

سفرنامہ پدرو تیشیرا

بہ ہمدرازہ «ملوک» ہرسل
و گریبہ ہایہ ال «شاہان ایران»

پدرو تیشیرا

ترجمہ محمد آقا جری



سفرنامه پدر و تیشیرا

به همراه

«ملوک هرمنز»

و گزیده‌هایی از «شاهان ایران»

نوشته پدر و تیشیرا

ترجمه به انگلیسی ویلیام اف. سینکлер
همراه با یادداشت‌هایی دیگر و مقدمه از دونالد فرگوسن

ترجمه به فارسی محمد آقا جری



نسیم بانگیر
بندر عباس
پاییز ۱۴۰۲

رشته‌نامه	:	تیشیرا، پدرو، ۱۵۷۵-۱۶۴۰م.
خوان و نام پدیدآور	:	Teixeira, Pedro
موضوع	:	سفرنامه پدرو تیشیرا به همراه (ملوک هرمز) و گزیده‌ای از ((شاهان ایران)) نوشته پدرو تیشیرا؛ ترجمه به انگلیسی ویلیام اف سنکلیز؛ همراه با یادداشت و مقدمه از دونالد فرگوسن؛ ترجمه به فارسی محمد آقاجری.
نسخات نشر	:	بندرعباس: نسیم بادگیر، ۱۴۰۱.
نسخات ظاهری	:	۲۸۴ ص.
بکی	:	۹۷۸-۶۲۲-۹۴۳۶۱-۳-۴
برست‌نویسی	:	فیبا
عنوان اصلی:	:	Relaciones
عنوان	:	کتاب از متن انگلیسی با عنوان
عنوان	:	The travels of Pedro Teixeira, with his "Kings of Harmuz" and extracts from his "Kings of Persia", c1967
موضوع	:	تیشیرا، پدرو، ۱۵۷۵-۱۶۴۰م. — سفرها — ایران — خاطرات
موضوع	:	Teixeira, Pedro -- Travel -- Iran -- Diaries
موضوع	:	ایران -- سیر و سیاحت -- قرن ۱۱ ق.
	:	Iran -- Description and travel -- 17th century
	:	جزیره هرمز -- تاریخ
	:	Hormuz Island (Iran) -- History
ناسه افزوده	:	سنکلیز، ویلیام فردریک، مترجم
ناسه افزوده	:	Sinclair, William Frederick
ناسه افزوده	:	فرگوسن، دونالد ویلیام، مقدمه‌نویس
ناسه افزوده	:	Ferguson, Donald William
ناسه افزوده	:	آقاجری، محمد، ۱۳۴۹ - مترجم
هیندی کنگره	:	DSR ۱۲۲۳
هیندی دیوبی	:	۹۵۵/۰۷۱۵۰۴۲
ماره کتابشناسی ملی	:	۸۹۴۲۶۳۵
اطلاعات رکورد کتابشناسی	:	فیبا



انتشارات نسیم بادگیر
 بندرعباس، بلوار امامت، امامت ششم، شماره ۵۹
 ۰۹۱۷۳۶۸۱۳۷

سفرنامه پدرو تیشیرا به همراه ملوک هرمز

و گزیده‌ای از شاهان ایران

پدرو تیشیرا

مترجم: محمد آقاجری

ویراستار: عبدالجلیل مرداسنگی

صفحه‌آرایی و طرح جلد: صدیقه غلامی

ناشر: نسیم بادگیر

لیتوگرافی و چاپ: کوثر لارستان

چاپ نخست: پاییز ۱۴۰۲

شمارگان: پانصد نسخه

بها: سیصد و پنجاه هزار تومان



اداره کل فرهنگ و ارشاد اسلامی
استان هرمزگان

**این کتاب با حمایت اداره کل فرهنگ و ارشاد اسلامی
استان هرمزگان چاپ و منتشر شده است.**

فهرست مطالب

۷	مقدمه مترجم
۱۰	مقدمه اول: پدرو تیشیرا
۲۴	مقدمه دوم: ورود انگلیسی‌ها و هلندی‌ها به خاورزمین برای نخستین بار
۶۰	مقدمه سوم: کتاب تیشیرا
۶۶	مقدمه ناخدا جان استیونس بر ترجمه کتاب‌های پدرو تیشیرا و مقدمه نویسنده بر کل کتابش
۷۰	گواهی کلیسایی و مجوز چاپ
۷۱	سفرهای پدرو تیشیرا، شرح سفر من از هند به ایتالیا
	فصل اول: درباره دلایل من برای این سفر، با شرحی کوتاه درباره سفر پیشین از هند به اسپانیا
۷۳	از راه جزایر فیلیپین
۸۳	فصل دوم: چگونه من گوا را ترک کردم و به هرمز رفتم و از آنجا راهی بصره شدم اما باز گشتم
	فصل سوم: چگونگی سفر دوباره من از هرمز و رفتن به رأس خلیج فارس و سپس سفر به
۸۷	بصره از راه دجله و فرات
	فصل چهارم: چگونگی عزیمت من از بصره از راه بیابانی و مسیر روزانه من تا زمان ورود به
۹۳	مشهد علی
۱۰۷	فصل پنجم: مشهد حسین (ع) و بنای آن و چگونگی ورود ما بدان، گذر از دجله و ورود به بغداد
۱۱۴	فصل ششم: درباره شهر بغداد
۱۲۲	فصل هفتم: چگونه بغداد را ترک کردیم و دگربار از راه میان‌رودان به عانه بر کرانه فرات رفتیم

۱۲۹	فصل هشتم: درباره شهر عانه بر کرانه فرات
۱۳۵	فصل نهم: چگونه از عانه به راه افتادیم و از راه بیابانی راهی سُخانه شدیم
۱۴۴	فصل دهم: چگونه سُخانه را ترک کردیم و راه حلب را در پیش گرفتیم
۱۵۱	فصل یازدهم: شهر حلب
۱۵۹	فصل دوازدهم: چگونه حلب را ترک کردم و به اسکندرون رفتم
۱۶۵	فصل سیزدهم: چگونه از بندر اسکندرون به دریا زدیم و به جزیره قبرس رفتیم
۱۷۰	فصل چهاردهم: چگونه از قبرس به دریا زدیم و تا رسیدن به جزیره زانته چه برای ما رخ داد
۱۷۶	فصل پانزدهم: چگونه از زانته به راه افتادیم و به ونیز رسیدیم

پیوست‌ها

	پیوست اول: شرحی کوتاه درباره خاستگاه پادشاهی هرمز برگرفته از تاریخ آن نوشته
۱۸۱	تورانشاه شاه هرمز
۲۰۷	پایان تاریخ ملوک هرمز
۲۱۱	پیوست دوم: گزیده‌هایی از تاریخ شاهان ایران
۲۵۰	پیوست سوم: گزارشی کوتاه درباره مهم‌ترین استان‌های ایران
۲۵۶	پیوست چهارم: ترجمه شاهنامه تورانشاهی اثر گاسپار داکروز، کشیش دومنیکن
۲۶۵	ادداشت‌ها
۳۷۹	مابه

مقدمه مترجم

آنچه که در ادامه تقدیم خوانندگان گرامی می‌شود، ترجمهٔ چند اثر به قلم پدرو تیشیرا (۱۶۴۵؟-۱۵۶۳)، جهانگرد پرتغالی است که در واپسین سال‌های سدهٔ شانزدهم چند سالی را در ایران سپری کرد، فارسی را نیک فرا گرفت و گزیده‌ای از یکی از اسناد مهم تاریخی ایران، شاهنامهٔ تورانشاهی، را به پرتغالی بازگرداند، سندی که اصل فارسی آن از میان رفته و همین امر، ترجمهٔ وی را اهمیتی صد چندان می‌دهد. این اثر گران‌سنگ دربردارندهٔ اطلاعات ارزشمندی دربارهٔ حضور ایرانیان در جزیره‌های خلیج فارس، و حتی کرانه‌های عربی آن، و سندی است در رد ادعای آنان که منکر حضور دیرینهٔ ایرانیان در این نواحی هستند و به دستاویز این ادعا، مدعی شده‌اند. نام‌های نژاده و کهن پارسی ملوک هرمز، سروده‌های پارسی ایشان، جاینام‌های پارسی و از همه مهم‌تر شاهنامهٔ پارسی زبان آنان، که نامی بسیار آشنا و گوش‌نواز دارد، همگی از حضور دیرینهٔ ایرانیان در هر دو کرانهٔ خلیج فارس گواهی می‌دهند، هرچند، ادامهٔ این اثر شرح دردناکی است از دست‌اندازی بیگانگانی از آن سوی دنیا، که در زمان خود تاثیرات ویرانگری بر جنوب ایران بر جای گذارد که حتی ریشه‌کن‌سازی آنان نیز اوضاع را به روال پیشین باز نگرداند. ترجمهٔ دیگری نیز از شاهنامهٔ تورانشاهی به قلم گاسپار دا کروز وجود دارد که بسیار خلاصه‌تر از ترجمهٔ تیشیرا است، با این حال، مترجمان انگلیسی آن را در انتهای این اثر آورده‌اند.

درباره خود تیشیرا مترجمان انگلیسی کتاب توضیحات مشروحی آورده و زیر و بم زندگی او را جای ممکن کاویده‌اند، چنانکه در این مقدمه کوتاه نمی‌توان بر گفته‌های ایشان درباره وی چیز بگری افزود، جز اینکه او ظاهراً دلبستگی ویژه‌ای به ایران داشته است و خواسته یا ناخواسته، سامن بقای یکی از مهم‌ترین اسناد تاریخی درباره خلیج همیشه پارس شده است.

تیشیرا افزون بر ترجمه شاهنامه تورانشاهی، دو سفرنامه نیز از خود به یادگار گذاشته است، که یکی از آنها شرح سفر دور و دراز وی از هند به ایتالیا است که با گذر از جزایر فیلیپین و قاره آمریکا بجام شد، و سفر دیگری که ضمن گذر از هند، جزیره هرمز، بصره و بغداد، شهرهای مقدس در خاک عراق، به بندر اسکندرون منتهی شد و مابقی آن تا اروپا از راه دریا ادامه یافت. این سفرنامه رچه ارتباط مستقیمی با ایران ندارد، اما اطلاعات ارزشمندی، به ویژه درباره شهرهای مقدس عراق در بر دارد.

جهانگرد پرکوش ما، همچنین خلاصه‌ای از تاریخ روضه الصفای می‌خواند، و عمدتاً مطالب مربوط به ایران، را نیز به اسپانیایی ترجمه کرد، که البته تنها برای اقناع خوانندگان اروپایی بود، است که در آن روزگار، به سبب اهمیت ایران در کاستن از فشار ترکان عثمانی بر اروپا، به کشور علاقه‌مند شده بودند، و آن ترجمه ظاهراً چنان نیک اقبال بود که بعدها جان استیونس آن را انگلیسی باز گرداند. بدیهی است که ترجمه تاریخ می‌خواند، برخلاف شاهنامه تورانشاهی، اثری است که برای خواننده ایرانی، که متن اصلی آن را در دسترس دارد، کششی داشته باشد، اما به گفته ضیاء ابراهیمی، ترجمه تیشیرا «نخستین اقدام برای ایران محوری تاریخی بود و او تاریخ دوره‌های ایران را، برخلاف سنت تاریخ‌نویسی در خود این کشور، در اثری واحد گرد آورد.»

تیشیرا، ضمن این ترجمه، گاه اطلاعات پراکنده ولی ارزشمندی درباره میهن ما آورده است که مترجمان انگلیسی در مواردی آنها را ترجمه کرده‌اند و شماری را هم فرو گذاشته‌اند، که این موارد نیز با استفاده از ترجمه استیونس به فارسی بازگردانده و همه آنها با قید «میان‌گویی» در این ترجمه بجانده شد.

مترجمان انگلیسی در ابتدای کتاب مقدمه ارزشمندی درباره درگیری‌های دولت‌های استعماری اروپا در آسیا آورده‌اند که در جای خود ارزش کتاب مستقلی را دارد و حاوی اطلاعات پربهای دوران متقدم استعمار در خاورزمین است؛ زمانی که اسپانیایی‌ها و پرتغالی‌ها در این سرزمین‌ها که تازی می‌کردند و انگلیسی‌ها و هلندی‌ها تازه دست به کار شده بودند تا هیمنه آنها را به چالش بکشند، روزگاری غریب که انگلیسی‌ها به دوستی با مسلمانان شهره بودند!!

نکته دیگر درباره این اثر این است که نام‌های افراد و جایان‌ها در متن اصلی تیشیرا به شدت

تصحیف شده‌اند، که البته چنین چیزی برای آن روزگار عجیب نیست. مترجمان انگلیسی سخت کوشیده‌اند که تا جای ممکن این نام‌ها را تصحیح کنند و از نقشه‌های روزگار خود استفاده بسیاری برده‌اند و به بسیاری از منابع رجوع کرده‌اند تا از موارد مبهم رازگشایی کنند. پی‌جویی‌های مترجم اصلی، ویلیام سینکلر، سرانجام چنان دامنه‌دار شد، که عمر او کفاف نداد شاهد به بار نشستن زحماتش باشد، و کار نیمه‌تمام او را دانشور گرانمایه دیگری، دونالد فرگوسن به پایان رساند و در نهایت پانویشته‌های این دو فرزانه به تنهایی نزدیک به یک‌سوم حجم کلی اثری را شامل شد که ترجمه آن در اینجا تقدیم خوانندگان گرامی می‌شود. با این وجود، و علی‌رغم اینکه مترجم فارسی کتاب نیز در حد بضاعت اندک خود کوشید در این باره روشنگری کند، باز برخی جاینام‌ها و نام شماری از افراد مبهم مانده است. امید است که خوانندگان کتاب این کاستی‌ها را، در پرتو غنای اسنادی آن نادیده انگارند.

در پایان لازم می‌دانم از آقای عبدالجلیل مرداسنگی، که در این روزگار وانفسا خود پیگیر چاپ این اثر شدند، سپاسگزاری کنم، باشد که خداوند همواره ایشان را در خدمتگزاری به فرهنگ و تاریخ این مرز و بوم کامیاب بدارد.

مقدمه اول

پدر و تیشیرا

درباره پدر و تیشیرا، جدای از آنچه خود وی در کتابش می گوید، اطلاعات بسیار کمی در دست است.^(۱) دکتر کایسرلینگ در مقدمه خود بر اثر آی. جی. بنجامین، به نام «هشت سال در آسیا و یقا» (هانوو، ۱۸۶۳)، می گوید: «پدر و تیشیرای ما^(۲) فرزند یکی از خانواده های یهودی پرتغالی که نمی توانست دین خود را آشکار کند یا فرزندان خود را بر آیین نیاکانشان بپرورد... او گرچه پدر و مادری یهودی به دنیا آمده بود، که به احتمال بسیار در لیسبون اقامت داشتند، اما بر آیین پدر پرورش نیافت. با این حال، تمکین در برابر خواست خداوند متعال با سرشت وی در آمیخته و نشانه های آن را تقریباً می توان در برگ برگ سفرنامه وی دید... به تصور ما از گفته های میرا می توان چنین پنداشت که او در بخش عمده ای از زندگی خویش - در زمان سفرهایش - پیش از ورود وی به آنتورپ انجام گرفت، یک مسیحی و حتی کاتولیکی پارسا بوده است.»^(۳)

تیشیرا درباره پدر و مادر، تولد و سال های نخست زندگی خود سکوت می کند و تنها در دیباچه پیش می گوید که در روزگار جوانی بسیار دلباخته خواندن تاریخ بوده است. معلوم نیست که چه پیشه یا تجارتی را آموخته بوده، و از خلال نوشته هایش نمی توان به سادگی و با اطمینان گفت که هنگام اقامت در شرق چه شغلی داشته است.^(۴) تیشیرا درباره دلایل رفتن خود به هند، حتی یک سالی را که با کشتی صرف رفتن از اروپا به آسیا کرد، هیچ نمی گوید. قدیمی ترین

تاریخی که وی درباره سفرهای خود ذکر می‌کند، سال ۱۵۸۷ است،^(۵) و شاید بتوان نتیجه گرفت که وی با یکی از کشتی‌های ناوگان سال ۱۵۸۶ از پرتغال به هند رفته بوده است. کوتو در اثر خود *Decada Decima, Liv. VIII, cap. vi* جزئیاتی درباره این ناوگان بیان می‌کند:

«به پادشاه گفتند ناوگانی در انگلیس در حال آماده شدن است^(۶) که مقصد آن معلوم نیست، و به همین دلیل او می‌خواست به فرماندهی دژ توصیه کند، در صورتی که انگلیسی‌ها راه هند و نواحی اطراف مالاکا را در پیش بگیرند، خود را آماده سازد، و به نائب‌السلطنه هند بگویند که شاه برای وی نیروی کمکی خواهد فرستاد؛ بنابراین او دستور تسریع در کار گالئون ریس ماگوس را داد که آماده می‌شد به مالاکا برود، چون جوائو گاگو دی آندراده به عنوان فرماندار آنجا برگزیده شده بود، نجیب‌زاده‌ای که مدت‌ها در هند بود؛^(۷) کشتی در پنجم ژوئن ۱۵۸۶^(۸) بادبان برافراشت.^(۹) شاه فرمان داد که در آنجا استفانو دا ویگا را سوار کنند که نامه‌هایی را برای نائب‌السلطنه دوم دوارته و نیز نامه‌ای برای فرماندار موزامبیک به همراه داشت، که در آن شاه به وی گفته بود که به محض ورود کشتی‌ها به آنجا، یک کشتی برای استفانو دا ویگا آماده کند تا به هند برود و ماموریت خود را به انجام رساند ... مابقی ناوگان، که قرار بود به هند برود، در ماه مارس به راه افتاد،^(۱۰) و دوم جرونیمو کوتینهو که به عنوان سرناخدا به آنجا می‌رفت^(۱۱) سوار کشتی سنت تومه شد؛ و سایر ناخداهای همراه وی عبارت بودند از آنتونیو گومز در گالئون بوم جیسوس و کشتی دیگر که کارانجا نام داشت،^(۱۲) و مانوئل دی سوسا کوتینهو با شکوه و ارج بسیار بر آن سوار بود، چون فرمانداری بر مالاکا، سفری به ژاپن، و فرمانداری واسائی (باسیام) را در کارنامه داشت، که چند سال پیش، هنگام ازدواج با دختری، طبق آیین مسیحیان،^(۱۳) به این مقام دست یافته بود، و دستمزدی خوب به همراه داشت، و چنان‌که بعدها معلوم شد، او می‌آمد تا دومین مقام را در حکومت هند داشته باشد، و اندکی بعد، با مرگ نائب‌السلطنه دوم دوارته، جانشین وی شد،^(۱۴) چنان‌که در جای خود شرح آن را خواهیم داد، چیزی که به ندرت در هند روی داده است. سایر کشتی‌ها عبارت بودند از سالوادور^(۱۵) به ناخدایی میگوئل دی آبرو، رلیکویاس^(۱۶) به ناخدایی فرانسیسکو کوالیرو و سنت فیلیپ^(۱۷) که جوائو تریگیروس ناخدای آن بود، و همگی آنها با حداکثر احتیاط و آمادگی به راه افتادند، چون گزارش‌هایی درباره حضور انگلیسی‌ها در آنجا رسیده بود.»

