

## O PAPEL DE MACAU NO COMÉRCIO MARÍTIMO CHINÊS E A PRATA DO JAPÃO

Leonor Díaz de Seabra  
Universidade de Macau

Maria de Deus Manso  
NICPRI/Universidade de Évora

### ABSTRACT

The main goal of this paper is to study the role of Macau in the Maritime Trade since the 16<sup>th</sup> to the 18<sup>th</sup> centuries. There were two commercial and cultural routes that linked China and Europe in ancient times: one, the Overland Silk Routes, divided in Northern and Southern routes, began in Xi'an (Chang'an), went through the Gansu Province and Shaanxi Province, crossing Central Asia by several different routes which crossed deserts, mountains and steppes until Western Asia; another, the Maritime Silk Routes.

**Key words:** Macau, maritime trade, silk route, silver.

A China fica situada no limite oriental da Ásia e a civilização chinesa desenvolveu-se em torno da bacia do rio Amarelo, estendendo-se até à bacia do rio Yangtzé (Yangzi). A civilização chinesa aparece ligada a uma agricultura localizada quase exclusivamente nas planícies e nos vales, pelo que as montanhas nunca eram exploradas, havendo aí populações de tipos diferentes. Além disso, existia uma nítida distinção entre o mundo dos pastores e agricultores, pois a criação de gado limitava-se aos animais de tiro e de carga necessários à actividade agrícola<sup>1</sup>.

Com a dinastia Tang (618-907), a China, país agrícola e privilegiando as relações com o interior do continente, cresceu e consolidou-se como um espaço terrestre, controlando a rota do comércio da seda, que atravessava os planaltos da Ásia Central<sup>2</sup>. Após o colapso desta dinastia, seguiu-se a época turbulenta das Cinco Dinastias (907-960)<sup>3</sup> e dos Dez Reinos (no Sul)<sup>4</sup> e,

---

<sup>1</sup> GERNET, Jacques (1976), *O Mundo Chinês: Uma Civilização e uma História*, vol. I. Lisboa: Edições Cosmos, pp. 36-37.

<sup>2</sup> MOTE, Frederick W (2003), *Imperial China (900-1800)*. Cambridge, MA, London: Harvard University Press, pp.5-6.

<sup>3</sup> As "Cinco Dinastias" (907-960) – período, no Norte, que se seguiu ao desmembramento do império Tang: Liang, Tang, Jin, Han e Zhou. J.A.G. Roberts, *A History of China*. p. 78.

<sup>4</sup> Constituídos por 10 estados independentes, em que a fragmentação política parece ter favorecido o crescimento do comércio entre estes estados, começando a ser usadas as notas promissórias (antepassadas do papel-moeda). Cf. ROBERTS, J.A.G. (2006), *A History of China*. Houndmills, [England]: Palgrave Macmillan, p. 79.

finalmente, a China foi reunificada pela dinastia Song (960-1279)<sup>5</sup>. Estes, contudo, não conseguiram sustentar o avanço das tribos nômadas e, em 1004<sup>6</sup>, perderam o controle das províncias do Norte, acabando mesmo por perder o domínio da bacia do rio Amarelo - berço da civilização chinesa -, em 1125<sup>7</sup>. Como consequência, a capital imperial deslocou-se do interior setentrional (em Kaifeng) para o litoral meridional (Hangzhou)<sup>8</sup>. Perdendo, assim, o controle da Rota da Seda, a dinastia Song trocou o comércio terrestre pelo marítimo, passando, então, os marinheiros chineses a frequentar os portos do Japão, Ásia do Sudeste e, talvez, a África Oriental<sup>9</sup>. Com o desenvolvimento do comércio naval deu-se um aumento de volume de negócios e uma maior diversificação de produtos, aparecendo também as primeiras cidades de grande comércio, como a de Ch'uanzhou (Quanzhou). Na dinastia Song dá-se uma série de desenvolvimentos revolucionários: aumento da produção agrícola, aumento da urbanização e da população, inovações técnicas, crescimento do comércio, um sofisticado sistema de exames, o crescimento da elite literária (os literatos), uma nova interpretação da filosofia de Confúcio (Neo-Confucionismo)<sup>10</sup>. A China entrou, assim, nas grandes rotas do comércio e do desenvolvimento cultural<sup>11</sup>.

Na época dos Song (Sung), o Estado não só obtinha uma parte muito importante das suas receitas das taxas aplicadas ao artesanato e ao comércio, mas tornou-se ele próprio comerciante e produtor, criando manufacturas e empresas comerciais, que eram geridas pelos seus funcionários, e desenvolvendo sistematicamente os monopólios do Estado, de modo a prover ao abastecimento dos seus exércitos e ao rápido crescimento das despesas de guerra<sup>12</sup>. A evolução económica esteve ligada à comercialização dos produtos agrícolas, à expansão da economia monetária e a um surto generalizado dos tráficos e das correntes comerciais. Esta evolução comercial, que englobava o conjunto do Império e de que o Estado era o maior beneficiário, aumentou no tempo dos Song do Sul (séculos XII e XIII). Este surto económico, dos séculos XII-XIII, levou ao aumento considerável dos meios de pagamento e à difusão da economia monetária<sup>13</sup>. Ora, como a moeda de cobre não satisfazia as necessidades do desenvolvimento económico e do aumento das despesas de guerra, deu-se um incremento do uso da prata não amoedada, que tinha começado a divulgar-se a sul do curso inferior do Yangzie e no Sichuan, na

<sup>5</sup> WRIGHT, David Curtis (2011), *The History of China*. Santa Barbara (California): Greenwood, p. 73.

<sup>6</sup> Khitan Liao. Cf. TANNER, Harold (2010), *China: A History*, vol. 1. Indianapolis: Hackett Pub. Co., pp. 202-207.

