain (org.): *El Arte de la Prudencia: La Tregua de los Doce Años en la Europa de los Pacificadores*. Madrid 2012, s. 283–284.

⁷⁷ GOOR, J. v.: Jan Pieterszoon Coen, s. 225–226.

⁷⁸ *Documentos Remetidos da Índia ou Livros das Monções*, II, s. 275.

⁷⁹ VEEN, E. v.: Decay, s. 188–190.

⁸⁰ *Documentos Remetidos da Índia ou Livros das Monções*, IV, s. 126–128.

⁸¹ SUBRAHMANYAM, Sanjay: *Comércio e conflito: a presença portuguesa no Golfo de Bengala*. Lisboa 1994, s. 210–218.

anglickým vměšováním a tváří v tvář ambicím Mughalů a perských Sáfijovců (Safiovců), a na rozšíření svého vlivu do Bengálského zálivu (Pegu, Arakan). Nizozemci se zase soustředili na vybudování své hlavní základny v Insulindii, odkud se Portugalci v letech 1605–1609 kompletně stáhli, protože dodávky posil z daleké Indie byly logisticky náročné. Portugalskou roli tak *de facto* převzali Španělé (1606) z nepříliš vzdálených Filipín. Ti se tak po necelých 100 letech od rezignace na své nároky smlouvou ze Zaragozy (1529) na ostrovech zachytili. Lze to pokládat za vyvrcholení jejich obnoveného zájmu o archipelag, jenž se již od 80. let 16. století projevoval finanční a vojenskou podporou z Filipín portugalské správě na Molukách. Výsledkem faktického převzetí vlády nad Molukami Španěly byl vleklý spor s portugalskou administrativou *Estado da Índia* o právo na kontrolu správy souostroví a obchodu s tamějším hřebíčkem, který znesnadňoval vzájemnou spolupráci tváří v tvář nizozemské hrozbě.

Vlámský kupec Jacques de Coutre sice zdůrazňoval, že *Jeho Veličenstvo musí situaci v Indii napravit nikoliv s pomocí portugalského národa, nýbrž za účasti Španělů, tak jako v Salvadoru de Bahia de Todos os Santos*,⁸² ale jeho volání nemělo výraznější efekt. Jednou z mála společných akcí byla výprava filipínského guvernéra Juana de Silva, který hodlal vytlačit Nizozemce z Insulindie. Jednalo se o největší flotilu, která byla do té doby v Manile shromážděna. Král nařídil využít na výstavbu portugalského loďstva zisky z prodeje úřadů ve veřejné aukci, která proběhla roku 1615.⁸³ Portugalské lodě však byly nedaleko Malakky zničeny dříve, než se jim podařilo se spojit s hlavní španělskou flotilou. Silva následně roku 1616 zemřel v Malakce na úplavici, aniž čehokoliv dosáhl. Takto neslavně skončil poslední španělsko-portugalský pokus o protiofenzivu v oblasti „ostrovů koření“. Nizozemci tak mohli ovládnout větší část obchodu v Insulindii. Možnost využití rozsáhlých španělských finančních a materiálních zdrojů k obraně exponovaných portugalských pozic byla z větší části promarněna.⁸⁴ Španělé však zůstali na Molukách zachyceni i nadále, takže generální guvernér Laurens Reael žádal roku 1616 o další vojáky, střelný prach a munic. Upozorňoval přitom, že *s malými a skrovnými silami nedocílíme ničeho jiného než probuzení spícího nepřítel*.⁸⁵

Nizozemci se se Španěly nesvářili jen na Molukách (Ternate, Tidore), nýbrž také v okolí Filipín, kde se opakovaně snažili zajmout španělské *manilské galeony* převážející stříbro z mexického Acapulka do filipínské Manily, odkud se pašovalo do Macaa, kde sloužilo k nákupu čínského a japonského zboží. V Insulindii Nizozemci soupeřili i s Angličany, proti nimž měli výhodu lepší organizace, vyššího kapitálu a větší finanční podpory od státu. EIC totiž původně fungovala jen jako pouhá zastřešující organizace pro samostatně obchodující kupce, takže o nějaké administrativní a finanční centralizaci nemohlo být ani řeči. Roku 1619 se VOC a EIC dohodly na spolupráci, jež spočívala v tom, že obě strany měly obchodovat se stejným množstvím pepře, ale VOC měla právo na prodej $\frac{2}{3}$ hřebíčku a muškátového ořechu, zatímco EIC jen $\frac{1}{3}$ tohoto koření. V letech 1621–1623 operovala anglo-nizozemská flotila v západní části Indického oceánu, ale po tzv. ambonském masakru (1623), spočívajícím v popravě deseti zaměstnanců EIC z faktorie na Ambonu za

⁸² BORSCHBERG, P. (ed.): *The Memoirs*, s. 251.