اگر تیشیرا در یکی از این کشتی‌ها بوده باشد،^(۱۸) پس حتماً در سپتامبر ۱۵۸۶ به گوا رسیدگی کرده است.^(۱۹) ما از نخستین احساسات وی درباره هند چیزی نمی‌دانیم؛ اما خوشبختانه می‌دانیم که گوا، مرکز هند پرتغال، هنگامی که مسافر ما نخستین بار بدانجا گام نهاد چگونه بوده است، چرا که قلم نابغه جوان هلندی یان هویگن وان لیشوتن^(۲۰) این شهر را به دقت برای ما توصیف می‌کند. او هنگام ورود تیشیرا به گوا چند سالی بود که در آنجا زندگی می‌کرد.

درست پیش از رسیدن مسافر ما به گوآ، خبر شکست خفت‌بار ناوگانی به شهر رسید که در ماه مه گذشته به فرماندهی روی گونزالوس دا کامارا راهی دریای سرخ و خلیج فارس شده بود.^(۳۱) همراه با این خبر که ترک‌ها به کرانه‌های شمال شرقی آفریقا رفته‌اند، اقدامی که به اسارت برخی پرتغالی‌ها و از دین برگشتن بسیاری از حاکمان آن نواحی انجامیده بود.^(۳۲) نائب‌السلطنه با دریافت این اخبار، در شورا تصمیم گرفت تا ناوگان دیگری را برای مجازات پیمان‌شکنان و بازداشتن ترک‌ها از تکرار دست‌اندازی‌هایشان گسیل دارد، و احتمالاً یکی از نخستین مناظری که تیشیرا هنگام ورود به گوآ دید، کشتی‌هایی بود که برای انجام این ماموریت آماده می‌شدند. او دریافت که این ناوگان قرار است در پی انجام ماموریت خود، راهی جزیره هرمز شود، و در آنجا ناخدای یکی از کشتی‌ها، بلچپور کالاسا، قرار است با فرماندار هرمز درباره ساخت دژی در مسقط برای دفاع از آنجا در برابر ترک‌ها مشورت کند.^(۳۳) از قرار معلوم تیشیرا اندیشیده بود که بهتر است از این فرصت برای دیدن مکان‌های گوناگون سود جوید، چه در غیر این صورت فرصت دوباره‌ای برای دیدن آنها دست نمی‌داد. از این رو، او درخواستی داد و اجازه یافت تا با این ناوگان تنبیهی همراه شود. ناوگانی که شامل دو گالئون، سه گالی و سیزده فویست، به فرماندهی مارتیم آفونسو دی ملو بود و در نهم ژانویه ۱۵۸۷ به راه افتاد.^(۳۴)

آمپازا نخستین جایی بود که ناوگان به آن رسید،^(۳۵) که بدان حمله بردند و شاه و مردمش را به دم تیغ سپردند و شهر و پیرامون آن را به کلی ویران کردند. این ناوگان سپس راهی پاته شد که حاکم آن خواهان بخشایش پرتغالی‌ها گردید و مورد عفو قرار گرفت. سپس پرتغالی‌ها به جزیره لامورفتند که حاکم آن با خیانت، روکو دی بریتو و همراهانش را به چنگ ترک‌ها انداخته بود. این خیانتکار، با آگاه شدن از نزدیک شدن ناوگانی انتقامجو به درون بوم گریخت و دفاع از جزیره را به بیوه حاکم پیشین سپرد. پرتغالی‌ها پس از گماردن این زن در مقام حاکم به جای غاصب فراری، وارد مالیندی شدند. شاه آنجا که آنها را در نهایت احترام پذیرفته بود، از ایشان خواست تا ناوگان را در سفر به سمت مومباسا همراهی کند، که این اجازه را یافت. مومباسا را به خوبی سنگربندی کرده و توپخانه‌ای در آن مستقر کرده بودند، اما شاه و همه مردم وی، پس از نخستین ابراز مقاومت و سپس درخواست شرایط صلح، شهر را تخلیه کردند. پرتغالی‌ها وارد شهر شدند و آن را غارت کردند و به آتش کشیدند. شاه مومباسا که از خاک اصلی سرزمین خود شاهد این ویرانی‌ها بود، بار دیگر درخواستی برای صلح نوشت و به گناه خود اعتراف کرد. شاه مالیندی به عنوان میانجی عمل می‌کرد، اما چون توافقی رضایت‌بخش به دست نیامد، مارتیم آفونسو تصمیم گرفت آنجا را به قصد خلیج فارس ترک کند. با این حال، در ابتدا ناوی را با نامه‌هایی نزد

نائب‌السلطنه گسیل کرد و سرِ نمک‌سودِ شاه پیشین آمپازا را به عنوان هدیه برای وی فرستاد.^(۳۶) درست در لحظه‌ای که مارتیم آفونسو دی ملو در آستانهٔ بادبان برافراشتن به قصد هرمز بود، کشتی سالوادور که در پایان سال ۱۵۸۶ یا آغاز ۱۵۸۷ کوچین را با باری از فلفل و کالاهای دیگر به قصد اروپا ترک کرده بود، از راه رسید، در حالی که طوفان آن را سخت در هم کوبیده بود. به سبب بار بارزشی که سالوادور داشت، مارتیم آفونسو تصمیم گرفت آن را با خود به هرمز ببرد تا در آنجا آن کشتی را تکه‌تکه، و بار آن را به کشتی دیگری منتقل کنند. این ناوگان در مسیر خود به سوی هرمز دیداری هم از مالیندی داشت و در آنجا شاه برای ناوگان تدارکاتی فراهم آورد؛ از سُقطرا هم که در آنجا آب تهیه شد، بازدید کرد؛ به آگواده (آبگیرگاه) تیوه (تایوا) در جنوب مسقط، و سپس به گفتهٔ تیشیرا (ص ۲۳۳) به خود مسقط رفت، که در آنجا مسافر ما از انبوه ماهی‌ها و روش عجیب ماهیگیری کشتی‌های برده‌ران به شگفت آمد. این ناوگان پس از چند روز اقامت در جزیرهٔ هرمز، به سمت تنگهٔ هرمز بادبان کشید، اما هنوز به قشم نرسیده بودند که مارتیم آفونسو چنان بیمار شد که کشتی‌ها به هرمز بازگشتند، و همان جا بود که این فرمانده درگذشت و به خاک سپرده شد. ناوگان تا ماه سپتامبر در تنگه باقی ماند و سپس باری دیگر به هرمز بازگشت و از آنجا، به فرماندهی سیمائو دا کوستا^(۳۷) پدرو مارتیم آفونسو، به سمت گوا بادبان برکشید و در اکتبر ۱۵۸۷ وارد آنجا شد.^(۳۸)

ظاهراً پدرو تیشیرا از زمان حرکت ناوگان مارتیم آفونسو از گوا همراه آن بوده است و تا جایی که می‌دانیم، همراه با سیمون دا کوستا به همان جا بازگشت. اما او به استثنای تجاربش در مسقط، دربارهٔ مابقی این سفر چیزی نگفته است. کمی پس از حرکت ناوگان مارتیم آفونسو، (در پایان مارس ۱۵۸۷) اخباری از مالاکا به گوا رسید که دربارهٔ شرایط نومیدکننده‌ای بود که شهر به سبب عملیات «راجاله»، شاه جوهور، گرفتار آن شده بود. وی تنگهٔ مالاکا را محاصره کرده و بدین ترتیب مانع حرکت کشتی‌های پرتغالی میان هند و چین شده، و نیز با جلوگیری از انتقال مواد خوراکی، سکنهٔ بینوای مالاکا را در معرض تهدید قحطی قرار داده بود. نائب‌السلطنه در پی دریافت این اخبار شورای مشورتی خود را فراخواند، و آنها به این نتیجه رسیدند که باید از شهروندان گوا، باسین، و چائول، وام‌هایی گرفته شود تا صرف رهایی آن شهر مصیبت‌زده گردد. این کار انجام گرفت و در بیست‌وهشتم آوریل ناوگانی متشکل از چهار گالئون، دو گالی، چهار گالیوت و هفت فویست به فرماندهی دوم پائولو دی لیما به سوی مالاکا به راه افتاد. این شهر نجات یافت و شهر جوهور، پس از محاصره‌ای کوتاه، تسخیر شد که آن را به آتش کشیدند و به تاراج دادند.^(۳۹)

اما مالاکا تنها بخش در مستملکات پرتغال نبود که لازم بود آرام شود. دژ کلمبو در سیلان از آغاز سال ۱۵۸۶ در محاصرهٔ انبوه نیروهای بزرگ‌ترین دشمن پرتغال، راجوی بیدادگر (راجا سینه‌های اول)، بود^(۳۰) و گرچه گه‌گاه از هند کمک‌هایی برای آنها ارسال می‌شد اما مدافعان به دشواری می‌توانستند پایداری کنند.^(۳۱) سرانجام، در سپتامبر ۱۵۸۷، فرماندار کلمبو، جوائو کوره‌آ دی بریتو^(۳۲) فوراً خواهان گسیل نیروهای کمکی نائب‌السلطنه شد. دوم دوارته، پس از گسیل همهٔ کشتی‌ها و افراد در دسترس و نیز تدارکات، همراه با شورای خودش تصمیم گرفتند تا آماده شوند و ناوگانی بزرگ را که قرار بود ناوگان دوم دی لیما در آنجا بدان ببینند، به کلمبو گسیل دارند، و از پیش نیز به دی لیما خبر دادند که قرار است در سریع‌ترین زمان ممکن راهی سیلان شوند. نائب‌السلطنه، مانوئل دی سوسا کوتینهو را به فرماندهی این ناوگان گمارد^(۳۳) و عنوان ناخدای بزرگ دریای هند را به وی بخشید.

درست هنگامی که دست به کار آماده‌سازی این ناوگان شده بودند، کشتی‌های ناوگان آفونسو دی ملو، به فرماندهی سیمائو دا کوستا، از هرمز بازگشتند؛ و پدرو تیشیرا، که همواره آماده بود تا از فرصت پیش آمده بهره‌جوید، توانست اجازه بگیرد که همراه مانوئل دی سوسا به سیلان برود. در چهارم فوریهٔ سال ۱۵۸۸، این ناوگان شامل دو گالی که به ترتیب مانوئل دی سوسا کوتینهو و دوم جرونیمو دی آزودو^(۳۴) ناخدایی آنها را بر عهده داشتند، همراه شانزده فویست و ششصد مرد از گوا به راه افتاد و پس از دور زدن دماغهٔ کومورین از کنار کرانه‌های جزیرهٔ رامسوارام^(۳۵) گذشت، و پس از عبور از آن جزیره و نیز جزیرهٔ مانار، در کرانهٔ کارائیتیوو لنگر انداخت. سپس پیغامی برای فرماندار کلمبو ارسال شد که از وی می‌خواست دو افسر را به همراه سربازان بومی برای پیوستن به نیروهای مانوئل دی سوسا گسیل دارد، چه در نظر داشتند تا نواحی میان آنجا تا کلمبو را ویران کنند. این دو افسر همراه با هشتاد پرتغالی و لاسکاری‌های بومی^۱ با یک فویست و نه دونی به راه افتادند، و پس از انجام عملیات تنبیهی و تهاجمی خود، به جایی رسیدند که ناوگان یاری‌رسان قرار داشت. مانوئل دی سوسا کوتینهو پس از آگاهی از آنچه آنها انجام داده بودند، و نیز اطلاع از وضعیت کلمبو و سنگر بندی استوار شهرک چیلو، لنگر کشید و همراه با ناوگان خود به مقابل چیلو رسید. در اینجا نیرویی پرشمار به فرماندهی دون جرونیمو دی آزودو پیاده شد و بدون اینکه بخششی داده شود دشمن را قتل عام کرد و سپس شهر را غارت کردند و به آتش کشیدند. این ناوگان، در حالی که با پرچم‌های بسیاری آراسته بود، پس از ترک آنجا

۱. سربازان بومی سریلانکایی که برای پرتغالی‌ها می‌جنگیدند، نامی برگرفته از «الشکر» فارسی - مترجم

در هجدهم فوریه به کلمبو رسید و با شلیک توپ‌ها و شمشال‌های خود به دژ کلمبو سلام داد. در این زمان، کشتی‌های ناوگان دوم پائولو دی لیما نیز به تدریج از راه می‌رسیدند، از این رو، شهروندان کلمبو با دیدن منظرهٔ باشکوه رژهٔ کشتی‌ها از خوشحالی سر از پا نمی‌شناختند. پس از اینکه مانوئل دی سوسا و دیگر ناخداها پیاده شدند، شورای جنگی تشکیل شد تا تصمیم گرفته شود که علیه دشمن چه کاری باید انجام گیرد. طبیعتاً، مانوئل دی سوسا، که در پی آن بود تا تمام افتخارات را از آن خود سازد و می‌دانست که دوم پائولو دی لیما هر لحظه ممکن است از راه برسد، سخت خواهان آن بود که هرچه زودتر حمله انجام گیرد، در حالی که ناخداهای دوم پائولو رأی به درنگ می‌دادند. در این میان، سفرایی از سوی راجا سینه‌ها وارد و خواهان آتش‌بس شدند تا وی بتواند جشنی مذهبی را در پایتخت خود، سیتاواکا، بر پای دارد.^(۳۶) با این حال، هم‌زمان جاسوسان خبر دادند که این خواسته تنها نیرنگی است، چه راجو واقعاً در حال آماده‌سازی برای عقب‌نشینی است. بنابراین، تصمیم گرفته شد که همان شب (۲۱ فوریه) حمله‌ای عمومی به دشمن انجام گیرد. این حمله انجام گرفت و سربازان شاه (راجو) در پی کشتاری سهمگین تار و مار شدند. در بیست‌ودوم یا بیست‌وسوم فوریه بود که دوم پائولو دی لیما از مالاکا رسید، و پس از اینکه تشکیلات گسترده و استادانهٔ محاصره‌ای راجا سینه‌ها نابود شد و نیروی کافی برای دفاع از کلمبو مستقر گردید، دو ناوگان در آغاز مارس ۱۵۸۸ به سمت گوآ بادبان کشیدند.

تیشیرا دربارهٔ این رویدادهای موحش هیچ نمی‌گوید و تنها در اثر خود، *شاهان ایران*، گاه به موضوعاتی مرتبط با این سفر اشاره می‌کند.^(۳۷) اما از یکی از رویدادهای سفر بازگشت کمی با تفصیل سخن می‌گوید. به گفتهٔ کوتو، «مانوئل دی سوسا که با ناوگانی سبک آمده بود، وارد کوچیم شد و دوم جرونیمو دی آزودو و گالی وی را به همراه دو فویست آنجا باقی گذارد تا به کشتی‌هایی که از چین می‌آیند، بپیوندند و آنها را تا گوآ همراهی کنند. او هنگامی که به راه افتاد از دژهای کانانور و کانارا دیداری کرد.» یکی از دژهای کانارا که مانوئل دی سوسا از آن دیداری کرد، دژ بارسلور بود، و تیشیرا که در آنجا پیاده شده بود چیزهایی از مشاهدات خود می‌گوید (ادامه ۲۴۴-۲۴۵). در پایان مارس مانوئل دی سوسا کوتینهو به گوآ رسید و در آنجا نائب‌السلطنه و همهٔ شهر با شکوه و احترام فراوان و در میان شور و اشتیاق عمومی به استقبال وی رفتند. چند روز بعد (در ابتدای آوریل) دوم پائولو دی لیما از راه رسید و حتی با احترامی بیشتر از وی استقبال کردند و در حقیقت از هر آنچه که نائب‌السلطنه داشت، به جز ردای حکومتی، برخوردار شد.^(۳۸) دوم دوارته دی منرس، شاید به سبب سختی‌ها و نگرانی‌هایی که پشت سر نهاده بود،^(۳۹) اندکی بعد دچار تب گردید و تنها پس از چند هفته در چهارم مه ۱۵۸۸ درگذشت.^(۴۰) او را با

شکوهی فراوان در کلیسای ریس ماگوس دفن کردند و بعدها استخوان‌های وی را به دیر ترینیتی در سانتارم بردند.^(۴۱) هنگامی که ویاها،^(۴۲) یا فرمان‌های جانشینی را گشودند، معلوم شد که ماتیس دی آلبوکرک برای حکومت بر هند تعیین شده است، اما در نبود وی^(۴۳) این منصب به مانوئل دی سوسا کوتینهو رسید،^(۴۴) که در مراسمی سنتی به عنوان فرماندار برگزیده شد.^(۴۵) با این حال، تیشیرا تنها اشاراتی گذرا به همه این رویدادها دارد (صفحه ۲۲۴).