<sup>7</sup> A dinastia Song divide-se em duas: Os Song do Norte (960-1127), quando o Império Jin conquistou o Norte da China aos Song (1127), e os Song do Sul, pois a dinastia Song passou a controlar somente o Sul da China (1128-1279). Cf. TANNER, Harold M. (2010), *China: A History*, vol. 1. Indianapolis: Hackett Pub. Co., 2010, p. 201.

<sup>8</sup> TANNER, Harold M (2010), *China: A History*, vol. 1. Indianapolis: Hackett Pub. Co., p. 205.

<sup>9</sup> *Ibidem*, p. 219.

<sup>10</sup> *Ibidem*, pp. 217-218.

<sup>11</sup> *Ibidem*, pp. 229-233.

<sup>12</sup> LOMBART, Denys (1971), *A China Imperial*. Lisboa: Arcádia, pp. 146-147.

época das Cinco Dinastias, estendendo-se, no século XI, à China do Norte, onde os Uigures da Ásia Central - que comercializavam com os territórios do Médio Oriente e que importavam prata - contribuíram para a difusão deste novo meio de pagamento. No Sichuan, em 1204, o Estado passou a emitir notas de banco (papel-moeda)<sup>14</sup>, inicialmente emitido como certificados de depósito - que foram os precursores da nota de banco - pelos ricos mercadores e financeiros de Chengdu, no Sichuan, a título privado<sup>15</sup>. Isto contribuiu para o desenvolvimento da economia privada e estadual, na época dos Sung (Song), e permitiu reduzir as emissões de moeda de cobre, no tempo dos Sung do Sul, embora o seu uso exagerado tivesse agravado a desorganização da economia nas vésperas da invasão mongol. Simultaneamente, desenvolveu-se, nos centros comerciais, o uso de papéis de crédito: o cheque, a ordem de pagamento e a letra de câmbio, que apareceram no século XI<sup>16</sup>.

Nos inícios do século XIII, a Ásia Central foi dominada pelos Mongóis, comandados por Gengis (Chinggis) Khan (1162?-1227), que iniciou as suas campanhas em 1206<sup>17</sup>. Em 1239, os Mongóis comandados por Khubilai Khan iniciaram os ataques contra os Sung (Song) e, de vitória em vitória, acabaram por derrotá-los completamente em 1279, iniciando-se oficialmente a dinastia mongol dos Yuan (1279-1368)<sup>18</sup>. Com esta dinastia regressou-se à situação da época dos Tang, com a China - de forte tradição terrestre - a dominar a rota caravaneira da seda, ganhando esta uma nova e maior dimensão. A *pax mongolica* (paz mongólica) e o aumento do comércio ao longo da Rota da Seda permitiu o estabelecimento dos primeiros contactos entre a China e o Ocidente<sup>19</sup>. Uma série de mercadores europeus chegaram à China através da Ásia Central, entre eles o veneziano Marco Polo, assim como padres católicos, tais como Giovanni de Plano Carpini (1246), William de Rubruck (entre 1253 e 1255) e Frei João de Montecorvino

---

<sup>13</sup> *Ibidem*.

<sup>14</sup> MOTE, Frederick W. (2003), *Imperial China (900-1800)*. Cambridge, MA, London: Harvard University Press, p. 766.

<sup>15</sup> LOMBART, Denys (1971), *A China Imperial*. Lisboa: Arcádia, p. 107.

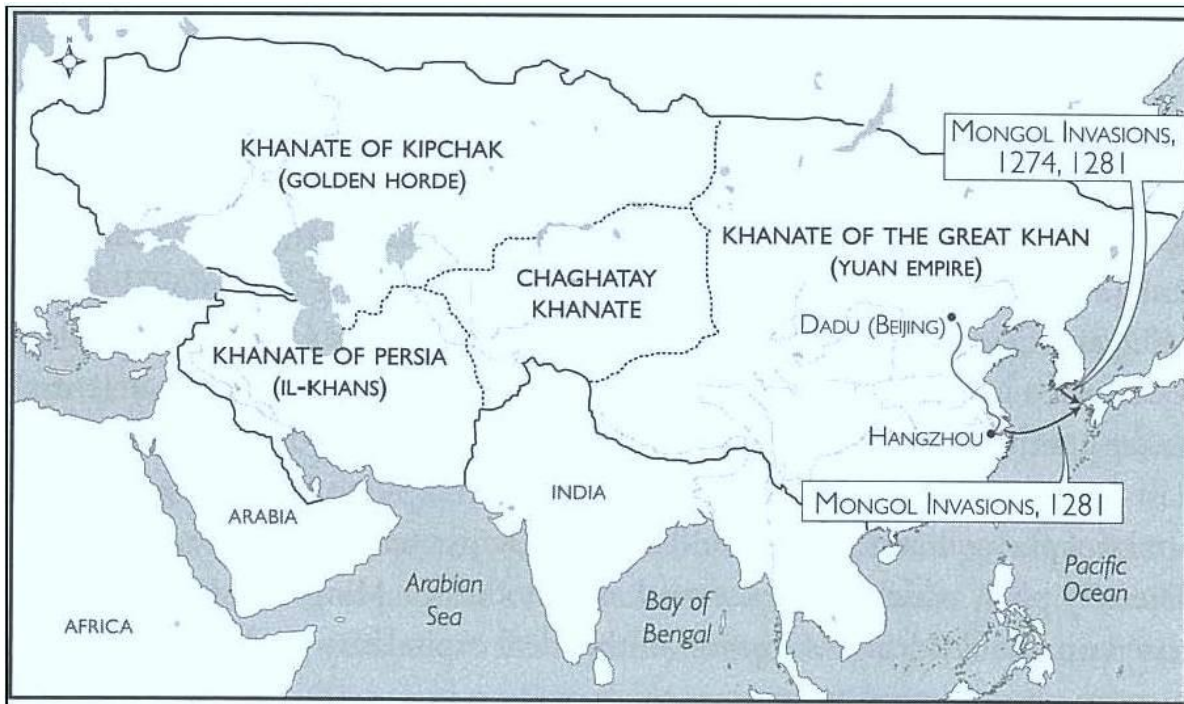
<sup>16</sup> LOMBART, Denys, *ob. cit.*, p. 107.