⁸³ *Documentos Remetidos da Índia ou Livros das Monções*, III, s. 290–292.

⁸⁴ PINTO, Paulo Jorge de Sousa: *Portugueses e malaios: Malaca e os Sultanatos de Johor e Achém 1575–1619*, s. 131–132.

⁸⁵ *Generale Missiven van Gouverneurs-Generaal en Raden aan Heren XVII der Verenigde Oostindische Compagnie*, I. Haag 1960, Laurens Reael, 18. 7. 1616, s. 64.

údajnou zradu, vzájemná kooperace ustala a Nizozemci Angličany z Insulindie prakticky úplně vytlačili. Angličané se udrželi jen v Makassaru na Celebesu a v Bantamu na západní Jávě. Bylo to logické vyústění situace, jež byla výhodnější spíše pro Angličany, poněvadž Nizozemci v regionu disponovali vyšším počtem faktorii i tvrzí.

Angličtí konkurenti se proto přesunuli do západní části Indického oceánu, kde svůj zájem soustředili do oblastí Perského zálivu a Gudžarátu, od 40. let 17. století pak také na Koromandské pobřeží. Tam ohrožovali místní portugalské pozice a vážali skrovné portugalské síly.⁸⁶ Gudžarát byl od přelomu let 1572–1573 ovládán Mughalskou říší a Portugalci v něm přišli o svou dominanci v zahraničním obchodě v roce 1612 po porážce v první bitvě u Suválí (angl. Swally), což je drobná osada nedaleko Súratu. Právě v Súratu, ekonomickém centru Gudžarátu, Angličané ještě roku 1612 vybudovali svoji první faktorii v Indii vůbec, čímž získali v regionu rozhodující náskok před VOC. Nizozemská obchodní stanice tam totiž vznikla až v letech 1616–1618. Nizozemci proto bavlenné látky určené k výměně za molucké koření nakupovali převážně na Koromandském pobřeží. Oslabení pozice v Gudžarátu představovalo pro Portugalce těžkou ránu, protože obchod s tímto regionem tvořil klíčovou součást jejich obchodního systému – poskytoval jak látky důležité k nákupu indonéského koření, tak potraviny pro Góu. Hormuz, pevnost na ostrůvku Gerum a klíč k Perskému zálivu, patřil původně k jednomu z nejvýnosnějších portugalských stanic v Asii, ale kolem roku 1617 v něm objem obchodu dramaticky poklesl.

Pokus o reformu portugalského panství

Narůstající nizozemská konkurence dávala jasně najevo, že je jen otázkou času, kdy portugalská převaha v Indickém oceánu vezme definitivně za své. Řešením bylo zmodernizovat do značné míry ještě středověkou portugalskou administrativu, finanční systém založený na půjčkách od soukromých bankovních domů a v neposlední řadě i zastaralou organizaci vojska. Vždyť do roku 1630 v *Estado da Índia*, navzdory snahám několika osvěčených guvernérů, ani neexistovaly stále a profesionální vojenské sbory (tercie, port. *terços*),⁸⁷ vojáci byli špatně živení, vyzbrojení a placení, stejně jako nedostatečně vycvičení, příliš neorganizovaní a trestuhodně nedisciplinovaní. Takticky na tom byli obdobně nevalně, takže jejich styl boje byl dosti neuspořádaný a založený na boje muže proti muži. Šlechtičtí bojovníci navíc nebyli ochotni podřízovat se rozkazům svých nadřízených. Situaci pak ještě zhoršoval fakt, že z nedostatku dobrovolníků museli být v Portugalsku verbováni také odsouzení (*degradados*), tuláci a dokonce i odrostlejší chlapci. Portugalským plavidlům zase veleli nezkušení šlechtici, uvyklí pouze boji na souši, a nikoliv profesionální námořníci.⁸⁸

Snahy Koruny o reformu administrativní struktury a vojska v Portugalsku samotném i v jeho zámořské říši se koncentrovaly především do 20. let 17. století a byly prosazovány prvním ministrem krále Filipa IV., hrabětem-vévodou (*conde-duque*) Olivaresem. Reagovaly přitom na kritiku stávající situace vycházející přímo z portugalských kruhů. Přesto

⁸⁶ MURTEIRA, A.: El impacto, s. 287–291.