به نظر می‌رسد که مسافر ما پس از بازگشت از سیلان ناچار شد باقی سال ۱۵۸۸ را در گوآ سپری کند.^(۴۶) اما چندی نپایید که باز با ناوگانی دیگر به دریا زد. میر علی بیگ، فرمانده ناوگان ترک، که در ۱۵۸۶ در کرانه‌های آفریقا حیثیت پرتغال را سخت پایمال کرده بود، آماده می‌شد تا باز هم راهی آن سرزمین‌ها شود. او، که مسلمانان با ارسال نامه‌هایی حضورش را تمنا می‌کردند، در پایان سال ۱۵۸۸ یا آغاز ۱۵۸۹^(۴۷) با ناوگانی متشکل از چهار گالی و فویست، که آنها را دو سال پیش از روکو دی بریتو غنیمت گرفته بود، بادبان برافراشت. میر علی بیگ به کرانه‌های سومالی راند و تا موگادیشو پیش رفت و در آنجا پیاده شد و مورد استقبال قرار گرفت. از آنجا مسیر خود را به سمت غرب ادامه داد و در همه بندرهایی که از آنها دیدار می‌کرد، کمک‌های مالی دریافت می‌داشت، تا اینکه به مالیندی رسید. شبی دیر هنگام آنجا لنگر انداخت و آماده شد که در بامداد شهر را گلوله‌باران کند. با این حال، فرمانده دژ، مائتوس مندز دی واسکونسولوس، از پیش هشدارهایی درباره آمدن میر علی دریافت کرده و چند توپ را روی تپه‌های شنی مشرف بر کشتی‌ها قرار داده بود. او چندان آنها را گلوله‌باران کرد که ترک‌ها ناچار شدند لنگرها را برکشند و به مومباسا بروند. در آنجا میر علی تصمیم گرفت دژی بر آورد، که می‌توانست در آینده و با ترتیب دادن حمله‌ای از آنجا مالیندی را ویران کند.

در این میان، فویستی که مائتوس مندز، در پی دریافت نخستین اخبار درباره حمله میر علی، به گوآ گسیل کرده بود، فرماندار را از آن خطر آگاه کرد. از این رو، مارتیم آفونسو، پس از گسیل کشتی‌هایی که عازم میهن بودند، دست به کار تدارک ناوگانی برای گسیل به کرانه‌های خاوری آفریقا شد. این ناوگان که مارتیم دی آفونسو فرماندهی آن را به برادر خود تومه دی سوسا^(۴۸) داده بود شامل دو گالیاس، پنج گالی، شش گالیوت دکل جلو،^(۴۹) شش کشتی کوچک‌تر^(۵۰) و یک مانچوآ^(۵۱) به عنوان بلم نفربر بود و نهصد مرد مسلح را حمل می‌کرد. ناوگان در سی‌ام ژانویه ۱۵۸۹ از گوآ بادبان کشید و کمی پس از ورود به دریا با چنان هوای طوفانی روبرو شد که بدنه یکی از گالی‌ها نشت کرد و آن کشتی به ناچار به گوآ بازگشت، در حالی که دیگر کشتی‌ها ناچار شدند بخش بزرگی از بار خود را به دریا بریزند و سرانجام دو گالیاس نیز ناپدید شدند. مابقی

ناوگان، پس از خطرهای بسیار، در بیستم فوریه خشکی را دید و کمی بعد به براوا رسید و در آنجا از ورود میر علی و کارهای او آگاه شد. کشتی‌ها در بیست و سوم فوریه لنگر کشیدند و به آمپازا رفتند که شاه آن، که به شرط عدم همکاری با ترک‌ها از تومه دی سوسا امان گرفته بود، شهر را بازسازی کرده بود. محل دیگری که از آن دیدار کردند لامو بود؛ که ناوگان در آنجا آبیگری کرد و ماتئوس مندز آنها را از بازگشت میر علی به مومباسا آگاه کرد و از تومه دی سوسا تمنا کرد که با نهایت سرعت بشتابد، مبادا که دشمن بتواند پیش از رسیدن وی بگریزد. در پی این خبر، کشتی‌ها فوراً بادبان برافراشتند و در سوم مارس وارد مالیندی شدند و به گرمی از آنها استقبال شد.

تومه دی سوسا دو کشتی را که آنجا بودند، به ناوگان خود افزود، سپس همراه با شاه آن محل، شاه و شاهزادهٔ پمبا و ماتئوس مندز مالیندی را ترک کرد و یکشنبه پنجم مارس به مقابل مومباسا رسید. در آغاز ترک‌ها تا اندازه‌ای پایداری کردند، اما این مقاومت اندکی بعد در هم شکست و در هفتم مارس پرتغالی‌ها وارد شهر شدند، اما آن را رها شده یافتند، چون دشمن به جنگل‌ها پناه برده بود. پرتغالی‌ها شهر را تاراج کردند و به آتش کشیدند. در اینجا باید یادآور شد که پیش از ورود ناوگان تومه دی سوسا، مومباسا را انبوه نیروهای قبایل آدمخوار و سیاه‌پوستی که زیمبا نام داشتند، محاصره کرده بودند. اینان که از جنوب آمده بودند، از هر جا که می‌گذشتند هراس و ویرانی بر جای می‌گذاشتند.^(۵۲) این وحشی‌ها اکنون به جزیره راه یافته بودند، و سلاخی هراس‌آوری آغاز شد و بسیاری از ترک‌های نگون‌بخت حین کوشش برای گریز غرق شدند. باید گفت یکی از افتخارات تومه دی سوسا این بود که با قایق‌های خود تا جایی که توانست، ترک‌ها را نجات داد. یکی از نجات‌یافتگان نیز میر علی بیگ فرمانده بود. در همان روز (پانزده مارس) دو گالیاس ناپدید شده هم به مومباسا آمدند.

تومه دی سوسا پس از باز نشانیدن شاه پمبا بر تخت خود (که مردمش وی را از آن به زیر کشیده بودند) در بیست و دوم مارس مومباسا را با ناوگان خود و کشتی‌های تصرفی ترک‌ها ترک کرد و دو روز بعد وارد مالیندی شد. او ماتئوس مندز دی واسکونسولوس و دو فروند از کشتی‌های ناوگان و تعدادی سرباز را برای محافظت از منطقه در برابر زیمباها، که انتظار می‌رفت اندکی بعد به آنجا بیایند، در مالیندی گذاشت.^(۵۳) تومه دی سوسا پس از رفتن به لامو، شاه آنجا را اسیر کرد و به پاته برد و در آنجا وی را، به سبب خیانت به روکو دی بریتو و پرتغالی‌های دیگر در سال ۱۵۸۶، گردن زدند. سایر گناهکاران نیز کیفر مشابهی یافتند. تومه دی سوسا پس از ویران‌سازی جزیرهٔ ماندرا و ملزم ساختن شاهزاده آمپازا و شاهان پاته و سیو به وفاداری به شاه اسپانیا، از

طریق پیمان نامه‌های سفت و سخت، در پانزدهم آوریل راهی دریا شد. او در بیست و هشتم آوریل برای آگیری و تدارکات وارد سُقطرا شد و در شانزدهم مه به گوا بازگشت، و در آنجا برادرش فرماندار، که میر علی را با خوش‌رویی بسیار پذیرفت، از وی استقبال کرد.^(۵۴)

در این زمان، تیشیرا همانند دو لشکرکشی قبلی، حتی به طور گذرا نیز چیزی دربارهٔ حضورش در این ناوگان نمی‌گوید، اما به گمان من، وی بی‌تردید همراه آنان بوده است. (نک گفته‌های وی در صص ۲۳۳، ۲۴۵، ۲۴۶ و ۲۵۷^(۵۵) و اشارات صفحه‌های ۲۲۶، ۲۱۸، ۲۱۵، ۲۱۳). اینکه وی چگونه یا کجا مابقی سال ۱۵۸۹ را سپری کرد، بر ما معلوم نیست؛^(۵۶) اما از گفته‌های خود تیشیرا (ص ۲۱۹-۲۱۸) چنین بر می‌آید که دو سال بعد، یعنی ۱۵۹۰ و ۱۵۹۱، در کوچین سکونت داشته است، شهری که به گفتهٔ وی (ص ۲۳۹) در دو سال گذشته به سبب بیماری همه‌گیر و هولناک «مرگ چینی» یا وبای آسیایی از هستی تهی شده بود.^(۵۷)

در پانزدهم مه سال ۱۵۹۱، نائب‌السلطنهٔ جدید هند، ماتیس دی آلبوکرک، وارد گوا شد. او در ماه مه ۱۵۹۰ سوار بر کشتی «عیسای مقدس» و همراه با چهار کشتی دیگر لیسبون را ترک کرده بود. اما آن چهار کشتی اندکی پس از حرکت ناچار شدند به سبب هوای نامساعد به بندر باز گردند. مانوئل دی سوسا کوتینهو فوراً شمشیر فرمانداری را به جانشین خود داد، و وی نیز ناوی را که با آن آمده بود، برای سفر بازگشت به میهن در اختیار مانوئل دی سوسا کوتینهو قرار داد. این کشتی، حامل بزرگ‌ترین و باارزش‌ترین محموله‌ای بود که تا آن زمان از هند به دریا برده شده بود. مانوئل دی سوسا و همسرش، همراه با همهٔ دارایی خود، سوار بر این کشتی، در دهم ژانویه ۱۵۹۲ به سوی پرتغال به راه افتادند. اما کشتی در مسیر رفتن به موزامبیک، در پایاب‌های گاراجائو، از میان رفت و همهٔ سرنشینان آن نیز تلف شدند.^(۵۸) تیشیرا دربارهٔ اینکه سال ۱۵۹۲ را کجا و چگونه سپری کرد، هیچ اشاره‌ای نمی‌کند، اما احتمالاً جایی در کرانه‌های غربی هند بوده است.^(۵۹)

با داوری بر اساس اشارات پراکنده در کتاب تیشیرا، به نظر می‌رسد که نویسندهٔ ما احتمالاً در ۱۵۹۳ یا همین حدود، هند را به سوی هرمز ترک کرده بوده است،^(۶۰) جایی که وی تا سال ۱۵۹۷ در آن اقامت داشت (نک ادامه، صص ۲۵۱، ۲۲۳، ۲۲۲، ۱۸۹). هدف دیدار وی هرچه که بوده باشد، او زمانی دراز را صرف آموختن زبان فارسی و مطالعهٔ کتب تاریخی ایران و هرمز کرده و به ترجمه و خلاصه‌سازی تاریخ‌های میرخواند و تورانشاه پرداخته بوده است. در این باره، تیشیرا در مقدمهٔ کتاب خویش (نک ادامه) چیزهایی می‌گوید؛ و در سرتاسر کتاب نیز اشارات پراکنده‌ای دربارهٔ رویدادهایی که خود وی در هرمز شاهد آنها بوده، یا هنگام سکونت وی در آنجا

رخ داده بوده است، یافت می‌شود. (نک صص ۲۴۶، ۲۴۱، ۲۳۱، ۲۲۴، ۲۲۰، ۲۱۵، ۲۱۴، ۲۰۶).^(۶۱) او همچنین در کتابش با نام «تاریخ ملوک هرمز» توصیف مختصری از این جزیره را، به صورتی که در زمان اقامت وی در آنجا می‌نمود، ارائه می‌دهد (نک ادامه، صص ۱۹۱-۱۸۸، و قس ص ۲۵۳).

نویسنده ما در سال ۱۵۹۷ از شهر مازندران (ساری) در شمال ایران دیداری کرد (نک ادامه، صص ۲۱۹-۲۱۸)، و در همان سال نیز باید هرمز را به قصد هند ترک کرده باشد، چون خود وی برای ما تعریف می‌کند که در آن سال از گوا به قصد مالاکا به دریا زده بوده است (نک ادامه، صص ۲۳۵). منطقاً باید نتیجه بگیریم که تیشیرا همراه با ناوگانی به فرماندهی لورنزو دی بریتو، بوده است که در بیست و چهارم سپتامبر ۱۵۹۷ و در پی دریافت اخباری درباره برنامه هلندی‌ها برای حمله به مستملکات پرتغال در خاور دور، گوا را به مقصد مالاکا ترک کرده بود.^(۶۲) توقف ناوگان در تنگه مالاکا به تیشیرا فرصتی داد تا به ساحل پولو جاراک برود، و به دانسته‌های خود در زمینه تاریخ طبیعی بیفزاید. نویسنده ما پس از رسیدن به مالاکا، ظاهراً دو سال و نیم بعد را آنجا سپری کرد،^(۶۳) و از دوران اقامت خود در آنجا برای کسب معلوماتی درباره جانداران و گیای مجمع‌الجزایر مالایا بهره برد (نک ادامه، صص ۲۴۵-۲۴۲، ۲۳۸، ۲۳۵-۲۳۴، ۲۳۳-۲۳۲، ۲۲۷، ۲۱۳). تا بدینجا ناچار بوده‌ایم برای کسب اطلاعات درباره گردش‌های پدرو تیشیرا، به اشارات جسته گریخته و گاه سربسته‌ای چنگ بزنیم، اما از اینجاست که می‌توانیم بر بنیادی استوار گام نهیم. او در نخستین فصل کتاب خود «سفر من/ از هند به ایتالیا» (نک ادامه، صص ۷۳) می‌گوید که در زمان اقامت در مالاکا، و در آرزوی بازگشت به پرتغال، بر آن می‌شود که از راه جزایر فیلیپین سفر خود را انجام دهد. بنابراین، وی گسیل کشتی پارویی کوچکی از سوی فرماندار مالاکا به فیلیپین برای هشدار به فرماندار اسپانیایی آنجا درباره آمدن هلندی‌ها به آن دریاها را غنیمت می‌شمرد، و بدین ترتیب مالاکا را در اول مه سال ۱۶۰۰ ترک می‌کند.^(۶۴)

از آنجا که در ادامه ترجمه شرح کوتاه نویسنده ما درباره سفرش خواهد آمد، من در اینجا تنها رویدادهای اصلی را یادآور می‌شوم. تیشیرا پس از دیداری از بروئی در بورنئو در بیست و دوم ژوئن وارد مانیل شد. او در اینجا از فرماندار، دوم فرانسیسکو تلو دی منزس، مجوز لازم برای ادامه سفر به اسپانیای جدید را گرفت و در هجدهم ژوئیه در ناوگانی متشکل از چهار کشتی جدید، که راهی آمریکا بودند، به دریا زد. کشتی‌ها پس از توقیفی کوتاه در تنگه سان برناردینو مسیر شرقی را در پیش گرفتند و از رودرویی مرگبار با ناوگان هلندی گریختند، اما به گروهی از کشتی‌های اسپانیایی برخوردند که نائب‌السلطنه پرو آنها را در پی هلندی‌ها فرستاده بود، و

کشتی که تیشیرا سوار بر آن بود در اول دسامبر به آکاپولکو رسید. نویسنده ما پس از چند روز اقامت، سوار بر اسب^(۶۵) راهی شهر مکزیکو شد و شبانه‌گام روز کریسمس بدانجا رسید. تیشیرا تا دوم مه سال ۱۶۰۱ در این شهر ماند، و در این روز، که درست یک سال از سفرش از مالاکا می‌گذشت، سفر خود به سوی میهن را از سر گرفت. مسافر ما پس از گذر از لاپوئبلا و چند شهر دیگر به سان خوان دی اولوآ (ورا کروز) رسید، و در سی‌ویکم مه سوار بر ناوگانی به سوی اسپانیا به راه افتاد. کشتی تیشیرا پس از اینکه در طوفانی در کرانه‌های کوبا تقریباً در هم شکست، به بندر هاوانا پناه برد. دگربار در پانزدهم ژوئیه از مسیر فلوریدا، برمودا و کرانه‌های نیوفاوندلند به سمت اسپانیا به راه افتاد. ناوگان، پس از گریز از تجسس‌های ناخوشایند ناوی گشتی^(۶۶) در کرانه‌های الگاروه، در ششم سپتامبر در سان لوکار لنگر انداخت. مسافر ما دو روز بعد به سیویل رسید و سرانجام از مسیری غیرمستقیم در هشتم اکتبر ۱۶۰۱ وارد لیسبون شد.

تیشیرا، پیش از ترک مالاکا، پول هنگفتی را به دوستانش داده بود تا آن را از مسیر معمول و با کشتی‌هایی که از هند راهی میهنش بودند به پرتغال بفرستند. با این حال، زمانی که وارد لیسبون شد از اینکه پول‌ها به دلایلی نرسیده بود، نومید شد و بنابراین، پس از تقریباً یک سال و نیم انتظار بیهوده،^(۶۷) نویسنده ما در نهایت بی‌میلی بر آن شد که باری دیگر راهی شرق شود. از این رو، در بیست‌وهشتم مارس ۱۶۰۳ سوار ناوگانی متشکل از پنج کشتی شد که به فرماندهی پیرو فورتادو دی مندوزا راهی هند بود، و در چهاردهم اکتبر سالم وارد گوا شد.