<sup>17</sup> MOTE, Frederick W. (2003), *Imperial China (900-1800)*. Cambridge, MA, London: Harvard University Press, pp. 425-426.

<sup>18</sup> TANNER, Harold M. (2010), *China: A History*, vol. 1. Indianapolis: Hackett Pub. Co., pp. 250-255.

<sup>19</sup> ROBERTS, J.A.G. (2006), *A History of China*. Houndmills, [England]: Palgrave Macmillan, p. 107.

(em 1291 embarcou em Ormuz), visitaram o Império Mongol<sup>20</sup>.



The Mongolian Empire, c.1280.

Harold Tammer – *China: A History*, Vol. 1. Indianapolis: Hackett Publishing Company, 2010, p.255.

A conquista do Império dos Song do Sul pelos Mongóis (1273-1279) parece ter acelerado a colonização chinesa na Ásia do Sudeste, provocando uma emigração de Chineses para o Vietname e para o Japão, assim como para o Camboja e Sião. As campanhas dos Mongóis no Sueste Asiático, por seu turno, abriram o caminho para as grandes expedições marítimas do século XV. Durante o final do domínio mongol sobre a China - e até 1368, ou seja, durante a dinastia Yuan -, o comércio marítimo e costeiro esteve nas mãos de mercadores privados, operando muito próximo da elite comercial do vale do Baixo Yangtzé e cidades portuárias do Sul da China. Estes mercadores mantinham uma rede de relações comerciais até ao Próximo Oriente e costas da África Oriental. O comércio marítimo chinês era, nesta época, livre e descentralizado<sup>21</sup>. A capital estava situada no interior norte (Nanjing) e a Corte tinha pouco interesse pelo desenvolvimento do comércio marítimo, assim como pelas regiões costeiras do Sul<sup>22</sup>.

Com a sucessão da dinastia nacionalista Ming (1368-1644), esta situação sofreu uma completa mudança. O novo Governo, altamente centralizado, aspirava a restaurar a paz e a

<sup>20</sup> MORTON, W. Scott (1995), *China: Its History and Culture*. New York: McGraw-Hill, p. 120.

<sup>21</sup> FAIRBANK, John King and GOLDMAN, Merle (2006), *China: A New History*. Cambridge, MA.; London: Belknap Press of Harvard University Press, pp. 191-193.

<sup>22</sup> MOTE, F. W. (1999), *Imperial China (900-1800)*. Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press, p. 617.

ordem no interior da China, assim como a dominar as regiões costeiras<sup>23</sup>. Tentou também controlar a costa e os ricos mercadores nos centros costeiros, alguns dos quais tinham apoiado abertamente as forças anti-Ming durante o período de transição, dos Yuan para os Ming. Para contrabalançar a influência destes mercadores, o primeiro imperador Ming, Hung-Wu (1368-1398), proibiu o comércio marítimo privado<sup>24</sup>. A Intendência do Comércio Marítimo foi estabelecida pelo imperador Hongwu (Hung-Wu) de acordo com práticas iniciadas pelas dinastias Song (Sung) e Yuan, mas estabeleceu o sistema tributário pelo qual banuiu todo o comércio, com exceção do que era expressamente conduzido debaixo dos auspícios desse sistema (o sistema tributário)<sup>25</sup>. A procura de produtos do Ocidente, Sul e Sueste Asiático, levou muitos mercadores privados, das regiões costeiras, que dependiam do comércio marítimo para obter os seus proventos, a desprezar as proibições e a praticarem o comércio ilegal (contrabando), cooperando mesmo com piratas ou, em alguns casos, a emigrarem para a Ásia do Sueste<sup>26</sup>. Alguns dos funcionários chineses, nas províncias costeiras de Chekieng (Zhejiang), Fukien (Fujian) e Kwangtung (Guandong), também participavam deste comércio ilegal, minando, ainda mais, o controlo governamental central<sup>27</sup>.

---

<sup>23</sup> ROBERTS, J.A.G. (2006), *A History of China*. Houndmills, [England]: Palgrave Macmillan, pp. 117-118.