⁸⁷ SIM, Teddy: *Portuguese Enterprise in the East: Survival in the Years 1707–1757*. Leiden – Boston 2011, s. 95. C. R. Boxer uvádí jako datum vytvoření první tercie (*terço*) v *Estado da Índia* rok 1671. Srov. BOXER, C. R.: *Império*, s. 334.

⁸⁸ BOXER, C. R.: *Império*, s. 139–141; *Documentação Ultramarina Portuguesa*, II: *Do Padre Nicolao Espinola sobre cousas da Índia*. Lisboa 1960–1973, s. 47.

nakonec narazily na odpor portugalské politické elity, pro kterou byly příliš radikální a jež v nich spatřovala porušení tomarských dohod z roku 1581. Ty Portugalsku v rámci iberské unie zaručovaly rozsáhlou autonomií a oddělenou správou jeho zámořských držav. Španělský král v nich sliboval vládnout na portugalském teritoriu jako portugalský král, tedy takovým způsobem, jakoby nevládl žádnému jinému státu. Olivaresovým cílem bylo ulehčit fiskálnímu i vojenskému zatížení Kastilie rovnoměrným rozložením finančních a defenzivních povinností mezi všechny země iberské unie v souladu s jejich demografickým potenciálem. Aktivnější zapojení ostatních zemí do správy a obrany iberské unie však narušovalo portugalskou suverenitu, aniž se Kastilie v unii vzdala své vedoucí role. Navíc se reformní návrhy nesetkaly s pochopením portugalské patrimoniální společnosti jako celku. Šlechtické a církevní kruhy, vzájemně provázané klientelskou sítí patronátních vztahů, totiž měly ze zakonzervování starého řádu prospěch. Udržoval je totiž na vrcholu společenské hierarchie, uchovával jejich výsady a zajišťoval jim enormní příjmy, aniž by za to státu poskytovaly adekvátní protislužbu. O tyto příjmy se odmítaly dělit, a proto neměly povolit včlenění středních vrstev do vládnoucí elity, jak k tomu došlo v Anglii či Nizozemské republice.⁸⁹ Privilegované stavy přitom zaujímaly jen 1 až 2 % z celkové portugalské populace. Šlechtici tak budovali své kariéry na principu služby institucionalizované Koruně, která je za jejich zásluhy a věrnost odměňovala formou půdy, renty, úradů, titulů a pronájmu práv na výběr cel.⁹⁰ Duchovní zase disponovali obrovským vlivem, který je patrný z faktu, že církev kontrolovala prakticky celou třetinu ekonomických aktivit Portugalska, přičemž prostřednictvím inkvizice tlumila většinu podnikatelských aktivit i veškeré tvůrčí myšlení.⁹¹ V Asii se k reformám stavěli vlažně tamější úředníci, převážně z řad nižší a střední šlechty, protože v případě jejich prosazení by přišli o své nelegální příjmy ze soukromého obchodu a korupčních praktik a ztratili by možnost seberealizace.