احتمالاً تیشیرا در اینجا به هدف خود از سفرش دست یافت؛ چون کمتر از چهار ماه بعد باز هم در مسیر خانه بود. مسافر ما که از سفرهای دریایی خسته شده بود و آرزوی دیدن مناظری بدیع را داشت، بر آن شد که از راه وادی فرات و مسیر زمینی به اروپا برود.^(۶۸) بنابراین، او در نهم فوریه ۱۶۰۴ گوا را ترک کرد و در یازدهم همان ماه سوار ناوی شد که راهی خلیج فارس بود. کشتی که همان روز به راه افتاد، مسیری مستقیم به سوی کرانه‌های عربستان را در پیش گرفت، و در دوم مارس در نزدیکی خلیج مصیره به خشکی رسید. از آنجا راه شمال را در پیش گرفت، دماغه رأس‌الحد را دور زد و وارد خلیج عمان (دریای عمان) شد. در اینجا کشتی‌های بسیاری بودند؛ در پی برخورد با یکی از این کشتی‌ها، حماقت مغرورانه یک منشی کشتی، تقریباً فاجعه‌ای هولناک را در پی آورد. کشتی که از این خطر به سلامت جسته بود، راه خود را ادامه داد و دو روزی را در سیفه لنگر انداخت، در مسقط آب و هیزم بار زد، و سرانجام در هفدهم مارس وارد هرمز شد. تیشیرا در چهاردهم آوریل، و در کشتی کوچکی که متعلق به فرماندار هرمز بود، به قصد بصره به دریا زد. کشتی پس از عبور از تنگه میان قشم و زمینلاد (خاک اصلی ایران)، در طول

کرانه شرقی خلیج فارس به سمت شمال غرب رفت که به سبب جریان‌های شدید همواره ناچار می‌شد لنگر اندازد. در کرانه‌های جزیره لار (شیخ شعیب)^{۶۹} کشتی به سبب هوای طوفانی آسیب دید و به یاری یکی از کشتی‌های بومی رفت که دزدان دریایی «نخیلو» به آن حمله کرده بودند. پس از سی و پنج روز دریانوردی در طول این کرانه‌های ناهموار، تدارکات به تدریج به پایان رسید و با رسیدن به شیلو باد مخالف چنان شدتی یافت که ناخدا دستور داد کشتی راه هرمز را در پیش گیرد، و مسافر ما باری دیگر در بیست‌ویکم ماه مه خود را در این جزیره دید.

تیشیرا که از این ناکامی نومید شده اما از پای نیفتاده بود، باری دیگر سوار همان کشتی شد، که پس از تعمیر و تامین تدارکات، در هفدهم ژوئن از هرمز به راه افتاد و این بار مسیر جنوب جزیره قشم را در پیش گرفت. این سفر موفقیت‌آمیزتر می‌نمود، و کشتی پس از یک دریانوردی ظاهراً بی‌وقفه در طول کرانه‌های شرقی خلیج فارس، در بیست‌وپنجم ژوئیه در جزیره خارک لنگر انداخت، چه در آنجا به مدت چهار روز بادی مخالف می‌وزید. کشتی پس از ترک این محل، مسیری غربی را در پیش گرفت، و به سبب (خطای) ناوبر مسلمانانی که در خارک سوار شده بود، در آبراهی کم‌ژرفا تقریباً به گل نشست، اما سرانجام در اول آگوست در اروندرود لنگر انداخت، و در ششم آگوست در سراج به مقصد نهایی سفر رسید، جایی که در آن کشتی‌های باری بارهای خود را به مقصد بصره پیاده می‌کردند. مسافر ما در این شهر، سوار بر یک قایق سفر خود را همان روز و از طریق آبراهی ادامه داد.

تیشیرا درباره بصره، آن‌گونه که خود آن را دیده بود، توصیفی بسیار روشن و گیرا ارائه می‌دهد. او در این شهر در خانه بازرگانی ونیزی سکونت کرد.^(۶۹) کسی که همراه با دو پرتغالی برجسته دیگر، از هرمز همسفر وی بودند، و چنین می‌نماید که همگی آهنگ سفر به اروپا را داشته‌اند. تیشیرا دریافت که رودخانه برای چند ماه قابل کشتیرانی نیست؛ او همین که دانست کاروانی آماده می‌شود تا از مسیر بیابان‌های عربستان به سفری زمینی برود، تصمیم گرفت که بدان بپیوندد. در نتیجه، در دوم سپتامبر، او و دیگو دی ملو، یکی از پرتغالی‌های یاد شده (که در واپسین لحظه خواستار اجازه برای همراهی با مسافر ما شده بود)، دوستان خود را در بصره بدرود گفتند و راهی دشتی بیرون شهر شدند، که کاروان قرار بود از آنجا حرکت آغاز کند.^(۷۰)

پس از مدتی مسافرت طاقت‌فرسا، که طی آن دیگو دی ملو نشان داد همراهی دردسرآفرین است، کاروان در هجدهم سپتامبر به مشهد علی [ع] (نجف) رسید. پس از چهار روز استراحت در

بیست و سوم سپتامبر دگر بار به راه افتاد و در بیست و پنجم سپتامبر به مشهد حسین [ع] (کربلا) رسید. در همین شهر بود که کاروان سالار ازدواج کرد و مسافر ما را به جشن عروسی خود برد. در بیست و نهم سپتامبر بیشتر بازرگانان کاروان، به سرپرستی تنی چند از مقاماتی که به همین منظور به آنجا فرستاده شده بودند، راه بغداد را در پیش گرفتند اما تیشیرا، دیگو دی ملو و برخی از بازرگانان به سبب کمبود شتر بازماندند. سرانجام این مشکل برطرف شد و مسافر ما و همراهانش مشهد حسین [ع] را در دوم اکتبر ترک کردند و در سوم همین ماه از فرات گذشتند و چهارم اکتبر وارد بغداد شدند.

تیشیرا در بغداد مورد استقبال هامبورگی جوانی قرار گرفت که وی را از هند می‌شناخت. این جوان کوشید تا به جبران کارهایی که تیشیرا در گذشته برای وی کرده بود، هر آنچه می‌تواند برای او انجام دهد. تیشیرا برای ما توصیفی بسیار مشروح از شهر بغداد را روایت می‌کند. وی به دلیل محاصره حلب و برخی دشواری‌های دیگر، به ناگزیر، دو ماهی را در آنجا سپری کرد؛ اما در دوازدهم دسامبر باری دیگر راه سفر را در پیش گرفت، و در حالی که دیگو فرناندز جوان آلمانی و دیگو دی ملو را به همراه داشت، در بیست و چهارم دسامبر از فرات گذشت و وارد شهر عانه گردید.

تیشیرا در این مکان، که طبق معمول شرح گیرایی از آن ارائه می‌دهد، همراه با دوستانش، تا سیزدهم ژوئن سال ۱۶۰۵ معطل شدند، که به ناراحتی شدید ایشان انجامید. در این زمان، همانند سفر خود از بغداد، سوار بر کجاوه راهی حلب شدند. در روستای سُخانه، که در سی و یکم ژانویه بدان رسیدند و پنج روزی آنجا ماندند، دیگو دی ملو باری دیگر با تندمزاجی‌اش، خود و دوستانش را تقریباً به دردرس انداخت. در نهم فوریه بود که کاروان مورد هجوم راهزنان قرار گرفت، اما تیشیرا و دوستانش به سلامت جستند. سرانجام، در شامگاهان دوازدهم فوریه مسافر ما و همراهانش به سلامت به حلب رسیدند.

تیشیرا، فصل کاملی را به توصیف حلب، ساکنان، تجارت و بازرگانی و بازرگانان بیگانه آن اختصاص داد. او پس از اقامتی دو ماهه در این شهر، با اطلاع از اینکه در اسکندرون یک کشتی در آستانه حرکت به سوی ونیز است، در پنجم ژوئن همراه با دو ونیزی دیگر و دیگو دی ملو، که همچنان مایه آزار این جمع بود، از حلب به راه افتاد و هشتم آوریل سال ۱۶۰۵، جمعه پیش از جشن پاک به اسکندرون رسید. در دوازدهم آوریل سوار بر یک کشتی ونیزی عازم این شهر شد، که به گفته خودش، در آنجا کسب و کاری خاص را باید به انجام می‌رساند. کشتی‌ها پس از دیداری از سالیناس (نزدیک لارناکا) در قبرس برای بارگیری، با چند گالی مالتی همراه شدند.

دیگو دی ملو با آن اخلاق ناسازگار و ویژه خود با یکی از آن کشتی‌ها رهسپار شد، که بی‌گمان بیش از همه به رهایی نویسنده بس رنجیده خاطر ما انجامید. کشتی، در پی بار، سفری هم به جزیره زانته داشت، و هشت روز را آنجا سپری کرد، و پس از سفری خسته‌کننده به سبب باد نامساعد، در نهم ژوئیه وارد «ایستریا» شد. در اینجا بود که تیشیرا و همراهان وی به ساحل رفتند و روز بعد سوار بر یک کرجی راهی ونیز شدند، و پس از سفری طوفان‌زده، در یازدهم ژوئیه ۱۶۰۵ بدین شهر گام نهادند.

تیشیرا از کارهای خود در ونیز، که مدتی را در آن به استراحت گذراند، چیزی به ما نمی‌گوید، و گرچه «شگفتی‌های بسیاری در آن شهر دید»، اما تنها گفته‌ی وی در این باره موافقت با فرد دانایی بود که به گفته‌ی تیشیرا، «هوشمندانه گفته بود این کاری ناممکن، در مکانی ناممکن بوده است.» نویسنده ما، «که از بخش‌های نه چندان کوچکی از ایتالیا دیدن کرده بود» به پیدمونت آمد، از کوه‌های آلپ گذشت، ساووی را دید، فرانسه را درنوردید، به هلند اسپانیا (در آن زمان) رسید و در شهر معروف آنتورپ سکونت گزید. تیشیرا درباره‌ی مدتی که صرف این اروپاگردی خود کرده بود و زمان آمدن به آنتورپ هیچ نمی‌گوید، و (هم‌اکنون نیز) ما هیچ راهی برای اطمینان یافتن از اینها نداریم. دکتر کایسرلینگ، در اثری که کمی پیش از آن نقل شد، می‌گوید: «در آنتورپ، این کهن‌ترین ماندگاه هلندی جلای وطن کردگان اسپانیایی-پرتغالی بود که پدر و پسر خود سکونت گزید و در همین‌جا بود که وی اثر ارزنده خود درباره‌ی خاستگاه و توالی جانشینی شاهان ایران و هرمز [چنین] را منتشر کرد، و در همین‌جا بود که «سفرهایی/از هند به ایتالیا» را نگاشت و در آنجا، و نه در ورونا، بود^(۳۱) که به احتمال بسیار، در حدود نیمه‌های سده هفدهم درگذشت در حالی که بر دین یهود بود و در جهانی نیک‌تر به نیاکان خود پیوست.» دکتر کایسرلینگ درباره‌ی گفته‌های پایانی خود در این گزیده دلیلی ارائه نمی‌دهد و من نیز نمی‌توانم آنها را تایید یا تکذیب کنم.^(۳۲)

مقدمه دوم

ورود انگلیسی‌ها و هلندی‌ها به خاورزمین برای نخستین بار^(۱)

دوره‌ای که سفرهای پدرو تیشیرا در آن انجام گرفت (۱۶۰۵-۱۵۸۶)، در تاریخ حضور پرتغالی‌ها در خاورزمین اهمیتی چشمگیر داشت. در ۱۵۸۰ فیلیپ دوم، شاه اسپانیا، به عنوان پادشاه پرتغال معرفی گردید و این کشور وارد دوره «اسارت شصت ساله» شد که معلوم گردید یکی از عوامل اصلی از دست رفتن تقریباً کلیه مستملکات پرتغال در خاورزمین بوده است. همچنین، در همان سال «دریک» پس از سفر مشهور خود به دور دنیا، به انگلستان باز گشته بود^(۲) که سبب بروز «مشاجره‌ای سیاسی» گردید و به گسست روابط و نبرد هولناک دریایی میان انگلیس و اسپانیا انجامید.

کمی پیش از بازگشت دریک، جان نیوبری^(۳) (در نوزدهم سپتامبر ۱۵۸۰) به قصد طرابلس در سوریه، به دریا زده و از آنجا، از راه وادی فرات و خلیج فارس به هرمز رفته بود، و سپس از همان جا و با گذر از ایران، ارمنستان و دیگر جای‌ها به قسطنطنیه رسیده و سپس با عبور از اروپا خود را در آگوست ۱۵۸۲ به لندن رسانده بود.^(۴) نیوبری شش ماه پس از بازگشت خود، باری دیگر به سوی طرابلس بادبان برافراشت، که این بار رالف فیچ، ویلیام لیدز و جیمز استوری را به همراه داشت.^(۵) این چهار انگلیسی همان مسیر سفر قبلی نیوبری را در پیش گرفتند و در پنجم سپتامبر ۱۵۸۳ به هرمز رسیدند. فرماندار هرمز^(۶) نیز که آنها را جاسوسان دوم آنتونیو، مدعی تاج و تخت پرتغال، می‌دانست^(۷) فوراً ایشان را دستگیر و زندانی کرد. آنها را در ماه اکتبر سوار

بر کشتی به گوآ فرستادند که در بیستم نوامبر بدانجا رسیدند و باری دیگر راهی زندان شدند. با این حال، در پی یاری توماس استیونز^(۸) کشیش ژزوئیت انگلیسی، اندکی بعد فیچ و همراهانش به قید ضمانت آزاد شدند و برای تجارت یا پیشه‌های دیگری در گوآ سکونت گزیدند. گرچه هنوز هم (پرتغالی‌ها) با بدگمانی با آنها برخورد می‌کردند، اما فیچ، نیوبری و لیدز از قلمرو پرتغال گریختند و موفق شدند در فاتح‌پور سیکری خود را به دربار اکبر،^(۹) شاه بزرگ مغول، برسانند. لیدز در اینجا به خدمت اکبر درآمد، اما نیوبری در بیست‌وهشتم سپتامبر ۱۵۸۵ راهی لاهور شد. او قصد داشت از راه ایران خود را به حلب و قسطنطیه برساند، حال آنکه فیچ با تعدادی قایق راهی جُمنّا و حوزه گنگ در بنگال شد و از آنجا راه چیتاگونگ^(۱۰) و سپس پگو را در پیش گرفت و یک سالی آنجا اقامت کرد. فیچ در دهم ژانویه ۱۵۸۸ پگو را ترک کرد^(۱۱) و در هشتم فوریه به مالاکا رسید. اینجا انتهای سفر وی بود و اقامتش در مالاکا بسیار کوتاه شد. فیچ باری دیگر در بیست‌ونهم مارس ۱۵۸۸ راه دریا را در پیش گرفت و از راه پگو به بنگال بازگشت و از آنجا با کشتی راهی کوچین شد و در بیست‌ودوم مارس ۱۵۸۹ به این بندر رسید و تا دوم نوامبر، که راهی گوآ شد، آنجا ماند. اقامت وی در آنجا، به دلایلی، بسیار کوتاه بود، و اندکی بعد راهی چائول، هرمز و بصره گردید، و از مسیر معمول به حلب رفت، و از آنجا هم راهی انگلیس شد و در بیست‌ونهم آوریل ۱۵۹۱ وارد این کشور گردید.

من این مختصر درباره سفرهای رالف فیچ را به دو دلیل آورده‌ام: نخست اینکه بخش اخیر این سفرها با ایام آغازین سفرهای تیشیرا و گردش‌های وی در شرق هم‌زمان است. در حقیقت، شاید فیچ و تیشیرا مدتی را در سال ۱۵۸۹ هم‌زمان با هم در گوآ بوده‌اند. گرچه هیچ‌یک از دیگری نامی نمی‌برد. دلیل دیگر من برای اشاره ویژه به سفرهای فیچ، تاکیدی است بر جسارتی که وی در دیدار از ماندگاه‌های پرتغالی مانند مالاکا و کوچین (که وی سه ماه در آنجا ماند)، و بازگشت به گوآ و هرمز (که آنجا پنجاه روز برای رفتن به بصره انتظار کشید) از خود نشان داد، آن هم پس از گریز از گوآ در حینی که هنوز به وی بدگمان بودند. اینکه وی خطرهای بسیاری را به جان خریده بود، چیزی است که گزیده‌های زیر از اسناد پرتغالی آن را نشان می‌دهند. در بیست‌وپنجم فوریه ۱۵۸۵، شاه اسپانیا از لیسبون برای نائب‌السلطنه هند (دوم دوارته دی منزس) چنین نوشت:^(۱۲)

«و نائب‌السلطنه یاد شده^(۱۳) همچنین برای من نوشته است که ماتیاس دی آلبوکرک،^(۱۴) فرماندار دژ هرمز،^(۱۵) چهار انگلیسی^(۱۶) را نزد وی فرستاده است که از راه بصره وارد آن دژ شده بودند؛ تصور می‌شد که آنها حامل نامه‌هایی از دوم آنتونیو، بزرگ‌زاده کراتو، بوده‌اند گرچه چیزی پیش آنها یافت نشد.^(۱۷)

آنها در جامهٔ بازرگانان و با کالاهایی آمده و زندانی شده بودند، و وی به درستی تصور کرده که باید مرا از این موضوع آگاه کند. از این رو من به شما سفارش می‌کنم، که اگر این انگلیسی‌ها هنوز هم زندانی هستند و آنها را مجازات نکرده‌اید، باید این کار را مطابق خطاهایی که بر اساس آنها مجرم شناخته شده‌اند، انجام دهید. در این باره باید دستور دهید که بازپرسی محرمانه‌ای انجام گیرد، و باید به شدت مراقب باشید که این افراد، و کسانی همانند آنان، اجازهٔ ورود به آن سرزمین‌ها را نداشته باشند؛ و باید دستور دهید که از دژ هرمز پاسداری ویژه‌ای عمل آید، چه احتمالاً اینجا همان دروازه‌ای است که آنها بیشتر از طریق آن می‌آیند. از آنچه در این باره انجام می‌دهید، باید مرا آگاه سازید.»

چنان که پیش‌تر هم گفته‌ام، چند هفته پس از نوشته شدن این نامه، و درست دو ماه پس از ورود نائب‌السلطنه به گوآ، که نامه خطاب به وی بود، سه تن از این چهار انگلیسی از حیطة قدرت پرتغال گریختند. آنچه که شاه فیلیپ در این باره می‌اندیشید را گزیده‌ای از نامه‌ای نشان می‌دهد^(۱۸) که وی در سیزدهم فوریه ۱۵۸۷ از لیسبون برای نائب‌السلطنه فرستاده بود:

«من ناخشنود شده‌ام از اینکه نوشته‌اید چهار انگلیسی که ماتياس دی البوکرک در زمان کنت دوم فرانسیسکو ماسکارنهاس به عنوان زندانی از هرمز به شهر گوآ فرستاده بود، گریخته‌اند و به نواحی مختلفی رفته‌اند، و اینکه شما اطلاع یافته‌اید که دو تن از آنان مرده‌اند و دو تن دیگر زنده‌اند.^(۱۹) چون ضروری است که دلیل آمدن این افراد به این نواحی را بدانیم، به شما توصیه می‌کنم که بکوشید آنان را دستگیر کنید، و سخت از آنان نگرهانی شود؛ و باید دستور دهید از کسانی که در گریز آنان مقصر بوده‌اند بازپرسی شود و اقداماتی علیه آنان انجام گیرد، و باید از هر آنچه در این باره انجام می‌دهید مرا آگاه سازید.»