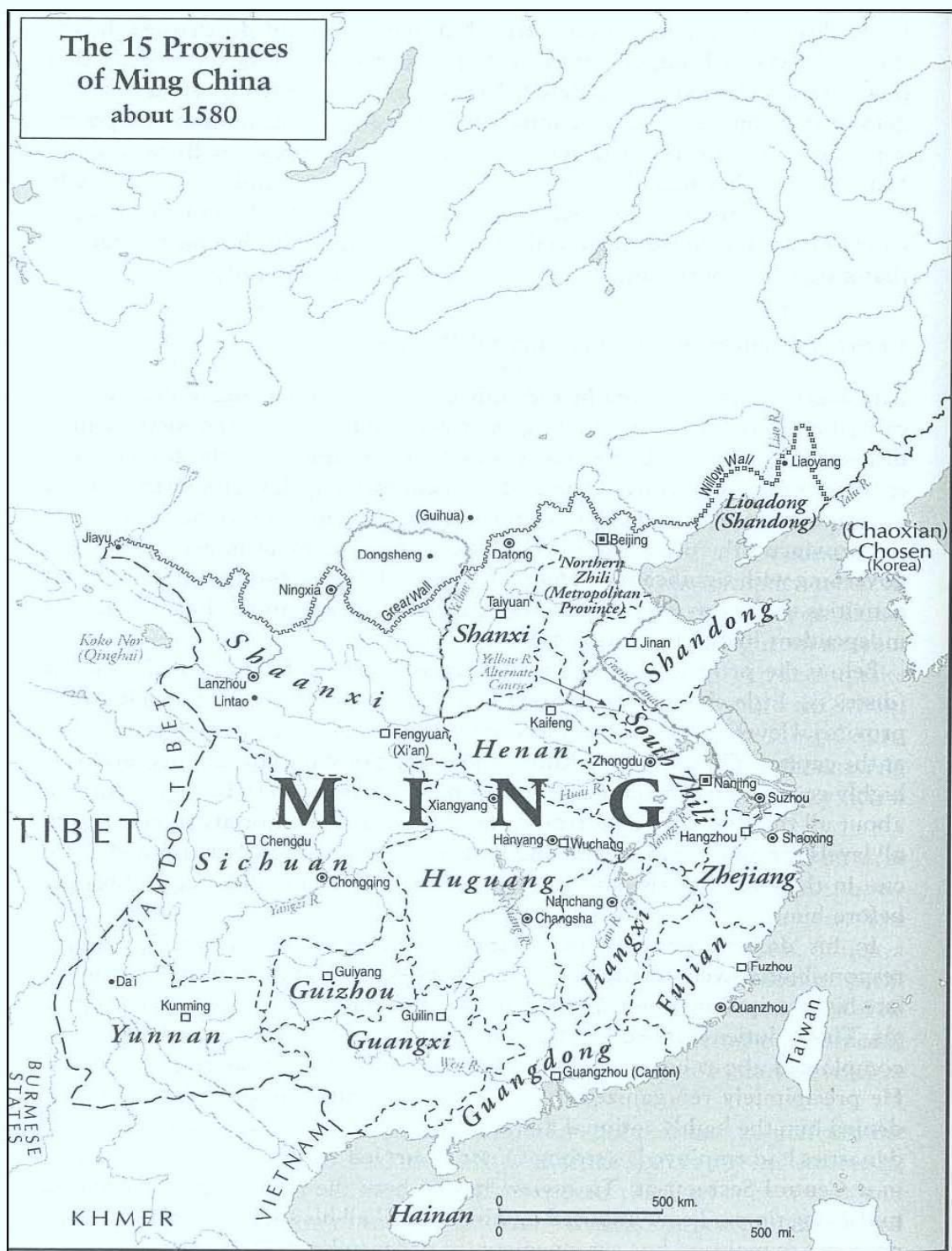
<sup>24</sup> *The Cambridge History of China: The Ming Dynasty*, vol. 7, part 1, 1990, p. 169.

<sup>25</sup> *Ibidem*.

<sup>26</sup> *The Cambridge History of China: The Ming Dynasty*, vol. 7, part 1, 1990, pp. 168-169.

<sup>27</sup> *Ibidem*.





in F. W. Mote – *Imperial China* (900-1800). Cambridge: Harvard University Press, 2003, p.640.

Quando o imperador Yunglo (Yong Le) ascendeu ao poder (1403-1424) a situação alterou-se. A Corte continuou com as proibições ao comércio marítimo privado, mas preparou-se para promover a navegação oficial. Este Imperador iniciou um programa de construção de navios, que eram construídos em Nanjing, Fujian e outros lugares. Yunglo (Yong Le) mudou a capital

de Nanjing para Beijing (Pequim), mais defensável dos ataques dos "bárbaros" do Norte<sup>28</sup>. Mandou expedições marítimas para o Sudeste Asiático, Oceano Índico e África Oriental. Esses barcos largavam de Nanjing (Nanquim) pelo Rio Yangtzé (Yangzi), passavam a costa do Fukien (Fujian) e Kwangtung (Guandong), encaminhavam-se para a Indochina, Indonésia e Oceano Índico. Por outro lado, delegados estrangeiros e comerciantes podiam vir à China, com os seus tributos, para comerciar (era o "comércio tributário")<sup>29</sup>. De 1405 a 1433, a Corte Ming mandou sete expedições de grandes frotas comandadas pelo almirante Zheng He (Cheng Ho, 1371-1433) para o Oceano Índico, via Ásia do Sueste, até à Somália<sup>30</sup>. Em consequência, mais de sessenta países do Sudeste, Sul e Ocidente da Ásia, mandavam missões de tributo para a China<sup>31</sup>. Paralelamente com esta activa promoção de relações tributárias entre a China e as nações marítimas, a Corte Ming proibiu o comércio particular. Esta política de proibições marítimas fora formulada em 1372 por Hung Wu (Hongwu - o 1º imperador Ming), o qual continuou com esta política, assim como os seus sucessores, até ser abolida em 1567<sup>32</sup>.

Inicialmente, Calecute parece ter sido o ponto mais ocidental alcançado pela navegação oficial chinesa. Com as sete expedições de Zheng He (Cheng Ho), os navios chineses alcançaram Ormuz, Adém e, finalmente, a África Oriental. Na Ásia do Sueste, a navegação oficial chinesa estava confinada à área ocidental das Ilhas Sulu e Celebes. As outras regiões deviam estar nas mãos de mercadores privados chineses, operando a partir da costa norte de Java ou de Sumatra. Depois das expedições de Cheng Ho (Zheng He), Malaca e Achém (em Sumatra) tornaram-se os portos terminais das viagens comerciais chinesas<sup>33</sup>. Como resultado, Malaca emergiu como o maior empório onde Chineses, Ocidentais e Asiáticos do Sueste, transaccionavam os seus produtos ao longo do século XV. Muitos outros centros comerciais apareceram, porém, onde os Chineses também se fixaram: Siam (Ayuthia), Patani, Java, Sumatra (Achém), Palembang, Brunei, Sulu, Champá, etc<sup>34</sup>.

<sup>28</sup> MORTON, W. Scott (1995), *China: Its History and Culture*. New York: McGraw-Hill, p. 125.

<sup>29</sup> TANNER Harold M. (2010), *China: A History*, vol. 1. Indianapolis: Hackett Pub. Co., p. 289.