Portugalci nebyli ochotni rezignovat na část své asijské říše, ale zároveň nedokázali vypracovat žádnou konzistentní obrannou strategii, vytvořit plán na efektivní využívání zdrojů ani přizpůsobit velkolepé cíle svým omezeným možnostem. Uvadající královský obchod s pepřem po trase *Carreira da Índia* Koruna po roce 1598 tvrdošijně uchovávala pod svým svrchovaným dohledem, i když se po ní v letech 1580–1640 přepravovalo z Indie do Lisabonu zboží, jehož hodnotu z 60 až 90 % reprezentovaly artikly soukromníků. Soukromý obchod tak fakticky udržoval *Carreiru da Índia* výnosnou. Navíc nadále lpěla na svém monopolu na vývoz pepře, ačkoliv se oproti prosperujícímu období v 16. století exportovala jen polovina jeho objemu, rostly jeho nákupní ceny v Indii a klesaly jeho prodejní ceny na evropských trzích. Pepř však představoval válečný instrument – portugalská Koruna se nechtěla vzdát obchodu s tímto kořením, protože by tím bez boje uvolnila prostor Nizozemcům. Pepř navíc zosobňoval celý oficiální portugalský asijský podnik. V první polovině 17. století ale zaujímal pouhých 10 % celkového objemu zboží dováženého na portugalských lodích z Indie. Jeho význam pozvolna přebíraly bavlněné látky, indigo, drahé kamení, skořice, hedvábí a porcelán, které se do Středomoří dostávaly jen v omezeném množství a v obchodě s nimi nepanovala taková konkurence.⁹² Návrh (z r. 1600) na flexibilnější financování flotil vyplouvajících jak do Indie, tak do Ameriky

⁸⁹ NEWITT, M. D. D.: A history, s. 240.

⁹⁰ Tamtéž, s. 206–209; VEEN, E. v.: Decay, s. 19.

⁹¹ EMMER, P. C.: The first global war, s. 6.

⁹² NEWITT, M. D. D.: A history, s. 195; DISNEY, Anthony R.: *Twilight of the Pepper Empire : Portuguese Trade in Southwest India in the Seventeenth Century*. London 1978, s. 61.

prostřednictvím jakési ústřední banky, jež by navíc garantovala 12% zisk z prodeje orientálního i amerického zboží Koruně i jejím kontraktörům, byl zamítnut. Převážila totiž neochota dělit se o zisky z obchodu s Indií s cizinci. Nedošlo ani k přenesení výstavby většiny plachetnic pohybujičích se po trase *Carreira da Índia* z Portugalska do Indie. Lodě zhotovené z indického týkového dřeva přitom vydržely až 50 let, zatímco plavidla vyrobená z evropského dubu či borovice jen asi šest až deset let. Koruna nicméně nebyla schopna nakoupit týkové dřevo levně, čímž se stavba lodí v indických docích prodražovala.⁹³

Vedle poklesu výnosů z trasy *Carreira da Índia* Koruna musela čelit problémům i v Indickém oceánu, kde se kvůli mizející portugalské námořní převaze snižovaly příjmy z cel a zvyšovaly se náklady na udržení a obranu stávajících pozic. Portugalské pozice mohlo pomoci stabilizovat vybudování hlavní základny ve východní Asii s centrem v Malacke, která se mohla opírat o podporu z Filipín. Portugalci se však bránili otevření trhů rovněž španělským kupcům. Celkovou obchodní výměnu zase mohla výrazně oživit integrace asijského a amerického obchodního systému přes španělskou základnu na Filipínách, ale tentokrát se proti postavila Koruna. Král se totiž obával nelegálního úniku stříbra na asijské trhy a dalšího vzrůstu významu soukromých kupců, a proto vzájemně provázání obchodu obou iberských říší znemožnil. Přistoupil jen k méně radikálnímu řešení, jímž bylo vytvoření akciové Indické společnosti (1628) podle nizozemského a anglického vzoru, které udělil monopol na obchod s pepřem, korálem a ebenovým dřevem. Jednalo se vlastně o poslední pokus o oživení skomírajícího obchodu s pepřem, který však již ztrácel perspektivu a jeho nákupní ceny se zvyšovaly, což Společnosti způsobilo finanční obtíže. Nepříznivé podmínky pro vklady navíc vedly k nezájmu soukromých investorů a k nedostatku kapitálu, takže Společnost byla nakonec zrušena (1633). Přispělo k tomu i její přímé podřízení španělské Koruně, což bylo chápáno jako pošlapání výše zmíněných dohod z Tomaru z roku 1581.⁹⁴ Neúspěch reformního úsilí měl nakonec ve 20. až 30. letech 17. století vést ke zhroucení námořní dominance *Estado da Índia* a k prosazení nizozemské převahy.