دو سال بعد در دوم فوریه ۱۵۸۹ شاه به نائب‌السلطنه چنین نوشت:^(۲۰)

«و دربارهٔ اطلاعاتی که در باب دوم آنتونیو، بزرگ‌زادهٔ پیشین کاتو، داشته‌اید و برای من نوشته‌اید، دستور داده‌ام که نامه‌ای محرمانه^(۲۱) در این باره برای شما نوشته شود. شما همچنین به من می‌گویید که از راه دیو و دیگر نواحی، (کسانی را) برای جاسوسی تنگهٔ میکا فرستاده‌اید، تا پیش از فرا رسیدن زمستان بدانید که آیا گالی‌هایی راهی شده‌اند، و آنها چه می‌کنند، که اقدامی پیشگیرانه است، و بدین ترتیب بر عهدهٔ شما خواهد بود که به هر روش خردمندانه‌ای ترتیبی دهید که امور این تنگه منظم گردد. شما دربارهٔ چهار انگلیسی که در زمان کنت دوم فرانسیسکو ماسکارنهاس به هند رفتند، گزارشی به من دادید مبنی بر اینکه ایشان بازرگان بوده‌اند و به تنهایی برای همین کار به آن نواحی رفته بودند، و اینکه سه تن از آنها مرده‌اند،^(۲۲) و آن یک تنی که زنده ماند، نقاشی بود که همان جا ازدواج کرد.^(۲۳) با این حال، افزون بر اطلاعاتی که به من دادید، باز به شما توصیه می‌کنم که بیش از این برای آگاه شدن از نیت

سفر آنها و کسانی که در گریز این سه تن مقصر بودند، جستجو کنید، چنان که دستور دادم ناوگان سال گذشته نامه‌ای برای شما بیاورد^(۳۲) که در آن شما شرح اقدامات انجام شده را خواهید یافت. واپسین اشاره به مسئله فیچ و همراهان وی در نامه وی به تاریخ دوازدهم ژانویه ۱۵۹۱ آمده است که در آن شاه به نایب‌السلطنه چنین می‌نویسد:^(۳۵)

«و او^(۳۶) نیز درباره آن سه انگلیسی برای من می‌نویسد که زمان کنت دوم فرانسیسکو ماسکارنهاس به آن نواحی رفتند، و دو تن از آنها مردند^(۳۷) و دیگری در گوا به شغل نقاشی پرداخته بود و دیگر درباره توطئه به وی شکی نمی‌رود. با این حال، چون ممنوع است که بیگانگان به این نواحی بروند، و در آنجا اجازه (اقامت) ندارند،^(۳۸) من این را خدمتی به خود نمی‌دانم که وی، یک انگلیسی، آنجا بماند و شما باید وی را آزادانه در نخستین کشتی که راهی سرزمین آنهاست روانه کنید تا اگر می‌خواهد به کشور خود برود.»^(۳۹)

نظر به این فرمان پادشاه، بی‌گمان عجیب است که فیچ در ۱۵۸۸ سه ماه را بدون هیچ مشکلی در مالاکا سپری کرد و در ۱۵۸۹ نیز هفت یا هشت ماهی را در کوچین ماند و سپس به گوا و هرمز رفت، چون تصور می‌رود در هر کدام از این سفرها مسلماً باید دگربار دستگیر می‌شد. اما چنین می‌نماید که شعار وی این بوده است: «جسارت و باز هم جسارت، و هم‌اره جسارت». دو ماه پس از عزیمت رالف فیچ و همراهانش از انگلیس، یعنی در هشتم آوریل ۱۵۸۳، مرد جوانی از لیسبون به قصد هندوستان به دریا زد که نامش هم‌اره بر زبان‌ها خواهد ماند؛ هلندی جوان، یان هویگن وان لیشوتن. از آنجا که ترجمه کهن انگلیسی سفرنامه تاریخ‌ساز وی را دکتر بورنل و آقای تیل به گونه‌ای بس ارزنده برای انجمن ما ویرایش کرده‌اند، در اینجا تنها باید بگویم که آشکارا چنین می‌نماید که تیشیرا این اثر (بی‌گمان ترجمه لاتین سال ۱۵۹۹) را، پیش از نگارش سفرنامه خود، خوانده بوده است.^(۴۰) همچنین یادآور می‌شوم که گرچه تیشیرا و لیشوتن در سال ۱۵۸۸ باید هم‌زمان با هم در گوا بوده باشند، اما هیچ‌یک کوچک‌ترین اشاره‌ای به دیگری نمی‌کند. اگر لیشوتن اثر گرانسنگ خود درباره خاورزمین را نوشته بود، شاید ما می‌توانستیم اثری مشابه را به خامه تیشیرا داشته باشیم.

گرچه لیشوتن دو ماه پیش از ورود فیچ به کوچین از راه بنگال، راهی اروپا شده بود، اما تنها در دوم ژانویه ۱۵۹۲، تقریباً سه سال پس از عزیمت از هند بود که به لیسبون رسید.^(۴۱) حال آنکه فیچ در بیست‌ونهم آوریل ۱۵۹۱ به لندن رسیده بود و کمتر از سه هفته پیش از این، سه کشتی به فرماندهی ناخدا ریموند از لندن به قصد خاورزمین^(۴۲) به راه افتاده بود که مقدر بود تنها یکی از آنها به نام ادوارد بوناونچر، به ناخدایی جیمز لانکاستر، این سفر را به انجام رساند.

تاریخچه این ماموریت در کتاب *سفرهای جیمز لانکاستر* آمده است و آقای کلمنتس مارکهام آن را برای انجمن ما ویرایش کرده است. احتمالاً خبر عزیمت قریب الوقوع این کشتی‌ها بود که سبب شد پادشاه اسپانیا نامهٔ بیست‌وششم مارس ۱۵۹۱ را به نائب‌السلطنه هند بنویسد که در آن می‌گوید: «چند روز پیش اخباری دریافت داشتیم مبنی بر اینکه در انگلیس چند کشتی به قصد رفتن به جزیرهٔ سانتا یلنا آماده می‌شوند تا منتظر کشتی‌هایی شوند که از آن قسمت‌ها به این قلمرو می‌آیند.» نویسنده بدین ترتیب خبر می‌دهد که کشتی‌های عازم میهن تا جای ممکن آب ذخیره کرده بودند تا نیازی به رفتن به جزیرهٔ سانتا یلنا نداشته باشند و دستور داشتند در صورت ناچاری به بندرهایی در آنگولا بروند.^(۳۴) در همین حال ناخداها قرار بود طبق دستور در کرؤو، در مجمع‌الجزایر آزور با همدیگر دیداری داشته باشند.

با این حال، تنها سندهای پرتغالی که من یافته‌ام و اشارهٔ مسلمی به سفر لانکاستر دارند، اینها هستند: نخست نامهٔ پادشاه است که دو سال پیش‌تر و در حقیقت درست همان زمانی نوشته شده بود که مشکلات لانکاستر در کرانه‌های آمریکای شمالی به اوج رسیده بود. نامه بدین شرح است:^(۳۵)

«نائب‌السلطنه عزیز، من، پادشاه، به شما درود بسیار می‌فرستم. لوئیس فرناندس دوآرته^(۳۶) که در دربار شاه شریف است،^۱ به من نوشته است که ماروکوس بازرگان انگلیسی^(۳۷) معتبری در آن نواحی است که دربارهٔ امور آن سرزمین همانند کسی سخن می‌گوید که در این باره تجاربی داشته است، گرچه هرگز آنجا نبوده است. و نیز در این باره که در سوماترا و پگو، که مکان‌هایی دور از آن کشور هستند، و من در آنها هیچ دژی ندارم، قرار است تجارتخانه‌هایی ایجاد شود، و بنا است که تجارت آنجا را با ساکنانش به پیش ببرند، و اینکه او به همین منظور در پی دریافت سندی موثق از شریف یاد شده است مبنی بر اینکه انگلیسی‌ها دشمنان اصلی اسپانیایی‌ها و دوست نزدیک مسلمانان هستند، و هرجا که آنها را بیابند، چون همکارانی با ایشان برخورد می‌کنند، و اینکه هر اسیر مسلمان را که بیابند، جان‌بهایش را می‌پردازند و آنها را به بندرهای پربریا (مراکش) منتقل و آزاد می‌کنند. او (بازرگان انگلیسی) به منظور اینکه با این اسناد به انگلیس برود و سفری را به انجام رساند که هدف آن گذشتن از دماغه هورن، و نه عبور از موزامبیک است نقشهٔ مسیری را تهیه کرده است که لوئیس فرناندس یاد شده رونوشتی از آن را برای من فرستاد.^(۳۸) چون این مسئله چنان اهمیتی دارد که شما باید از آن آگاه شوید، گرچه در مورد آنچه این انگلیسی در نظر دارد، مشکلات بسیاری بر سر راه انجام برنامه‌هایش وجود دارد، با

۱. شریف عنوان حکومتی برخی شاهان مسلمان بوده است - مترجم.

این‌حال، باید باور کرد که این انگلیسی‌ها تا جای ممکن به هر کاری که بتوانند از آن سودی به چنگ آرند، دست خواهند زد، حتی اگر در نواحی دور و پرت باشد، چون آنها در آن نواحی تجارتی ندارند، و از همین رو فکر کردم که باید فوراً از راه زمینی به شما خبر دهم^(۳۹) همچنین دستور دادم که ناوگان سال آینده نیز به شما خبر دهد، تا درباره این مورد ویژه مراقبت بسیاری داشته باشید، و در نواحی یاد شده همه احتیاط‌های لازم را به کار بندید. و نیز هر جای دیگری که فکر می‌کنید لازم است، و به هر طریق ممکن اقدام کنید تا به هیچ وجه پای این انگلیسی‌ها به آن سرزمین نرسد.^(۴۰) و با شاهان آن نواحی که با کشور ما دوست هستند، از در دوستی وارد شوید، و در مورد شاهانی که دوست ما نیستند، باید ترتیبی بدهید که این کار شایسته از طریق نزدیک‌ترین شاهانی که با ایشان دوست هستند، انجام گیرد. نوشته شده در لیسبون، ششم آگوست ۱۵۹۳.

همچنین خوب است بدانید که از طریق همان انگلیسی‌ها دانستیم کمی کمتر از دو سال پیش ناخدا تیمبرتو^(۴۱) انگلیس را به قصد آن نواحی ترک کرده بود، و کسانی درباره ورود وی از راه زمینی خبر داده بودند و اینکه او دو گالئون را تصرف کرد.^(۴۲) بنابراین، می‌بینید بسیار مهم است که دست به کار شوید، و باید مرا از همه چیز آگاه سازید.»

اشاره دیگر به سفر لانکاستر در یکی از نامه‌های پادشاه به نائب‌السلطنه هند به تاریخ اول مارس ۱۵۹۴ آمده است و یکی از بندهای آن^(۴۳) به شرح زیر است:

«و با توجه به آنچه شما به من گفتید، که کشتی انگلیسی وارد تیتانگون در فاصله شش لیگی موزامبیک شده است،^(۴۴) و اینکه دوم جرونیمو دی آزودو، که به فرماندهی آن دژ گمارده شده بود،^(۴۵) مانع آمدن کشتی به آن آبها شد،^(۴۶) کاری که آن کشتی قصد انجام آن را داشت، و تصور می‌کنم که وی با روشی که در پیش گرفت به خوبی به من خدمت کرد، و نیز با فرمانی که شما صادر کردید، که با چشمداشت به آرام کردن ناآرامی‌هایی است، که ممکن است از سر ساده‌انگاری، و به دلیل اخباری روی دهد که آن کشتی درباره آمدن کشتی‌های بسیار دیگر، در آن نواحی منتشر کند، و از زمانی که این ناوها رفتن به آن نواحی را آغاز کرده‌اند، بسیار مهم است که شما به هر وسیله‌ای که مناسب می‌دانید مراقب باشید که در این باره نهایت احتیاط اعمال گردد، تا به هر طریقی که برای شما ممکن است، کسانی را که وارد بندرهای آن سرزمین می‌شوند، دستگیر سازید، یا اینکه آنان را چنان شکست دهید که نه تنها دیگر نتوانند نقشه‌هایشان را پیش ببرند بلکه از داشتن چنین نقشه‌هایی نیز سخت پشیمان شوند و دیگر یارای انجام دگرباره آنها را نداشته باشند؛ چنان که من اطمینان دارم شما چنین خواهید کرد.»

سفر لانکاستر به فاجعه‌ای انجامید، چنان که به برنامه‌های انگلیسی‌ها در شرق پایان داد،^(۴۷) اما

در این زمان ملت رقیب دیگری گام به میدان نهاده بود.^(۴۸) در دوم آوریل ۱۵۹۶، ناوگانی متشکل از چهار کشتی هلندی^(۴۹) به فرماندهی کورنلیس دی هوتمان از تسل به سوی مجمع‌الجزایر شرقی به راه افتاد و به عنوان راهنما، رونوشت‌هایی از راهنمای دریانوردی لینشوتن را به همراه داشت، که در همان سال در آمستردام چاپ شده بود.^(۵۰) از این ماموریت،^(۵۱) که جز فاجعه^(۵۲) و نومیدی دستاوردی نداشت،^(۵۳) من هیچ چیز در اسناد پرتغالی نیافتم، مگر در اسناد آغاز سال ۱۵۹۸^(۵۴) (گرچه کشتی‌های باقیمانده این ناوگان در آگوست ۱۵۹۷ بازگشته بودند). نخستین اشاره در نامه پادشاه^(۵۵) به نائب‌السلطنه هند آمده است، نامه‌ای که در سیزدهم ژانویه ۱۵۹۸ در لیسبون نوشته شده بود، و در آن شاه چنین می‌گوید:

«از نامه‌های متعددی که از آن سرزمین برای من نوشته شده است^(۵۶) دریافت‌ام که سفرایی که داکم^(۵۷) برای گفتگو درباره صلح و مسائل دیگری نزد نائب‌السلطنه ماتیا دی آلبوکرک فرستاد، ناخشنود از نزد وی بازگشته‌اند، چون همین چندی پیش بود که این شاه اسقف چین را آزاد کرد. او و دیگر پرتغالی‌هایی که در کشتی شکسته‌ای بودند، که اسقف با آن سفر می‌کرد، در چنگ این شاه بودند و او این کار را با نشان دادن آرزوی شدید خود به دوستی با کشور ما انجام داد. اما من در این باره نمی‌خواهم چیزی را باور دارم مگر آنچه از نامه‌های ماتیا دی آلبوکرک و شما می‌فهمم؛ بنابراین به شما توصیه می‌کنم که در این باره نامه ویژه‌ای بنویسید.^(۵۸)

من از راه زمینی با نامه‌هایی که از مسیرهای مختلفی ارسال شد، پس از ورود چهار کشتی^(۵۹) به اینجا در سال گذشته، شما را از موضوع‌های مختلفی درباره خدمت به خودم آگاه کردم، و به ویژه اینکه هلندی‌هایی که در آن سال از آن سرزمین‌ها می‌آمدند، با باری از فلفل و ادویه، در سانتا النا با کشتی‌های یاد شده مواجه شدند.^(۶۰) می‌دانیم که ادویه‌ها را در بندرهای جزیره سوماترا و جاوه بار زده بوده‌اند و چون من هم‌اکنون اطلاع دارم که امسال کشتی‌های بسیاری متعلق به هلندی‌های یاد شده آماده می‌شوند که دگربار این سفر را انجام دهند.^(۶۱) از همین رو دستور داده‌ام که به ویژه بدین شیوه‌ها به شما خبر دهند.^(۶۲) (و نیز دستور داده‌ام که از راه زمینی نیز انجام گیرد)؛ ممکن است که شاه داکم که از رفتار ناشایست با سفرای خود آزرده شده است (اگر چنان است که برای من نوشته‌اند، نمی‌توانم باور کنم)، به دوستی^(۶۳) با این هلندی‌ها^(۶۴) روی آورد، من به شما می‌سپارم و امر می‌کنم، که ترتیبی دهید تا ناوگانی در دریای مالاکا، همانند گذشته وجود داشته باشد و مطابق نیاز شدید کنونی تقویت شود تا آنان را از آمدن بدان بندرها باز دارد.^(۶۵) و به گونه‌ای درخور تنبیه کند. باشد که بدین وسیله دگربار گستاخی بازگشت را نداشته باشند، و حتی اگر بدین شیوه از مشکلات بسیاری که از آنها ناشی می‌شود، پیشگیری گردد، نمی‌تواند آسیب وارده و بی‌اعتباری کشور ما را برطرف سازد. بنابر همه این دلایل، و

عواملی دیگر، باز هم به شما سفارش می‌کنم که دوستی داکم، و نیز وظایف (خود را)، به عنوان ضرورتی که از هر لحاظ اهمیت دارد، بیش از پیش مهم بشمارید.»