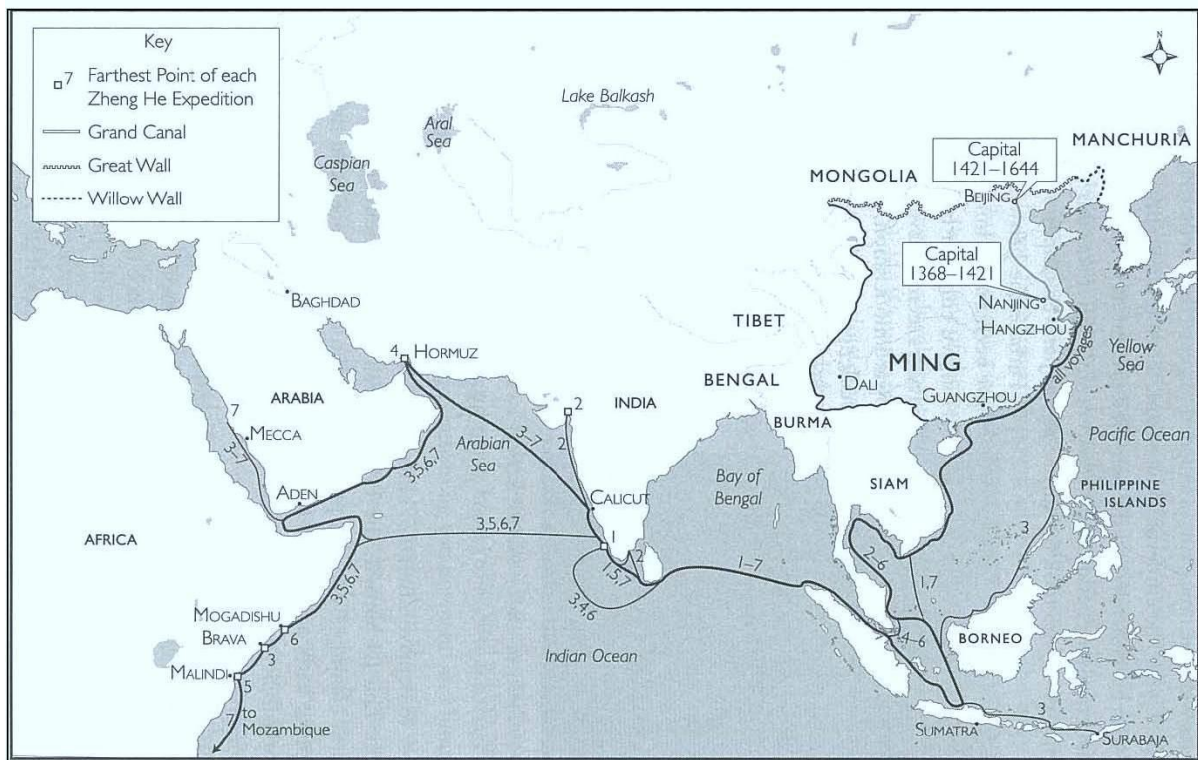
<sup>30</sup> MORTON, W. Scott (1995), *China: Its History and Culture*. New York: McGraw-Hill, pp. 127-129.

<sup>31</sup> MOTE, F. W. (1999), *Imperial China (900-1800)*. Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press, pp. 613-616.

<sup>32</sup> *The Cambridge History of China: The Ming Dynasty*, vol. 7, part 1, 1990, p. 168.

<sup>33</sup> *The Cambridge History of China: The Ming Dynasty*, vol. 7, part 1, pp. 232-236.

<sup>34</sup> MORTON, W. Scott (1995), *China: Its History and Culture*. New York: McGraw-Hill, p. 128.



The Ming Empire and the Zheng He Voyages.

Harold Tammer – *China: A History*, Vol.1. Indianapolis: Hackett Publishing Company, 2010, p.247.

A rede oficial chinesa abrangia, como já se viu, várias zonas com as quais mantinha relações comerciais tais como: Malaca, Calecute, Maldivas, Ceilão, Ormuz e Adém; para Oriente de Malaca, os portos Javaneses, Palembang e Sião. O Brunei e as Ilhas Sulu também mandavam tributos para a China, participando assim no comércio tributário chinês. O comércio ilegal privado, através do Arquipélago de Riu-Kiu, expandiu-se bastante, fornecendo a China de mercadorias tropicais. Os cavalos eram muito procurados pela China, por isso estavam entre os mais frequentes itens mencionados no tributo, e vários países da Ásia do Sueste e as Ilhas RyuKyu participavam neste comércio. Nos inícios do período Ming, a China necessitava de grandes quantidades de pimenta e madeira sapão, o que seria usado para pagamento do tributo pelos vários países da Ásia do Sueste, assim como pelas Ilhas Riu-Kiu. A China exportava sedas e porcelanas e também oferecia "serviços de protecção"; aqueles que aceitavam a supremacia chinesa e prestavam tributo não só recebiam benefícios materiais em troca, mas podiam contar também com o apoio da China<sup>35</sup>.

Nos inícios do século XV, pois, todos os grandes empórios da Ásia, tinham formalmente reconhecido as leis e regulamentos que lhes eram impostos através do comércio tributário chinês. O sistema de tributo era essencialmente uma política de pacificação através da troca de presentes, uma não-agressiva forma de imperialismo.