Závěr

Nizozemci původně orientální produkty nakupovali od Portugalců, kteří na jejich import prosadili svůj monopol. Když však portugalské lodě přestaly být schopny dopravovat do Evropy takový objem tohoto zboží, aby uspokojili rostoucí poptávku, Nizozemci se rozhodli navázat přímé kontakty s Asií. Jejich hlavním cílem se postupně stalo podrobení produkčních oblastí koření v Insulindii a zisk vhodně položeného přístavu, který by fungoval jednak jako kontaktní bod pro námořní komunikaci s Evropou, jednak jako středisko sítě vnitroasijského obchodu. To se jim podařilo obsazením Moluk (1605–1609) a ostrova Ambon (1605) a vybudováním přístavu Batávie v regionu Sunda na západní Jávě (1619). Od té doby však Portugalci žádné větší ztráty neutrpěli. Jádrem *Estado da Índia* leželo v západní části Indického oceánu, které se VOC po prvotních neúspěších u ostrova Mosambik (1604, 1607–1608) a po objevení přímé námořní trasy do Insulindie spíše vyhýbala (1610–1611). Na dlouhou dobu poslední velkou nizozemskou flotilou, která se tam objevila, tak byla flotila Pietra Corneliszoon Verhoeffa roku 1608. Podobně velké loďstvo tam znovu zamířilo až po patnácti letech (1621–1623), kdy Nizozemci úzce spolupracovali s Angličany. Systematickou ofenzivu tam Nizozemci zahájili až po roce

⁹³ VALLADARES, Rafael: *Castilla y Portugal en Asia (1580–1680)*. Leuven 2001, s. 46.

⁹⁴ Tamtéž, s. 35–36, 50–52.

1636. K tomuto rozhodnutí přispěly i nemalé finanční problémy, které VOC v důsledku masivních investic do válečného loďstva začaly trápit. Kdyby se snažila angažovat současně ve východní i západní části monzunové Asie, a navíc ještě znepokojovat portugalskou námořní plavbu po trase *Carreira da Índia*, za stávající situace by to znamenalo zbytečné plýtvání silami. V letech 1608–1636 tak Portugalci pro VOC představovali spíše okrajového soupeře a sami museli čelit spíše asijským nepřátelům, kteří byli podníceni k odporu příchodem Nizozemců. Vojensko-politická struktura *Estado da Índia* zůstala takřka nedotčena a ztráty portugalských lodí na trase *Carreira da Índia* způsobené Nizozemci byly ve srovnání se ztrátami vyvolanými jinými příčinami naprosto marginální, byť na vnitroasijských trasách v Indickém oceánu byly poměrně vysoké.⁹⁵

Portugalce nizozemský vpád do Asie zastihl naprosto nepřipravené, takže jejich reakce nebyla ani dostatečně rozhodná, ani jednotná. Brzy se však vzpamatovali a díky tomu, že se VOC rozhodla koncentrovat své síly do Insulíndie, získali dostatečný prostor na to, aby se lépe připravili na rozhodující střet. Využít mohli rovněž dvanáctiletého příměří (1609–1621), jež vzájemné boje nakrátko přerušilo. Získaný čas však trestuhodně promarnili. Nerealizování zásadních reforem je možné označit za hlavní příčinu zhroutilí *Estado da Índia* v desetiletích následujících po roce 1620. Jejich provedení však bylo bez hlubších strukturálních změn stávajícího sociálního řádu země jen stěží představitelné a tyto změny byly blokovány privilegovanými stavy, kterým vyhovovalo zakonzervování stávající situace. To v konečném důsledku znemožnilo systematickou reakci na rostoucí nizozemskou hrozbu a odsoudilo Portugalsko k pádu mezi druhořadé velmoci na periferii evropského a světového dění. Místokrál Miguel de Noronha, hrabě z Linhares (1629–1635), v první polovině 30. let 17. století kritizoval archaické správní instituce a zkorumpované úředníky, o nichž prohlásil, že *jsou to všichni zloději*.⁹⁶