در نامه دیگری به تاریخ بیست و ششم ژانویه ۱۵۹۸، شاه باری دیگر به مسئله نمایندگان آچین اشاره، و درباره اهمیت حفظ دوستی شاه «داکم» به نائب السلطنه تاکید می‌کند «چون درست نیست که وی را به دشمنی آشکار بدل کنیم، به ویژه هنگامی که کشتی‌های هلند در حال آمدن به آن سرزمین‌ها هستند.» شاه در نامه‌ای به تاریخ پنجم مارس بار دیگر به این موضوع می‌پردازد: (۶۶) «و چون به من خبر داده‌اند که نمایندگان داکم، که در گوا به امید دریافت پاسخی برای شرایط صلح منتظر بودند، پیمان صلحی که شاه داکم امیدوار به عقد آن با ما است، زمانی که نائب السلطنه ماتياس دی آلبوکرک در شمال بود، با بیزاری بازگشته‌اند. به نظرم چنین می‌نماید که خدمتی است به من که نماینده‌ای نزد وی فرستاده شود که با امور و با اخباری که شما از ناوگان هلندی در حال ورود به آن نواحی دارید آشنا باشد، اخباری که به دستور من در نامه‌های پیشین شما را از آن مطلع کرده‌اند. و اگر آنها بکوشند در آن جزیره سوماترا داد و ستدی انجام دهند، نباید چنین بپندارید که کار دیگری به صلاح است، و باید که شما مرا از آن آگاه کنید؛ و آنچه در این میان انجام می‌دهید، همانند زمانی که در شورا هستید، مهم‌ترین خدمت به من محسوب می‌شود.» (۶۷)

شاه در نامه دهم مارس ۱۵۹۸ درباره بازبینی دستورهای مربوط به ناخداهای کشتی‌هایی که عازم میهن هستند، برای نائب السلطنه چنین می‌نویسد: (۶۸)

«... و گرچه پیش‌تر رسم بود که کشتی‌ها کوتاه‌زمانی در سانتا یلنا منتظر یکدیگر بمانند، که از بیستم ماه مه نیز فراتر نمی‌رفت، اما در سال گذشته به خوبی معلوم شد که بسیار مهم است که این مدت تا پایان ماه مه امتداد یابد. (۶۹) به همین دلیل بود که کشتی وینسیمتو، که بیش از دیگر کشتی‌ها درنگ کرده بود، همراه کشتی‌هایی آمد که در آغاز وارد این جزیره شدند؛ و چون کشتی نامبرده در آنجا با ناوهای هلندی مواجه شد که از سرزمین‌هایی در جنوب می‌آمدند. (۷۰) و احتمال دارد که کشتی‌هایی که باز هم بدین سفر روند، همیشه دیداری از سانتا یلنا داشته باشند، که هم برای ضرورت آگیری است، و هم اینکه شاید با کشتی‌هایی از هند روبرو شوند؛ و هم‌اکنون بیش از هر زمانی اهمیت دارد که کشتی‌ها با بیشترین آمادگی و احتیاط بیایند، همانند اینکه گویا ممکن است آنجا دشمنان را ببینند، یا بعداً با آنها برخورد کنند؛ ...»

یک هفته بعد شاه نامه زیر را می‌نویسد (۷۱) که نشانگر درک فزاینده‌ی وی از وخامت این اوضاع است: «جناب درباردار، نائب السلطنه گرامی؛ من، پادشاه، به شما درود فراوان می‌فرستم، همانند کسی که

او را دوست دارم. پس از ارسال فرمان‌های سلطنتی به شما به چنین روش‌هایی، آنچه شما با توجه به مسئله کشتیرانی هلندی‌ها در نواحی جنوبی آن سرزمین می‌بینید، که آنها سال گذشته از آنجا بازگشتند، به نظر من چنین می‌نمود، و البته اطمینان دارم که به محض دریافت خبر مسافرت این هلندی‌ها از مالاکا، فوراً اقدام خواهید کرد تا ناوگانی را راهی آن سرزمین‌ها کنید که برای نابودسازی آنها، در صورتی که قصد بازگشت به آن نواحی را داشته باشند، کافی باشد، چه به من خبر داده‌اند که آنها در پی انجام چنین کاری هستند. خدمت بسیار بزرگی به من خواهد بود که در این سال یک کشتی به مالاکا فرستاده شود، و بهتر است در صورت موجود بودن دو کشتی گسیل گردد (چون گرفتن دو کشتی از پنج کشتی، که امسال راهی می‌شوند،^(۷۲) به نظر من مناسب نیست)، و اینکه کوسمو دی لافتا^(۷۳) (که امسال به این سرزمین‌ها باز می‌گردد،^(۷۴) چنان‌که من در نامه‌ای دیگر و در پاسخ به یادداشتی که شما درباره وی و از طرف خود از مومباسا فرستاده بودید، می‌نویسم)^(۷۵) باید با کشتی مالاکایی یادشده برود، که ماموریت دارد در این وضعیت خطیر بسیار عاجل و مهم تنبیه هلندی‌های یاد شده یاریگر باشد، چیزی که باید سبب نگرانی شما شده باشد که در خدمت من هستید، و بدین وسیله شما خشنود خواهید شد که از هیچ‌یک از آن پنج کشتی، که همگی وارد بندر گوآ می‌شوند، محروم نمی‌گردید؛ چون تنها، باید قسمت‌های جنوب را در این وضعیت خطیر تقویت کنند، و شما در آن منطقه از یاری کشتی یاد شده برخوردار خواهید شد. آن کشتی ناخدا و افراد ورزیده‌ای را حمل می‌کند و در مدتی کوتاه‌تر به آنجا می‌رسد، چون نخست به جای مالاکا به گوآ می‌رود. برای اینکه شما بتوانید اطلاعات کاملی به دست آورید، فرمان داده‌ام که همه چیز به دستور شما انجام گیرد. همراه با این، رونوشت فرمانی^(۷۶) (با امضای منشی دیگو ولهو) برای شما فرستاده می‌شود که من دستور داده‌ام به وی داده شود. از این رو، به شما می‌سپارم، که در مطابقت با این فرمان و هر چیزی که در نظر شما برای خدمت به من مناسب می‌نماید، در این مورد بدون اینکه ملاحظه چیز دیگری شود، مگر آنچه که برای خدمت به من اهمیتی به تمام دارد، شما به کومو [چنین] دی لافتا کمک کنید، به وی حسن ظن داشته باشید و تشویقش کنید، و به محض اینکه کشتی‌ها در باران‌های موسمی سپتامبر از راه برسند، هر چیزی را که فکر می‌کنید لازم است، برای وی بفرستید، از کشتی‌ها و افراد، مهمات، فرمان‌ها و پیام‌ها، و نیز هر آنچه که فراهم کرده‌اید، و اطمینان داشته باشید که این کار یکی از مهم‌ترین خدماتی است که شما می‌توانید در حیات خود برای من انجام دهید؛ بدین منظور که این بدعت در دریانوردی را نابود کنید و از میان ببرید، چیزی که برای من و کشور بس زاینبار است، و در این باره، بیش از آنچه که این اوضاع گویای آن است، نیازی نیست که چیز بیشتری به شما بگویم.

نوشته شده در هفدهم مارس ۱۵۹۸ در لیسبون - شاهزاده^(۷۷)

سرانجام در پنجم آوریل ۱۵۹۸، هنگامی که ناوگان کاملاً آماده حرکت بود^(۸۸) و فرمان‌ها مهر شده بودند، منشی دیگو ولهو به دستور فرمانداران پرتغالی نامهٔ متممی نوشت که در آن چنین آمده است:^(۸۹)

«اکنون در آستانهٔ عزیمت این کشتی‌ها، نقشهٔ دریایی^(۹۰) سفر هلندی‌ها به نواحی جنوبی که به جزیرهٔ مادئیرا راه یافته بود به دست ما رسیده است و گزیده‌ای از مهم‌ترین نکات آن تهیه شده است و به نظر فرمانداران، جنابعالی باید از آن اطلاع داشته باشید. از این رو، آنها همراه با این نامه، هر چهار مسیر این کشتی‌ها را دنبال می‌کنند، و در نخستین بند، که دربارهٔ خلیج آنتانو گیل در جزیرهٔ سان لورنزو است، به نظر فرمانداران، شما باید گوش به زنگ باشید تا هرگاه فرصتی پیش آید (کشتی‌هایی را) گسیل و در آنجا بی‌درنگ اقدام کنید. دربارهٔ آنچه در بند آخر آمده است، دربارهٔ خطاهایی که پرتغالی‌ها در جاوه بزرگ‌تر مرتکب شده‌اند، جنابعالی حتماً پیشاپیش اطلاعاتی کسب کرده‌اید، و این امور را پایان دهید، و علیه خطاکاران اقدام کنید، و به ویژه کسی که نامش در آخرین بند آمده است. آنها باز هم، در این باره و از جانب اعلیحضرت، که در حال نوشتن نامه‌ای به وی هستند، به جنابعالی یادآوری می‌کنند و اطلاع می‌دهند، و نیز اعلیحضرت را از این پیغامی که برای شما فرستاده می‌شود، باخبر می‌سازند. رونوشت دیگری مانند آنچه با این نامه ارسال می‌شود، و از نقشهٔ دریایی یادشده استخراج شده، به کوسمو دی لافتا داده شده است، تا او از جانب خود آنچه را که در این باره دستور دارد انجام دهد و به جنابعالی خبر دهد.»

سندی که در نامهٔ بالا به آن اشاره شد، بدین شرح است:^(۹۱)

گزیده‌ای از نقشهٔ سفر دریایی هلندی‌ها

«در برنامهٔ سفر دریایی هلندی‌ها به جاوه، موارد زیر حائز اهمیت است: خلیج آنتانو گیل^(۹۲) در جزیرهٔ سان لورنزو است، که در شانزده درجه‌ای کرانهٔ خاوری جزیرهٔ یادشده قرار دارد. بسیار بزرگ و پهناور است، ده لیگ عرض دارد و در آن جزیره‌های کوچک متعددی قرار دارند، و در میان آنها جزیرهٔ بزرگ‌تر و بسیار مرتفعی است. در پشت آن لنگرگاه مناسبی قرار دارد؛ این جزیره مسکون است و میوه، پرتقال، لیموترش و لیمو و پرندگان، گاو و گوسفند و بز بسیاری دارد و از بلندای کوه رودی جاری است و یک‌چهارم لیگ بالای آن روستایی با دویست خانه و روستاهای کوچک‌تر دیگری قرار دارد. بیرون از این خلیج جزیرهٔ سانتاماریا قرار دارد که هلندی‌ها در آن همان میوه‌ها، خوراکی‌ها، و ماهی‌ها را به فراوانی یافتند.^(۹۳) در تنگه‌ای که میان جاوه کوچک‌تر و جزیرهٔ بالی قرار دارد، آنها با جریان پرشتاب آبی مواجه شدند که رو به شمال داشت، و تنها با دشواری فراوان توانستند پیاده شوند.^(۹۴) آنها

از جزیره بالی آهسته مسیر غرب - جنوب غربی را در پیش گرفتند، بدون اینکه پیاده شوند.^(۸۵) از این رو ممکن نیست جاوه بزرگ آن چنان که در توصیف‌های معمولی این سرزمین آمده است، پهناور باشد، و کرانه‌های جنوبی جاوه بزرگ‌تر تاکنون کشف نشده است.

آنها پس از ورود به شهر بانتائو در جاوه بزرگ‌تر (که در آنجا کالاهای بازگردانده شده را بار کشتی کردند) پرتغالی‌های بسیاری را دیدند که از آنها استقبال کردند و ایشان را به سوری فرا خواندند و برایشان اطلاعاتی دربارهٔ فلفل، که در این سرزمین موجود است، فراهم آوردند، و دربارهٔ اینکه امید می‌رود بازرگانی کشتی‌های آنها امری نوظهور باشد.^(۸۶) در میان این پرتغالی‌ها فردی است به نام پدرو دی آتایده از مالاکا،^(۸۷) که آنها را از همهٔ دسیسه‌هایی که در شهر علیه ایشان انجام می‌شد، باخبر کرد و به آنها توصیه کرد که به سرعت بارهایشان را بار کشتی کنند، پیش از اینکه مردم جاوه نیت شروارائه خود را علیه آنها اجرا کنند، نیاتی که ممکن است به اعدام ایشان بینجامد. اگر این پرتغالی، و کسانی که نامشان در این نامه نیامده است، آنجا نبودند این هلندی‌ها به سرزمین خود باز نمی‌گشتند.^(۸۸)

اکنون باید به سفر دیگری از آن انگلیسی‌ها اشاره کنم که فرجامی حتی فاجعه‌بارتر از سفر لانکاستر داشت، و سرنوشت افراد دخیل در آن تا به امروز در پرده‌ای از اسرار نهفته است. انتشار ریس گشریفت (راهنمای دریانوردی) اثر لینشوتن، و عزیمت گروه هوتمان شاید یکی از عوامل مهمی بود که ملکه الیزابت را برانگیخت تا فرمان به گسیل ناوگان سال ۱۵۹۶ دهد. گروهی مرکب از سه کشتی به فرماندهی رابرت دودلی و دیگران که ملکه از طریق آنها نامه‌ای هم برای امپراطور چین فرستاد.^(۸۹) سه کشتی (با نام‌های خرس، توله خرس و بنیامین) با ناخدایی بنیامین وود، انگلیس را در نیمهٔ دوم سال ۱۵۹۶ ترک کرد. ظاهراً یکی از کشتی‌ها در کرانه‌های آفریقا از میان رفت، چون هنگامی که برای نخستین بار در منابع پرتغالی دربارهٔ آنها می‌خوانیم، تنها از دو کشتی نام می‌رود. نخستین اشارهٔ موثق به آنها، در نامهٔ سالیانتهٔ شورای گوآ به پادشاه آمده که در دسامبر ۱۵۹۷ نوشته شده است و در آن نویسنده می‌گوید:^(۹۰)

«جناب نائب‌السلطنه زمستان را در مومباسا سپری کردند.^(۹۱) او در بیست و دوم مه گذشته با کشتی‌های پارویی وارد این شهر شد... او دید که همهٔ وسایل ضروری برای نبرد در حال نابودی و دارو نیز بسیار اندک است. او با شتاب بسیار کوشید تا همه چیز را درست کند و دستور داد گالی‌ها را، که آن زمان خراب بودند، تعمیر کنند. سپس در زمستان فرمان داد در شمال کشتی‌های پارویی و سبک بسیاری درست شود و ملوان‌های بسیاری برای آنها استخدام شود. چون ملوان کم بود، و او که در بیستم آگوست از فرماندار موزامبیک خبر یافته بود که در ماه ژوئیه دو کشتی انگلیسی از برابر دژ و پیش چشم آنها گذشته‌اند، با شتاب بسیار ناوگانی بزرگ فراهم کرد؛ که شامل دو گالیون، که یکی از آنها را به بهای

۱۶۵۰۰ پارادوس خریداری کرده بود، دو گالی شاهی و نه فویست می‌شد که او آنها را خریده بود چون از ناوگان شما هیچ فویستی در کارگاه کشتی‌سازی باقی نمانده بود^(۹۲) که بتوان از آن استفاده کرد. ایشان به کارگاه کشتی‌سازی رفتند، و همان جا ناهار و شام می‌خوردند و می‌خوابیدند؛ تا همه این ناوگان به خوبی با مهمات و توپخانه مجهز شد. توپ‌های بسیاری را به دستور ایشان ساختند، چون هیچ توپ بزرگ یا کوچکی وجود نداشت؛ و ششصد ملوان حقوق‌بگیر (استخدام شدند) و نیز سرناخدای آن لورنزو دی بریتو بود، نجیب‌زاده‌ای کهنسال و باتجربه،^(۹۳) که به دستور وی (نائب‌السلطنه) در بیستم سپتامبر در مسیر مالاکا راهی دریا شد، زیرا فهمیده بودند که دشمن به آنجا خواهد آمد و چون در سال گذشته اخباری به دست آورده بودند که در سوندا نیز سه کشتی دیگر با یک کشتی پارویی کوچک در حال حرکت بوده‌اند؛^(۹۴) که به لطف خداوند شاید ناوگان با آنها روبرو شود و سرکوبشان سازد، تا دیگر نتوانند به این سرزمین‌ها بیایند و به تجارت ادویه‌ای بپردازند که در نظر دارند ...

ما توجه شما اعلیحضرت را به این حقیقت جلب می‌کنیم که جناب نائب‌السلطنه حکومت این سرزمین را در شرایطی سخت و بحرانی بر عهده گرفتند. این شرایط بسیار مهم و نامعمول هستند، چون ... انگلیسی‌ها در حال آمدن به دریای جنوب هستند و امسال، در این کرانه، دو کشتی ما را که عازم بنگال بودند^(۹۵) تصرف کرده‌اند که تاکنون سابقه نداشته است. به همین دلیل بسیار مهم است که شما عالیجناب به فوریت دستور دهید که برای این سرزمین مردان (مسلحی) با اسلحه و پول تامین شود، چون این مسئله هیچ تاخیری را برنمی‌تابد.»