As expedições marítimas dos Ming cessaram bruscamente devido a várias razões: os elevados custos das viagens e a intensificação da pirataria japonesa. Além disso, os custos das viagens, mais os custos das expedições contra os Mongóis e a construção de edifícios grandiosos em Pequim, depauperaram os cofres do Império<sup>36</sup>. Regressando, como consequência, à política isolacionista, os Imperadores proibiram os navios chineses de navegarem fora das águas costeiras e fizeram da defesa da costa o seu primeiro objectivo; o comércio estrangeiro era estritamente limitado e, principalmente, confinado a Cantão<sup>37</sup>. Sempre que as autoridades chinesas tentaram fazer respeitar mais rigorosamente a proibição do comércio marítimo chinês, desenvolveu-se um comércio privado de contrabando nas costas das províncias do Sudeste Chinês, especialmente no Fukien (Fujian). Por meados do período Ming, esta rede de comércio ilegal alcançou proporções dramáticas, estendendo-se do Japão e Taiwan por todo o Sueste Asiático. Por isso, os Ming intensificaram os seus esforços para estender as proibições marítimas. Os mandarins proibiram a construção de barcos e, muitas vezes, proibiram a pesca, às populações costeiras. Ora, a economia da província do Fukien (Fujian) dependia do comércio marítimo e da pesca; assim, a população local refugiou-se nas zonas costeiras, dando-se um aumento da pirataria<sup>38</sup>.

As nações europeias começaram a interessar-se pela China, de entre as quais os Portugueses foram os primeiros. A "ordem mundial" chinesa foi perturbada pela conquista de Malaca pelos Portugueses<sup>39</sup>. Dada a importância de Malaca e do seu comércio para a China, os Chineses toleraram os Portugueses numa primeira fase. Por volta de 1520, após a morte do Imperador Ching-te, os Chineses modificaram a sua política em relação aos Portugueses, ordenaram a sua expulsão e publicaram um édito proibindo todos os negócios dos Chineses com aqueles<sup>40</sup>. Após serem expulsos da China, os Portugueses mantiveram-se nas costas do Fukien (Fujian) e Chekiang (Zhejiang), através da pirataria e contrabando<sup>41</sup>. No entanto, os esforços militares dos Ming levaram-nos mais para sul de Kwangtung (Guangdong), estabelecendo aí feiras anuais para comerciar. Por meados de 1550, os Portugueses começaram a comerciar em zonas perto do estuário do Rio das Pérolas, primeiro em Sanchoão, depois em Lampacau e, finalmente, em Macau. Depois do estabelecimento dos Portugueses, o comércio de Macau com o Japão, Filipinas e Índia, aumentou em volume e valor nos finais do século XVI e princípios do século

<sup>35</sup> *The Cambridge History of China: The Ming Dynasty*, vol. 7, part 1, pp. 270-272.

<sup>36</sup> MORTON, W. Scott (1995), *China: Its History and Culture*. New York: McGraw-Hill, p. 129.

<sup>37</sup> MOTE, F. W. (1999), *Imperial China (900-1800)*. Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press, p. 616.

<sup>38</sup> GERNET, Jacques (1976), *O Mundo Chinês: Uma Civilização e uma História*, vol. I. Lisboa: Edições Cosmos, pp. 375-379.

<sup>39</sup> *The Cambridge History of China: The Ming Dynasty*, vol. 8, part 2, p. 337.

<sup>40</sup> *Ibidem*, pp. 338-339.

<sup>41</sup> *The Cambridge History of China: The Ming Dynasty*, vol. 8, part 2, , p. 340.

XVII<sup>42</sup>. O incremento do comércio português na China foi ajudado pelas atitudes oficiais e éditos imperiais, que restringiam o comércio marítimo entre o Império do Meio e o Japão. A prata do Japão e da América espanhola chegava a Macau e, através de Cantão, ia para toda a China, sendo a base da economia Ming. Havia uma dinâmica constante nas relações entre os Portugueses de Macau e os Ming e, mais tarde, os Qing, quer funcionários quer mercadores, em Cantão<sup>43</sup>.

Macau, de comunidade comercial de início passou a ser importante centro de política geral, base para a expansão e orientação religiosa. Comercialmente, estava na confluência dos interesses económicos ligados ao maior mercado do Oriente, a China, e a fonte mais desejada da prata, o Japão. Era o porto indispensável para a navegação portuguesa da Índia e de Malaca para a China e para o Japão, tendo que assegurar a regularidade dos fornecimentos da seda adquirida nas feiras de Cantão, para que a viagem para o Japão se processasse com normalidade, e dos abastecimentos, para que a viagem nos dois sentidos pudesse ter apoio logístico e técnico<sup>44</sup>.

O comércio sino-japonês fora interrompido oficialmente. Os mares eram domínio de saqueadores e piratas das duas nações (Japão e China), sendo anos de grande confusão e de grave risco nessa zona. Os Japoneses havia muito que tinham bases em Annam, no Sião e em Luzon, dedicando se ao comércio das especiarias. Os barcos japoneses, sem obedecerem às autoridades japonesas, faziam incursões contra as costas chinesas tão graves que, o debilitado governo imperial, acabou por ordenar o deslocamento forçado da população para várias milhas no sentido do interior<sup>45</sup>.

Continuava a China a ser um elemento importante do comércio japonês porque o principal negócio dos comerciantes era o da importação da seda e ouro chineses, em troca da prata japonesa. Neste comércio se introduziram os Portugueses, tendo Macau aí desempenhado um importante papel<sup>46</sup>.

Os Portugueses haviam adquirido o monopólio do comércio marítimo com a China. As relações com os Chineses atingiram, então, um incremento inédito.

---

<sup>42</sup> *Ibidem*, pp. 343-344.

<sup>43</sup> *Ibidem*, pp. 348-349.

<sup>44</sup> COOPER, Michael (1992), "The First Meeting between Japan and the West", in *The Mutual Encounter of East and West, 1492 – 1992*, edited by Peter Milward, Tokyo, The Renaissance Institute – Sophia University, pp. 3-4.

<sup>45</sup> BASTO DA SILVA, Beatriz (1992), *Cronologia da História de Macau (séculos XVI-XVII)*. Macau: Direcção dos Serviços de Educação, p. 132.