Nizozemci této situace dokázali dovedně využít. Těžili z ekonomické převahy, jež vyplývala z raně kapitalistických tendencí nizozemského hospodářství, které byly spojeny s inovativním využitím soukromého kapitálu v rámci nově ustavených akciových společností, prvních svého druhu. Ekonomická převaha se následně projevila i ve vojenské rovině v podobě vyššího počtu nizozemských plachetnic, děl a vojáků i v jejich větší kvalitě. Nizozemské námořní eskadry i vojenské oddíly byly lépe vyzbrojeny i organizovány. Portugalci na vypravení jedné lodě potřebovali až o třetinu vyšší náklady a na její ovládnutí více námořníků, zatímco Nizozemci se plavili na menších a lehčích plachetnicích, které byly mobilnější a dovedly lépe manévrovat.⁹⁷ Nizozemská taktika dělostřeleckého boje z dálky oproti portugalskému lpění na abordáži a následnému boji muže proti muži byla mnohem efektivnější, i když Portugalci za to Nizozemci opovrhovali. K preferenci abordáže je však nutil jen rytířský duch, nýbrž rovněž nedostatek děl a jejich kratší dostřel. V některých případech si kapitáni brali na své lodě děla z pevností, jejichž obranu tak trestuhodně oslabili.⁹⁸ Vedle toho hrálo roli, že si Nizozemci na cestu do Asie zvolili kratší, bezpečnější a zdravější trasu oblastí *řvoucích čtyřicítek*, byť i na ní hrozily lodím nepřijemností. Pokud kapitán obrátil loď na sever příliš brzy, plavidlo bylo zaneseno k západním břehům Sumatry. V takovém případě bylo velmi obtížné dosáhnout Sundského průlivu,

⁹⁵ MURTEIRA, André: Os primeiros bloqueios neerlandeses de Goa 1604–1623. *Revista de Cultura*, 2010, č. 36, s. 135–136.

⁹⁶ DISNEY, A. R.: *Twilight*, s. 58.

⁹⁷ BOXER, C. R.: *Morské imperium Holandii*, s. 79.

⁹⁸ *Documentos Remetidos da Índia ou Livros das Monções*, IV, s. 160–161.

protože to znamenalo plout proti jihovýchodnímu větru, nebo se ocitnout v pásmu tíšin. Pokud loď naopak doplula příliš daleko na východ, hrozilo jí, že najede na mělčinu na západním pobřeží Austrálie.

Nizozemci navíc využívali nejen vlastních vojáků, ale také žoldněrů ze Skandinávie, Německa, Švýcarska, Britských ostrovů i odjinud, které si Portugalci nemohli finančně dovolit, a proto museli spoléhat na kvalitativně horší domorodé pomocné sbory a kriminálníky (*degradados*).⁹⁹ Ačkoliv se v nizozemských pramenech objevují stížnosti na nevalnou úroveň některých žoldněrů, situace byla s portugalskými obtížemi nesrovnatelná a portugalské prameny hovoří o Nizozemcích jako o *velmi disciplinovaných*.¹⁰⁰ Proti Portugalcům a Španělům odmítali bojovat jen mennonité a římsí katolíci.¹⁰¹ Nizozemci proto mohli začleňovat do svých řad domorodé bojovníky, ale nebyli na ně odkázáni v takové míře jako Portugalci. Více na ně začali spoléhat teprve od poloviny 17. století, kdy byly na Šrí Lanku vyslány sbory složené z christianizovaných osvobozených otroků zv. *Mardijkers* (1655) a jednotky ambonských bojovníků (1657).¹⁰² Portugalci dokázali s Nizozemci úspěšně držet krok toliko v pevnostním stavitelství, v němž se hojně využívalo artilerie.¹⁰³ Díky kombinaci těchto faktorů Nizozemci Portugalce z většiny asijských držav do poloviny 17. století nakonec vytlačili.