کشیش خوان دوس سانتوس، که آن زمان در موزامبیک بود، دیدار آن دو کشتی انگلیسی را بدین ترتیب (در اثر خود *Ethiopia Oriental*, Pt. II, Liv. III, cap. xviii) شرح می‌دهد:

«در این زمان، هنگامی که وارد موزامبیک شدیم،^(۹۶) همه مردم این جزیره به سبب اخباری که شنیده بودند سراسیمه بودند، چون انگلیسی‌ها در حال آمدن به آنجا بودند. اخباری که فرماندار هند، مانوئل دی سوسا کوتینهو^(۹۷) برای فرماندار موزامبیک فرستاده و به وی خبر داده بود که آماده ورود آنها (انگلیسی‌ها) باشد، چون از راه زمینی اخباری از پرتغال دریافت داشته که یک ناوگان بزرگ انگلیسی در حال آمدن به هند است، و شاید که آنها اتفاقاً در مسیر خود دیداری هم از موزامبیک داشته باشند. بنابراین، ساکنان جزیره همه خوراکی و کالاهای خود را به دژ، که از همین رو بسیار پر ازدحام شده بود، بردند. دوم هیرونیمو دی آزودو، که در آن زمان فرماندار بود،^(۹۸) به فرماندار کرانه‌های ملیندا، براس دی آگوئیار خبر داد که به موزامبیک واپس نشیند. این فرد هم فوراً با دو فویست پر از سرباز، و نیز دو پانگایوس پر از تدارکات به آنجا آمد.^(۹۹) می‌شد از همه این کارها خودداری کرد، چون انگلیسی‌ها نیامدند مگر پس از دو سال، و تنها با دو کشتی. کشتی‌هایی که در سیزدهم ژوئن ۱۵۹۷^(۱۰۰) به مقابل موزامبیک رسیدند و گذشتند، سفر خود به سوی مالاکا را ادامه دادند، و در اینجا بود

که آنها (پرتغالی‌ها) سرانجام از آمدن این کشتی‌ها آگاه شدند.^(۱۰۱) پیش‌تر، در سال ۱۵۹۱م، شش سال پیش از آمدن این دو کشتی، یک کشتی تنها از انگلیس به موزامبیک آمده بود، که نخستین کشتی بود که از زمان فرانسیس دریک^(۱۰۲) به هند رفته بود. این کشتی مقابل تیتانگون لنگر انداخت (چشمه‌ای بسیار مشهور در هشت کیلومتری موزامبیک)^(۱۰۳) و در اینجا کشتی در بیست‌وهفتم اکتبر^(۱۰۴) همان سال آگیری کرد و سپس راه خود به سوی مالاکا را ادامه داد.^(۱۰۵)

گزارش کوتو درباره این رویدادها به شرح زیر است. پس از ثبت در (Dec. XII, Liv. I, cap. vii) ورود گالیوتی از موزامبیک به گوآ در نوزدهم آگوست ۱۵۹۷ چنین ادامه می‌دهد:

«این ناخدا نامه‌هایی از نونو دا کونها، فرماندار آن دژ، آورد^(۱۰۶) که در آن وی ابراز می‌داشت که در ژوئیه گذشته دو کشتی هلندی [انگلیسی]^(۱۰۷) در بندر تیتانگون^(۱۰۸) در فاصله پنج لیگی موزامبیک بوده‌اند. کمی بعدتر، پس از آگیری، به نظر وی چنین آمد که آنها مسیر خود به سوی سوندا را در پیش گرفته‌اند. این خبر، عالیجناب و همه شهر را به دردسر انداخت، چون امر بی‌سابقه‌ای بود، و این ملت (انگلیسی‌ها) هرگز پیرامون این سرزمین‌ها نیامده بودند.^(۱۰۹) او فوراً کشیش دوم آلکسیو دی منزس و همه ناخداهای که‌نسال را برای رایزنی فراخواند و نامه را به آنها نشان داد و گفت که اگر آن کشتی‌ها به آنجایی که گفته می‌شود بروند، ممکن است آسیبی بزرگ را متوجه دژ ما در مالاکا سازند؛ یعنی با برانگیختن مردمان همسایه علیه مالاکا و آسیب رساندن به تجارت آن سرزمین‌ها، که گسترده‌ترین تجارت در هند است، و نیز با گرفتن کشتی‌هایی که از چین و ژاپن می‌آیند و در آنها همیشه بیش از دو میلیون سکه طلای همه ساکنان شهرهای هند آورده می‌شود.^(۱۱۰) وی گفت آماده انجام هر تصمیمی است که شورا بگیرد، چون برای این هدف از پول، گالئون، گالی، فویست، توپخانه و هر چیزی که شاید لازم باشد، به خوبی برخوردار است؛ و از همه مهم‌تر، روحیه، جانفشانی و تمایل به انجام هر آنچه که خدمت به پادشاه باشد، چون برای خوش‌گذرانی به هند نیامده بلکه برای دفاع و گسترش آن آمده است، چنان‌که پیشینیان وی نیز چنین بودند. او از آنها خواست که نظر خود را به صورت مکتوب به وی بگویند تا بتوانند آزادانه‌تر، آنچه را که می‌اندیشند برای خدمت به خداوند و شاه نیک‌تر است بیان دارند، چون وی ناچار بود به وسیله آنها گزارشی به اعلیحضرت بدهد. طبق این پیشنهاد، آنان روز دیگر همه پیشنهادهای خود را به صورت مکتوب برای وی بردند؛ و در این پیشنهادها بیشتر افراد پذیرفته بودند که باید دو گالیون، سه گالی، و ده فویست، را با پانصد تن راهی کنند. ناوگانی که برای تامین امنیت آن نواحی، تعقیب کشتی‌های هلندی، و حمایت از آن نواحی در برابر چین و دیگر سرزمین‌ها کافی باشد. جناب دریاسالار پس از موافقت با این موضوع به کارگاه بزرگ ناوگان رفت که آنجا منصب بازرس درآمدها^(۱۱۱) وجود نداشت؛ چون ویسنسیو دی بونه، که به دستور ماتایاس دی آلبوکرک در این منصب

خدمت می‌کرد،^(۱۱۳) با شنیدن خبر آمدن جناب دریاسالار، در ژانویه ۱۵۹۷ به آن سرزمین رفته بود؛ و دریاسالار هم میل نداشت که دیگری را در آن منصب بگمارد، چون می‌گفت که آرزو دارد این وظایف را خود بر عهده گیرد، و به همین ترتیب گزارش شد؛ اما همین که دریاسالار به کارگاه کشتی‌سازی رفت، دوم فرانسیسکو دی نورونها را تا انتهای مدت ماموریت ناوگان، برای انجام این وظایف گمارد؛^(۱۱۴) و انبارهای توپخانه و مهمات را به برادر وی، دوم لوئیز دا گاما، سپرد؛^(۱۱۵) و به دوم آنتونیو دی لیما، که نامزد فرمانداری هرمز بود،^(۱۱۶) انبارهای تدارکات را داد، با این دستور که همه مسئولان گمرک‌خانه باید از وی اطاعت کنند، چنان‌که از خود وی اطاعت می‌کرده‌اند، و به تقاضاهای ساده و مکتوب وی برای تامین هر چیزی که برای ناوگان لازم است، عمل کنند.

او سپس به انتخاب سرناخدای آنجا پرداخت، که لورنزو دی بریتو بود، نجیب‌زاده‌ای کهنسال با تجارب فراوان^(۱۱۷) که سالیان سال به عنوان ناخدا و سرناخدای ناوگان در هند خدمت کرده و پیش‌تر فرماندار سوفالا بود (و چون پیش از پایان دوره ماموریت خود جابجا شده بود، شاه وی را برای سه سال دیگر در این منصب گمارده بود)^(۱۱۸) و مردی که بسیاری وی را شایسته آن می‌دانستند که نخستین جانشین برای حکومت هند باشد.^(۱۱۹) این نجیب‌زاده کار خود را با آماده‌سازی ناوگان آغاز کرد و جناب نائب‌السلطنه نیاسود تا زمانی که وی ناوگان را به بندر برد، او به ملوانان سه چهارم دستمزد آنها را داد و ملوانانی برای همه کشتی‌ها با دستمزدی بیشتر فراهم کرد. همه امور با چنان شتابی انجام گرفت که اندکی بعد همه ناوگان در بندر بود. ناوگان شامل دو گالئون بود، که پیش‌تر از آن سخن گفتیم، و در یکی از آنها سرناخدا و در دیگری آنتونیو پیرا کوتینهو فرماندار پیشین چائول بود. گالی‌ها دو فروند بودند و افرادی مانند دوم لوئیز دی نورونها فرزند کونده دی لینهارس بازرس پیشین درآمدها که در ۱۵۹۵ از پرتغال آمده بود و به طور موقت دریاسالار ناوگان بود،^(۱۲۰) و دیگری دوم جرونیمو دی نورونها فرزند دوم آنتونیو دی منزس بود. گالی دیگری، که قرار بود برای تکمیل سه فروند گالی در مالاکا به کار گرفته شود، سال گذشته و با ناخدایی روی دیاس دی آگوئیرا کوتینهو به آنجا رفته بود. فویست‌ها نه فروند بودند و ناخدهای آنها عبارت بودند از دوم فرانسیسکو هنریکوس که هم‌اکنون^(۱۲۱) به عنوان فرماندار مالاکا خدمت می‌کند،^(۱۲۲) استفانو تیشیرا دی ماسدو که هم‌اکنون فرماندار دژ موزامبیک است، آفونسو تلس دی منزس فرزند فرانسیسکو دی سیلوا دی منزس، نیکولائو پیرا دی میراندا فرزند هنریکو هنریکوس دی میراندا، پیشکار سابق کاردینال دوم هنریکو در مدتی که ایشان کاردینال بودند و بعد از اینکه شاه شدند او مهتر اسب‌های ایشان گردید، لوئیز لوپز دی سوسا، جرونیمو بوتلهو که دگر بار منصب فرمانداری مالاکا را داشت که همراه با نائب‌السلطنه دوم مارتیم آفونسو دی کاسترو،^(۱۲۳) خورگه دی لیما بارتو، دوم دیگو لوبو فرزند رودریگو لوبو و جوآئو دی سیشیاس درگذشت. این ناوگان بندر گوا

را در بیست و چهارم سپتامبر به قصد سوندا ترک کرد...

کشتی‌های هلندی [انگلیسی] که نونو دا کونها درباره آنها به عالیجناب خبر داده بود، همین که در تیتانگون آگیری کردند، بادبان کشیدند و در راستای کرانه‌های هند تا پایین گوآ آمدند^(۱۲۳) و سپس به سمت کرانه مالاور تا دماغه کوموریم رفتند، و در آنجا به چند کشتی بازرگانی برخوردند که گوآ را به قصد بنگال ترک کرده بودند تا برنج بار بزنند، و آن کشتی‌ها را گرفتند و غارت کردند و از آنها پول هنگفتی به دست آوردند که آن را برای خرید بار می‌بردند^(۱۲۴). به یاد می‌آورم که یکی از آنها به دیگو کاتیلا تعلق داشت، فرد ممتازی^(۱۲۵) از گوآ، که بعد وی را با دیگر پرتغالی‌ها آزاد کردند و حتی چیزهایی برای آنها فراهم کردند، و سپس راه خود به سوی مالاکا را ادامه دادند^(۱۲۶) و چنان که در ادامه خواهیم دید، وارد آن کرانه شدند.

کوتو در فصل دوازدهم همان کتاب از واپسین دهه بدین ترتیب کارهای عجیب ناوگانی را شرح می‌دهد که برای تنبیه این فرصت طلب‌ها گسیل شده بود:

«پیش‌تر، در فصل هفتم، گفتیم که لورنزو دی بریتو، سرناخدای ناوگانی که عالیجناب دریا سالار نائب‌السلطنه وی را در پی کشتی‌های هلندی [انگلیسی] به مالاکا فرستاده بود، گوآ را در بیست و چهارم سپتامبر ۱۵۹۷ ترک کرد. او و همه ناوگان سالم به مالاکا رسیدند مگر یک گالیوت، به ناخدایی لوئیز لویز دی سوسا، که به دلیل طوفان به کرانه‌های مانار رفته و آنجا در هم شکسته بود. اما ناخدا و همه ملوانان سوار ناوی شدند که آنجا را به قصد مالاکا ترک کرده بود و به ناوگان پیوستند. هنگامی که لورنزو دی بریتو با این ناوگان در مالاکا بود، از طریق یک کشتی که قبلاً کوچین را ترک کرده بود، فهمید که دو کشتی هلندی [انگلیسی] در دماغه کوموریم منتظر هستند؛ و از همین روی شورایی با حضور لورنزو دی بریتو، مارتیم آفونسو دی ملو کوتینهو فرمانده آن زمان دژ^(۱۲۷) و فرانسیسکو دا سیلوا دی منزس که در این منصب خدمت کرده بود^(۱۲۸) و افراد باتجربه دیگری تشکیل شد. بنا بر نظر عمومی، همگی تصمیم گرفتند که لورنزو دی بریتو و همه ناوگان وی باید به سوندا و کرانه‌های جاوه بروند، چون کمی پیش‌تر ساکنان آن ناحیه دست به تاراج دارایی‌های پرتغالی‌ها و بومیان مسیحی گشوده و آنها را کشته و اموالشان را غارت کرده بودند^(۱۲۹). شاید او بتواند شاهان را ترغیب کند که در بندرهایشان کشتی‌های اروپائیان بیگانه را نپذیرند؛ وی باید بکوشد دو انگلیسی را، که معلوم شده بود در بالی هستند، دستگیر کند، تا هنگامی که دیگران همراه سرمایه برای بار زدن ادویه بیایند،^(۱۳۰) و باید هرآنچه را که مناسب خدمتگزاری به اعلیحضرت می‌داند، انجام دهد.

این دستور فوراً اجرا گردید و ناوگان به راه افتاد^(۱۳۱) در حالی که به خوبی به همه چیزهای مورد نیاز

مجهز شده بود. گرچه جناب نائب‌السلطنه، ضمن دستورهایش، به لورنزو دی بریتو هشدار داده بود که نباید بگذارد به کشتی‌هایی که حین رفتن به سوندا و گوآ می‌بینند حمله شود، اما او به این دستور اعتنای چندانی نکرد. او پس از یافتن کشتی‌هایی که حامل تدارکاتی بودند که ناوگان بدانها نیاز داشت، دستور می‌داد که هرچه لازم است گرفته شود بدون اینکه بهای آن پرداخت شود. این کشتی‌ها می‌رفتند و در جاوه و سوندا دربارهٔ این ناوگان و ستمی که بر آنان رفته بود سخن می‌گفتند و در این باره همه به یکدیگر هشدار می‌دادند. خورگه دی لیما، ناخدای یکی از گالیوت‌ها، یکی از سوماهای^(۱۳۳) چینچئوها^(۱۳۴) را که بار ادویه داشت تصرف کرد. ناخداهای گالی‌ها نیز با سومایی که چینچئویی‌ها را حمل می‌کرد، چنین کردند. با رسیدن این اخبار به سوندا همه به نیرنگ و پنهان کاری روی آوردند تا اینکه چند پرتغالی و عامل ناوگان را در ساحل دستگیر کردند. نه این هشدار کافی بود و نه این حقیقت که هنگامی که در یاسالار ناوگان دوم لوئیز دی نوروها، با قایق‌های گالی‌ها و سایر قایق‌ها برای آگیری آمد، افرادی که در ساحل بودند در برابر آنها مقاومت کردند؛ چون دچار کمبود آب بودند، گالی‌ها تا اندازهای از گالئون‌ها دور شدند تا آب به دست آورند؛ در این هنگام قایق‌های پارویی متعددی علیه آنان آمدند و آنها را تعقیب کردند؛ چون گالی‌ها به سبب کالاهایی که از سوماهای چینچئویی‌ها غارت کرده بودند به آرامی حرکت می‌کردند، توپخانه نمی‌توانست کاری بکند؛ و نیز هیچ کدام از آنها بیش از بیست سرباز نداشت و مابقی در ساحل بودند؛ و اینها چنان بی‌احتیاط بودند که دشمن به سادگی به میانشان رفت و سه ناخدا، دوم لوئیز، دوم جرونیمو دی نوروها و روی دیاز دی آگوئار کوتینهو را کشت. سرناخدا، لورنزو دی بریتو نتوانست تا پایان این نبرد به کمک آنها بیاید، چون در آن زمان پشت محلی بود که مدی بزرگ در آن جریان داشت، و چنان تندبادی می‌وزید که هیچ‌یک از گالئون‌ها و گالیوت‌ها نمی‌توانستند لنگر بردارند. سرناخدا برای چند روز از ناخداهای گالی‌ها خشمگین بود چون فکر می‌کرد که آنها، با سرعتی که لازم بود، از دستورهای وی پیروی نکرده‌اند.^(۱۳۵)

چون در این زمان بادهای موسمی به سوی مالاکا بود، او روز بعد به راه افتاد بدون اینکه به سبب این حمله، آن بندر^(۱۳۶) یا جای دیگری را در آن سرزمین تنبیه کند یا از آنها غرامتی بستاند؛ گرچه به سبب قدرت آن ناوگان می‌شد در همهٔ کرانه‌های جاثو ماموریت‌های موفقیت‌آمیزی انجام گیرد. او در دهم ژوئیه ۱۵۹۸^(۱۳۷) به مالاکا رسید و تا اول ژانویه آنجا ماند، و در این زمان به قصد گوآ به راه افتاد.^(۱۳۸) در این مدت می‌توانست راهی دستگیری هلندی‌هایی [انگلیسی‌هایی] شود که در پی آنها به راه افتاده بود، و اینان پس از اینکه در مسیرهای گوناگونی حرکت کرده و تنها یکی از کشتی‌هایشان باقی مانده بود، و کشتی دیگر را سوراخ کرده بودند، به بندر کداه رفتند که شصت مایل با مالاکا فاصله دارد و از آنجا اخبارشان به سرعت پخش گردید.^(۱۳۹) دیگر سودی نداشت که فرماندار دژ و افسران شورا از وی بخواهند به کداه

برود، تا آن کشتی را تصرف کند. او نه این کار، و نه هیچ‌یک از کارهای بسیار دیگری را که به وی پیشنهاد کرده بودند، انجام نداد. جناب نائب‌السلطنه پیش از ورود به گوا از کارهای لورنزو دی بریتو آگاه شده بود، چون بسیار آهسته می‌آمد، پیش از اینکه پیاده شود، به وسیله منشی برای لورنزو دی بریتو پیام فرستاد که باید در خانه‌اش بماند، تا زمانی که از اتهام‌هایی که فهرست آنها را برایش خواهد فرستاد، و برگرفته از نامه‌های فرماندار، بازرس مالاکا و دیگران است، خود را تبرئه سازد. جناب نائب‌السلطنه برای بررسی دلایل وی شورا را فراخواند و به آنان دستور داد که حکم دهند، چون می‌خواست در آن سرزمین روشی را معمول دارد تا شورا خطاهایی را که ناخدا در جنگ مرتکب می‌شد کیفر دهد و نه قاضی‌ها. اما شورا به دلایل شخصی نمی‌خواست در این باره دخالت کند. منافع عموم در این میان مطرح بود و آنها موافقت کردند که این کار به شیوه‌های مرسوم انجام گیرد، و چنین شد. دادگاه عالی لورنزو دی بریتو را محکوم کرد که مبلغی هنگفت پرداخت کند و او این مبلغ را پیش از بر عهده گرفتن فرماندهی دژ سوفالا، که بدان منصب گمارده شده بود، پرداخت کرد.^(۱۳۶)