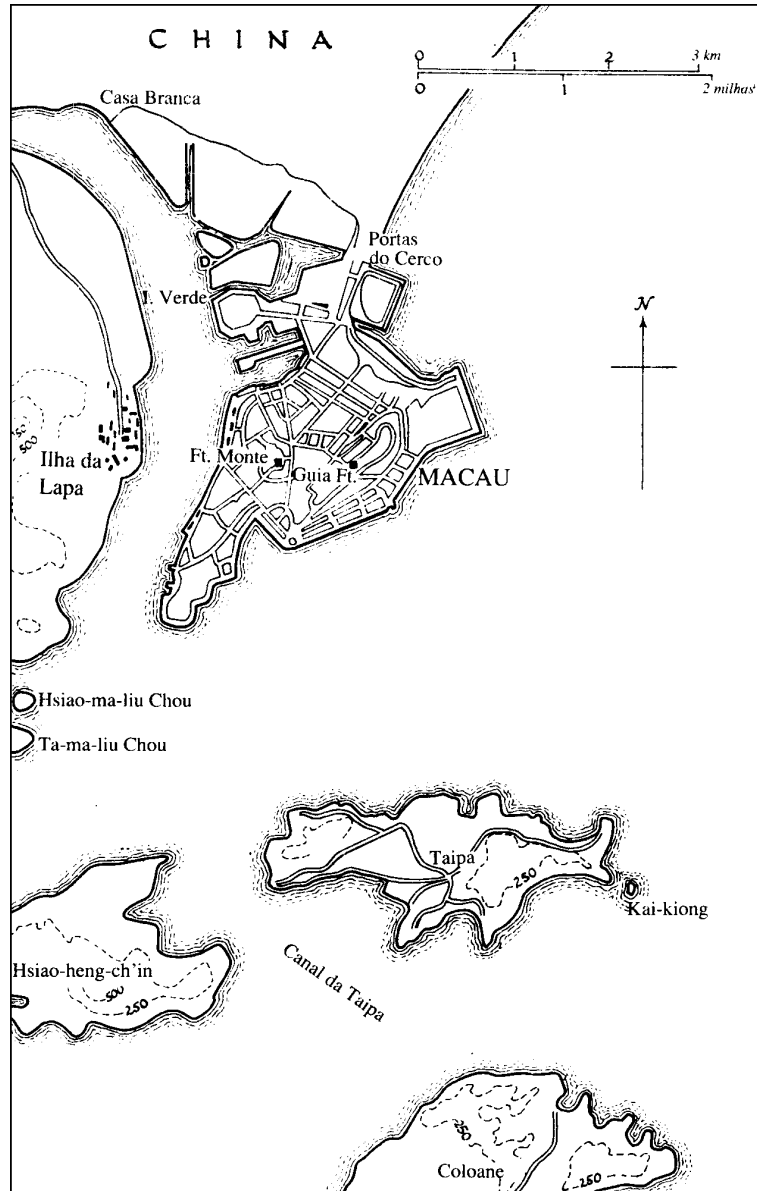
<sup>46</sup> PTAK, Roderich (1996), "O Comércio Marítimo na Ásia Meridional e Oriental (1600-1750)", in *Povos e Culturas, n.º 5 - Portugal e o Oriente: Passado e Presente*, dir. Artur Teodoro de Matos e Carlos M. Laranjeiro. Lisboa: Universidade Católica, pp. 200-201.



Macau, situação esta, no entanto, que não impedia os comerciantes portugueses de procurarem obter vantagens no comércio com as Filipinas, onde um novo mercado se tinha organizado com ligações ao Império espanhol das Américas. A oposição inicial dos mercadores de Macau rapidamente se transformou numa cooperação comercial com fortes ligações entre os mercadores ibéricos, a despeito das proibições de Lisboa e Madrid. É de notar que, pelo fim do século XVI, Manila tinha-se tornado um centro de comércio de prata, vinda das colónias espanholas do Peru e México, indispensável ao comércio da seda chinesa, assim como outras mercadorias do Império do Meio. Manila tornou-se, pois, um importante mercado para os comerciantes de Macau, desafiando mesmo todas as proibições, que vendiam sedas em toca dos “reales” de prata, controlando a maioria do comércio nas Filipinas, numa forma de especialização comercial que contribuiu significativamente para “salvar” Macau quando o comércio com o Japão chegou ao fim em 1639.<sup>51</sup>

---

<sup>51</sup> SOUZA, George Bryan, *ob. cit.*, p. 87-89.



(In SOUZA, George Bryan (1991), *A Sobrevivência do Império: Os Portugueses na China (1630-1754)*, Lisboa, Publicações D. Quixote, p. 66.)

A continuidade da presença portuguesa no Mar da China terá resultado da conjugação de factores tais como: do lado português, deveu-se à temeridade e à persistência dos seus aventureiros, à capacidade de se infiltrarem nas redes de comércio locais e de explorarem rivalidades entre os diferentes potentados dessas regiões, à superioridade da sua técnica (militar e naval) e à diplomacia da maioria dos seus fidalgos, missionários e até aventureiros. Da parte japonesa foi fundamental a importância dos lucros do comércio realizado pelos Portugueses, que permitiram um melhor apetrechamento dos exércitos dos senhores feudais; para as autoridades de Cantão, a aceitação da presença portuguesa em Macau garantia que os lucros do comércio sino-japonês ficariam na sua cidade e que os piratas japoneses (os *wako*) deixariam de



apoquentar significativamente a foz do Rio das Pérolas<sup>52</sup>. As exportações portuguesas para o Japão, contudo, não se restringiram ao campo comercial: exportavam tecnologia ocidental militar e de mineração, o que transformou significativamente a sociedade japonesa. O génio militar e administrativo de Oda Nobunaga lançou as bases da centralização política do Japão na segunda metade do século XVI, pondo fim ao clima de guerra civil interminável, alimentada por rivalidades e ambições pessoais dos *daymios* (nobres terra-tenentes, com grande autoridade nos seus domínios). Após a sua morte violenta, em 1582, surgiram conflitos pela posse do poder político instaurado por aquele chefe militar. Os seus generais formaram um Conselho quadripartido (4 deles), numa tentativa de conciliação, mas um deles, Toyotomi Hideyoshi, eliminou os outros três, tornando-se o sucessor político de Nobunaga, intensificando a centralização de poder e impondo-se como militar poderoso. Foi ele que promulgou o primeiro édito de expulsão dos Jesuítas em 1587. A ordem de expulsão não foi executada com rigor, mas significou um aviso sério: a actividade dos missionários poderia ser suprimida de um momento para o outro<sup>53</sup>.