Nebylo by však legitimní tvrdit, že za tento vývoj je zodpovědná výhradně nizozemská expanze. Byl to spíše důsledek nizozemské kooperace s orientálními státy, jejichž vládcí byli nespokojeni jak s dusivým portugalským obchodním monopolem, tak s mnohdy nevybíravým způsobem šíření křesťanství. Byli schopni poskytnout potřebné a často i rozhodující zázemí, zatímco Nizozemci dodali námořní sílu, která zlikvidovala portugalskou námořní převahu a zbavila tak portugalské pobřežní pevnosti té nejdůležitější výhody.¹⁰⁴ Kronikář António Bocarro připomíná, že domorodí *králové se stali mnohem zručnějšími v zacházení se zbraněmi, než byli na počátku naší conquisty*.¹⁰⁵ Asijsí panovníci uzavírali s reprezentanty VOC krátkozraká spojení s cílem zbavit se portugalských vetřelců, ale neuvědomovali si, že Nizozemci evropského soupeře nehodlají jen vytlačit, ale zamýšlejí jej sami nahradit. Nikterak proto nepřekvapí, že o několik desítek let později se u samotných Asiatů těšili ze všech Evropanů největší oblibě právě Portugalci, jejichž vliv mezitím značně zeslábl. Navíc vůči Asiatům nevystupovali tak nadřazeně a byli s nimi schopni navázat spolupráci jak v námořní plavbě, tak v obchodě.¹⁰⁶ Nizozemská role by se tedy dala přirovnat k jakémusi katalyzátoru, který na asijském jevišti spustil řadu změn, na něž Portugalci nedovedli odpovídajícím způsobem zareagovat.¹⁰⁷

⁹⁹ NEWITT, Malyn D. D.: The Portuguese Nobility and the Rise and Decline of Portuguese Military Power 1400–1650. In: *The Chivalric Ethos and the Development of Military Professionalism*. Leiden 2003, s. 113.

¹⁰⁰ *Documentos Remetidos da Índia ou Livros das Monções*, IV, s. 168.

¹⁰¹ *Generale Missiven van Gouverneurs-Generaal en Raden aan Heren XVII der Verenigde Oostindische Compagnie*, I: Pieter Both, 26. 7. 1612, s. 9–10.

¹⁰² RABEN, Remco: Het Aziatisch legioen. Huurlingen, bondgenoten en reservisten in het geweer voor de Verenigde Oost-Indische Compagnie. In: KNAAP, Gerrit – TEITLER, Ger (ed.): *De Verenigde Oost-Indische Compagnie tussen oorlog en diplomatie*. Leiden 2002, s. 188–191.

¹⁰³ NEWITT, M. D. D.: A history, s. 209.

¹⁰⁴ Tamtéž, s. 227.

¹⁰⁵ BOCARRO, A.: *Década XIII da História da Índia*, II, s. 458.

¹⁰⁶ SILVA, Beatriz Basto da: Entre Goa e Macau – Rivalidade Luso-holandesa no século XVII. *Boletim de Centro de Estudos Marítimos de Macau*, 1989, č. 2, s. 86.

¹⁰⁷ SUBRAHMANYAM, S.: O Império, s. 206–207.

*Summary****Captivating Scent of Spices : Causes and Beginnings of Portuguese-Dutch Conflict in the East (1601–1621)***

Initially, the Dutch purchased Oriental products from the Portuguese who enforced their monopoly to import them. However, when the Portuguese ships ceased to be able to transport such a volume of goods to Europe to meet the growing demand, the Dutch decided to make a direct contact with Asia. Their main goal became the subjugation of the spice production areas in Insulindia and the occupation of a well-located port that would function as a point of contact for maritime communication with Europe, as well as a centre of an intra-Asian trade network. They succeeded in conquering Moluccas (1605–1609) and Ambon Island (1605) and in building the Batavia port in the Sunda region of West Java (1619). However, the core of the Estado da Índia lay in the Western Indian Ocean which the VOC avoided after its initial failure at Mozambique (1604, 1607–1608) and the discovery of a direct sea route to Insulindia (1610–1611). The military-political structure of the Estado da Índia thus remained virtually untouched and the losses of Portuguese ships on the Carreira da Índia route caused by the Dutch were marginal compared to the losses of other causes.

The Portuguese were totally unprepared for the Dutch invasion in Asia so their response was not decisive or coherent. However, they soon recovered, and because VOC decided to concentrate on Insulindia, they had enough space to get better prepared for a decisive clash. They could also use the Twelve-year truce (1609–1621) which briefly interrupted the struggle. However, increasing competition made it clear that it was only a matter of time before the Portuguese dominance in the Indian Ocean was finally taken away. The solution was to modernize the mostly medieval administration, the financial system based on loans from private banks and, last but not least, the outdated organization of the troops. However, the Portuguese were not able to develop any consistent defence strategy, create an efficient plan to ensure an effective use of resources, or adapt the splendid goals to their limited capabilities.