گرچه بدین ترتیب، ناوگانی که فرماندهی آن را لورنزو دی بریتو بر عهده داشت، نتوانست وظیفه‌ای را که برای آن گسیل شده بود، به انجام رساند، اما از طریق همین مورخ (کوتو) می‌فهمیم که چطور ناوگان پرتغالی دیگری به آن دو کشتی راهزن برخورد، و اینکه نتیجه این رودررویی چه شد. در فصل شانزدهم همان کتاب از دهه دوازدهم کوتو چنین می‌نویسد:

«هنگامی که ناوگان لورنزو دی بریتو همچنان در سوندا بود، کسانی که در مالاکا بودند هنوز از کشتی‌های هلندی [انگلیسی] که پیش‌تر در حال رفتن به همان کرانه‌ها بودند، اطلاعی نداشتند.^(۱۳۷) ناوگانی که قرار بود به هند برود، آماده شده و به این ترتیب بود: کشتی میگوئل دا کونها که قرار بود فرانسیسکو دا سیلوا دی منزس سوار آن شود و منصب وی به عنوان فرماندار آن دژ به پایان رسیده بود^(۱۳۸) و به عنوان سرناخدای همه ناوگان عازم می‌شد؛ کشتی مسیر چین با ناخدایی روی مندر دی فیگوئیردو؛ کشتی لوئیز دی مندوزا که ناخدای آن برادر زنش بود؛ کشتی دیگری از فرانسیسکو دا سیلوا دی منزس که از چین آمده بود و ناخدای آن فرنانو دی آلمیدا بود؛ دو جنگ و یک گالیوت کوچک. مقرر شده بود که همه این کشتی‌ها روز دوازدهم سفر کنند. روز قبل جوائو گومز فایو بدون اینکه منتظر باقی ناوگان بماند، که روز بعد لنگر کشیدند، به دریا زد. در روز نهم، هنگامی که سی لیگ با مالاکا فاصله داشت، در عرض جزایر پولویارسلا،^(۱۳۹) جوائو گومز فایو که پیشاپیش ناوگان بود، دو کشتی هلندی [انگلیسی] را دید و آنها را فوراً شناخت، و به همین منظور بازگشت، تا زمانی که باقی ناوگان را دید. او بلمی^(۱۴۰) پارویی را راهی کشتی فرانسیسکو دا سیلوا دی منزس کرد، و پیام داد که آنها کشتی‌های هلندی [انگلیسی] هستند. کشتی‌های انگلیسی هم به محض اینکه کشتی جوائو گومز فایو را دیدند با

گستاخی بسیار به سوی آن رفتند.

با رسیدن بلم پیام‌رسان، فرانسیسکو دا سیلوا دی مندز همه ناخداها و دیگران را در کشتی خود گرد آورد و اخبار را بدیشان گفت و جویای راهکار شد. این اخبار برخی را سخت آشفته ساخت، و به تدریج اختیار کشتی‌ها از دست خارج گردید. برخی افراد از فرانسیسکو دا سیلوا دی مندز درخواست کردند که به مالاکا بازگردند، و اینکه این باد به آنها کمک می‌کند به آنجا بازگردند، و نباید خطر کنند و به هند بروند، چون دشمن بی‌گمان آنها را دنبال خواهد کرد و به هر طریقی ایشان را خواهد آزد. در این شرایط که مردم ما بی‌نظم شده بودند، مسلم بود که آن کشتی‌ها یکی پس از دیگری به تصرف دشمن در می‌آیند. در میان ناله و زاری بسیار، کم نبودند مردانی که دل در گرو شرف خود داشتند و مداخله کردند و به فرانسیسکو دا سیلوا دی مندز گفتند که نه تنها باید با آن کشتی‌ها بجنگند، بلکه می‌توانند تنها با قایق‌های خود به جنگ آنان بروند و نابودشان کنند، و اینکه وی باید گام پیش نهد و خداوند وی را پیروز خواهد کرد. در پی این گفته‌ها، و این حقیقت هولناک که ممکن است دشمن پیش از رسیدن آنان به مالاکا بر ایشان چیره گردد، آنها آماده نبرد با دشمن شدند.^(۱۳۴)

کشتی‌های ما لنگر انداخته بودند و کشتی جواو گومز فایو پیشاپیش آنها بود، که از گلوله باران دشمن، واپس کشیده بود. دشمن نیز با دیدن ناوگان ما نتیجه گرفته بود که همه کشتی‌ها بازرگانی هستند و می‌توان با خطری اندک سودی بیشتر به چنگ آورد؛ بنابراین آماده شدند تا به ناوگان حمله برند، و چنین کردند و با پرچم‌های سفید بسیار و درفش‌های زیبا به سوی کشتی‌های ما آمدند، و آن سوی کشتی جواو گومز فایو لنگر انداختند. یکی از کشتی‌های ما با توپ خود ناگهان کشتی‌های دشمن را زیر آتش گرفت،^(۱۳۵) و به یکی از آنها به شدت آسیب رساند. در نتیجه آنها پرچم‌های سفید خود را پایین کشیدند و پرچم‌های ابریشمین دیگری را برافراشتند، گویا که از آن نبرد خشنود شده‌اند؛ و سپس گلوله باران شدیدی را آغاز کردند که بر اثر آن کشتی جواو گومز فایو بیشترین آسیب را دید، گرچه این کشتی نیز تقریباً به خوبی مقابله کرد، و او در همه این مدت در میانه ناو ایستاده بود و عملیات توپخانه را هدایت می‌کرد. سایر کشتی‌ها نیز به خوبی با آتشباری آنها مقابله کردند، و بدین ترتیب درگیری بسیار شدیدی پیش آمد که از غروب، یعنی آغاز درگیری‌ها، تا ساعت هشت شب ادامه یافت. از آن زمان تا بامداد افراد ما مشغول آماده‌سازی بودند، چون مصمم بودند که به نبرد بپردازند، و وارد آن کشتی‌ها شوند، چون در این زمان شجاعتی بیشتر نشان می‌دادند، و پس از انجام کارها، با نظمی بسیار خوب حرکت کردند، و دشمن گاه به جناح‌ها حمله می‌کرد. بدین ترتیب آنها برای هشت روز متوالی ادامه دادند و با خشونت بسیار جنگیدند، و دشمنان به سبب کشتی‌های سبک‌تر خود نمی‌گذاشتند که افراد ما وارد آنها شوند. همه کشتی‌ها آسیب دیده، و افرادی هم زخمی شده بودند، و در کشتی

فرانسیسکو دا سیلوا دی منزس، گلوله‌ای به داخل اتاقی رفته بود که همسر و دختران او آنجا بودند، و دختر بزرگ‌تر و دو کنیز را کشته بود. دشمن هم بی‌آسیب نجسته بود، چون توپخانه کشتی‌های ما شدیداً به کشتی آنها آسیب زده و در کناره‌های آنها سوراخ‌هایی درست کرده بود که مشکل بسیاری برای آنها ایجاد می‌کرد. آنها مصمم بودند که وارد کشتی لوئیز دی مندوزا شوند که برای این هدف آنها از همه مناسب‌تر به نظر می‌رسید و به سمت آن آمدند، اما کشتی‌های ما به یاری آن کشتی رفتند، و ناگهان بر دشمنان حمله بردند، و به شدت به آنها آسیب زدند. با توپخانه کشتی‌هایشان را در هم کوبیدند، و شمشال‌ها با چنان شدتی آتش می‌کردند، که دشمنان را واپس نشاندند.

در این زمان فاجعه‌ای روی داد و باروتی که در وسط کشتی دریاسالاری دشمن بود، منفجر شد، که آسیب بسیاری را در پی آورد، و بسیاری را سوزاند و سبب شد آنها عقب‌نشینی کنند، درحالی‌که عملاً درهم شکسته شده بودند. جواو گومز فایو که دوست داشت کسانی را که در مالاکا هستند از آن رویداد باخبر کند، سربازی به نام آنتونیو لویز دی آلمیدا را با نامه‌ای از طرف خودش و نامه دیگری از طرف فرانسیسکو دا سیلوا دی منزس نزد فرماندار گسیل کرد و در این نامه‌ها وی را از آنچه کرده بودند و وقایعی که روی داده بود، آگاه ساخت. ناوگان ما سپس راه کوچیم را در پیش گرفت. فرماندار مالاکا،^(۱۳۶) به محض اینکه آنتونیو لویز دی آلمیدا با نامه‌ها وارد شد، فهمید که چه روی داده است، و فوراً دو بلم بسیار سبک را گسیل کرد تا ببیند کشتی‌های هلندی [انگلیسی] در چه عرضی قرار دارند. این بلم‌ها تا پولوبوتوم^(۱۳۷) رفتند، بدون اینکه خبری از آنها به دست بیاورند؛ و چون نمی‌توانستند تا نیکوبار بروند، بازگشتند، بی‌آنکه خبری از دشمن داشته باشند. در نتیجه او کشتی بزرگ‌تر دیگری را به جزیره پولووریرا^(۱۳۸) و نیکوبار فرستاد، تا در پی دشمنان بگردد؛ و چون ممکن بود دشمنان هنوز در آن نواحی باشند، آن کشتی، همراه با سه کشتی که هنوز در بندر آنجا لنگر انداخته و بسیار مجهز بودند، قرار بود به دنبال آنها بگردد. او بلمی را نیز راهی سوندا کرد و بدین وسیله لورنزو دی بریتو را از آنچه روی داده بود، مطلع کرد.^(۱۳۹) قایقی که ناخدا راهی نیکوبار کرده بود نیز بدون خبر بازگشت. دشمن به بندر کداه پس نشست،^(۱۴۰) در حالی که کشته‌های بسیاری داده بود، و باقیمانده‌گان چنان آسیب دیده بودند، که مدت زیادی صرف بهبودشان شد. به سبب افراد بسیاری که ناوگان ما آنها را کشته بودند، کشتی کوچک‌تر را در آن بندر رها کردند و همه دارایی خود را به کشتی فرماندهی بردند؛^(۱۴۱) و چنان با شتاب گریختند، که برخی زخمی‌های خود را در کرانه جا گذاشتند؛ چون بومی‌ها می‌خواستند به سبب تباهکاری‌هایی که نسبت به ایشان مرتکب شده بودند، به آنها حمله برند؛ و دشمنان راه بنگال را در پیش گرفتند، و در عرض مارتاوانو واقع در کرانه‌های پگو، در ماکارثو^(۱۴۲) از میان رفتند.

دلیلی نمی‌بینم که در درستی روایت بالا درباره سرنوشت آخرین کشتی بازمانده از ناوگان

ناخدا وود، تردید روا دارم.^(۱۵۳) اما باید پرسید که چگونه می‌توان این گفته را با نوشته‌های پورچاس تطبیق داد؟ وی در Pilgrimes, Pt. I, Bk. III, pp. 110, 113، ترجمه گزیده‌ای از یک نامه اسپانیایی به دست می‌دهد که آن را در میان نامه‌های هکلت یافته بوده است. او مقدمه‌ای کوتاه با این عنوان بدان می‌افزاید: «سفر آقای بنجامین وود به هند شرقی و سرنوشت اندوهبار وی در آنجا» او پس از نقلی از نامه هکلت (u. s., p. xlv, n) به شرح آغاز این سفر، و نقل سطوری از نامه ملکه به امپراطور چین می‌پردازد، و می‌افزاید:

«این، سفر افتخارآمیز آنها، و سفارش نامه مشفقانه اعلیحضرت برای شاه چین درباره امور تجاری آنان، کامیابی درخوری نداشت، بلکه به فاجعه‌ای دوگانه انجامید؛ نخست از میان رفتن فاجعه‌بار ناوگان، و دیگر نابودی تاریخ و ماجراهای این رویداد اندوهبار. چند تخته‌پاره، همانند بازمانده‌های یک کشتی مغروق، تاکنون رهاورد ما از هند غربی بوده است، که به ما درباره این اقدام نافرجام در هند شرقی اطلاعاتی می‌دهد. کجای این زمین پر از بدبختی‌های ما نیست؟ این اطلاعاتی که ما به واسطه نامه‌های بریده بریده^(۱۵۴) آلكازار دی ویلا سینور، بازرس دربار سلطنتی در سانتو دومینگو، و قاضی هیئت در پورتوریکو، و سرناخدای استان‌های اندولوزیای نو، که به شاه و شورای سلطنتی وی در هند نوشته‌اند، در دست داریم، گزیده‌ای از آن، تا آنجا که به این رویداد مربوط می‌شود، در اینجا آورده می‌شود، و در آن، خواننده هیچ نسبت راهزنی و دزدی دریایی را به آنها نمی‌یابد، گفته‌های یک اسپانیایی، که لابلای آن اعمال انگلیسی‌ها در زمان جنگ میان آنها و اسپانیا آورده شده است.^(۱۵۵)

گزیده‌ای از نامه‌ای با عنوان «از پورتوریکو به تاریخ دوم اکتبر ۱۶۰۱» چنین آغاز می‌شود: «و ماموریت دیگری که بازرس سلطنتی به من سپرد، مجازات متخلفانی بود که مقادیر هنگفتی از کالاهای اعلیحضرت را در جزیره ویتاس ربوده بودند. من درباره وضعیت خود در پایان سال گذشته، شرحی برای اعلیحضرت فرستادم، و در آن گفته‌های توماس نامی را هم گنجانده بودم: یک انگلیسی که درباره کالاهای خود و همراهانش در جزیره یاد شده سخن گفت، و در این مورد من تنها مختصری از ماجرا، و وضعیت امور را می‌گویم، که طبق آن معلوم می‌شود سه کشتی از انگلیس راهی هند شرقی پرتغال شدند و سه کشتی پرتغالی را گرفتند که از آن اتباع شما اعلیحضرت بودند. یکی از آنها از شهر گوآ می‌آمد که آنها از ناخدای کشتی سنگ‌های گران‌بهای بسیاری گرفتند، که به گفته ناخدا آنها را برای اعلیحضرت حمل می‌کردند و میزان آن در گزارش یاد شده آمد. آنها همچنین با خود کیسه‌های بسیاری حاوی سکه‌های چهار و هشت رئالی داشتند که برای پرداخت دستمزد سربازانی بود که اعلیحضرت در پادگان، در دژ مرزی هند، دارد و انگلیسی‌ها آنها را از این افراد ربودند، و کالاهای بسیار

بیشتری که متعلق به اتباع شما بودند. به سبب بیماری تنها چهار تن از انگلیسی‌ها باقی ماندند، و همه کالاهایی را که می‌توانستند، در شناوری گذاشتند که از شما و اتباع شما اعلیحضرت ربوده بودند و با آنها اتفاقاً راهی رودخانه‌ای در جزیره ویتاس شدند^(۱۵۶) که سه لیگ با این جزیره فاصله دارد. در آنجا کالاهای خود را به خشکی بردند و در همان جا شناورهای آنها غرق شد و از میان رفت. از این رو آنها در جزیره ماندند و تنها یک قایق کوچک داشتند که از تخته درست شده بود، که آن را در راس سنت جان در همین جزیره از برخی ماهیگیران گرفته بودند و با آن برای آبیگری آمدند و جرج نامی را آنجا باقی گذارند، فردی انگلیسی و یکی از چهار تنی که وارد جزیره ویتاس شده بودند.»

این نامه سپس چگونگی یافته شدن این محموله را روایت می‌کند که شش اسپانیایی (با ذکر نام) آن را یافتند، که درباره این گنجینه چیزهایی شنیده بودند. در نتیجه این شش تن تصمیم گرفتند انگلیسی‌ها را بکشند و بارها را بدزدند. آنها توانستند ریچارد، دانیل و جورج را بکشند اما توماس توانست سوار بر کنده‌ای به خاک اصلی پورتوریکو بگریزد و بر اساس اطلاعات وی این آدمکش‌ها دستگیر، محاکمه و اعدام شدند.

اکنون مسلم است که ممکن نیست این چهار تن جزو خدمه کشتی‌های وود بوده باشند. وود تنها دو کشتی پرتغالی را گرفت که از گوا برای بار زدن برنج راهی بنگال بودند. همچنین دیدیم که آخرین این سه کشتی در خلیج بنگال غرق شد، بنابراین به دشواری ممکن است از کسی از نجات‌یافته‌ها در یکی از جزیره‌های کرانه پورتوریکو سخن رفته باشد. اما مشروح رویدادهایی که در این نامه آورده شده است، بدون هیچ گونه تردیدی نشان می‌دهد که این چهار انگلیسی جزو افراد لانکاستر بوده‌اند. شرح مسافرت کشتی ادوارد بوناونچر درباره تصرف و غارت دو کشتی از سه کشتی پرتغالی است که با این کشتی مواجه شده بودند و از هند عازم مالاکا بودند (همان «دژ مرزی» که به آن اشاره شد) و یکی از آنها از گوا بود،^(۱۵۷) و از شیوع بیماری وحشتناک در میان افراد کشتی می‌گوید، در حالی که ادموند بارکر، یکی از راویان، پس از شرح ترتیب زمانی توقف دو کشتی فرانسوی در سانتو دومینگو، از فوریه تا آوریل ۱۵۹۴، که بازمانده همراهان لانکاستر در آنها بودند، می‌گوید: «در این میان یک کشتی از نیوهاون به جایی آمد که ما بودیم، و از طریق این کشتی از سرنوشت هفت تن از مردان خود آگاه شدیم که آنها را پشت سر خود در جزیره مونا گذاشته بودیم،^(۱۵۸) که دو تن از آنها حین کوشش برای گریز از روی صخره‌ها گردنشان شکست، و سه تن دیگر را اسپانیایی‌هایی کشتند که از سانتو دومینگو آمده بودند، و ما این را از طریق افرادمان فهمیدیم که سوار کشتی ادوارد شده بودند، چه این کشتی دو بازمانده