Também os negociantes de Cantão usavam os Portugueses para, através deles, embarcarem as suas mercadorias para o Japão e para as Filipinas. O próprio feitor e o capitão-mor chegaram a ter que prestar estes serviços, embora não o fizessem desinteressadamente. Aquelas entidades investiam largas quantidades de prata na compra das sedas da China para revenda no Japão. Isto foi tão longe que, por fim, os mercadores de Macau pouco mais eram que agentes para estes negócios alheios<sup>54</sup>.

O sistema de vendas era maleável. O feitor da cidade de Macau – depois da fundação desta – era um elemento importante, e, mais ainda, depois do estabelecimento do sistema de venda por “pancada”. Consistia esta no leilão que era feito de toda a partida de seda, perante o representante dos monopolistas do comércio das sedas japonesas. O feitor era o representante do lado português e todas as vendas de seda, de mercadores individuais, eram feitas por seu intermédio. Basicamente, se não havia possibilidade de aceitar o preço oferecido pelos Portugueses ou pelos Japoneses, a mercadoria regressava a Macau ou ficava para ser negociada no ano seguinte; poucas vezes isto sucedeu, contudo, pois chegava-se quase sempre a um acordo<sup>55</sup>.

<sup>52</sup> BOXER, Charles R. (1988), *The Great Ship from Amacon*. Macau: ICM, pp. 159-160.

<sup>53</sup> COUTINHO, Valdemar (1999), *O Fim da Presença Portuguesa no Japão*. Lisboa: Sociedade Histórica da Independência de Portugal, pp. 10 -17.

<sup>54</sup> VIDEIRA PIRES, Benjamim (1987), *A Viagem de Comércio Macau-Manila nos Séculos XV a XVIII*. Macau: Centro de Estudos Marítimos, p. 9.

<sup>55</sup> BOXER, C.R. (1988), *The Great Ship from Amacon*. Macau: ICM, 96-97 e pp. 154-155.

A posição portuguesa nesse mercado foi diminuindo nos princípios do século XVII como resultado de uma combinação de factores de política externa e económicos.

A chegada dos Holandeses a esta região e a relativa facilidade com que capturavam carracas portuguesas (grandes naus ou galeões), ricamente carregadas, demonstraram aos mercadores de Macau a necessidade de utilizar embarcações mais pequenas e mais numerosas. A preocupação dos mercadores portugueses de Macau, partilhada pela Coroa e pelo capitão-mor, levaram à utilização das galeotas no comércio do Japão, em 1618<sup>56</sup>.

O *shogunato* (xogunato) dos Tokugawa, com um poder central forte, aceitava as viagens comerciais desde que se realizassem com fins estritamente económicos. Era, pois, necessário separar os assuntos religiosos dos económicos, o que não foi posto em prática<sup>57</sup>. Mais significativamente, os funcionários japoneses consideravam perigosa a ligação entre os dáimios (*daimyo*) cristãos japoneses e os portugueses. Era ideia geral que os cristãos japoneses obedeciam mais aos seus guias espirituais, europeus, do que aos seus superiores (senhores feudais, normalmente), pelo que o Cristianismo passou a ser considerado como uma religião perigosamente subversiva. Estas ideias levaram a uma deterioração nas relações entre Japoneses e Portugueses<sup>58</sup>.

Por outro lado, as dívidas comerciais portuguesas começaram a destruir a confiança dos seus credores japoneses com a sistemática utilização da *respondência* (sistema de crédito que consistia em garantir o empréstimo feito por meio do navio ou da carga, ou por ambos); este sistema, já algumas vezes utilizado anteriormente, começou a ser geralmente utilizado a partir de 1627. Os Portugueses recebiam, de empréstimo, prata dos Japoneses e com ela iam à China comprar seda; a situação chegou a tal ponto que, em algumas viagens, a maior parte da seda trazida da China pertencia aos Japoneses. Por volta de 1630 a dívida total portuguesa era calculada entre 200 a 600.000 taéis (tael = 37,8 gramas). Uma vez que os prestamistas japoneses tinham deixado de conceder crédito aos mercadores portugueses, estes conseguiram obter crédito através dos *quevees* (correctores dos mercadores chineses) em Cantão<sup>59</sup>.

O constante enfraquecimento da posição dos Portugueses, no entanto, e a desconfiança com que o *shogun* Tokugawa Ieyasu via aumentar o poder do Cristianismo, sob os auspícios dos Portugueses foi agravada com a acção dos Holandeses que residiam no Japão, os quais

---

<sup>56</sup> É de notar que os Holandeses atacaram Macau, pela primeira vez, em 1601, repetiram-no em 1604 e 1607, culminando no ataque de 1622, que ficou célebre pela pesada derrota infligida pelos Portugueses aos Holandeses. Cf. Anders Ljunstedt - *Um Esboço Histórico dos Estabelecimentos dos Portugueses e da Igreja Católica Romana e das Missões na China*. Macau: Leal Senado de Macau, 1999, pp. 98-99.

<sup>57</sup> COUTINHO, Valdemar (1999), *O Fim da Presença Portuguesa no Japão*. Lisboa: Sociedade Histórica da Independência de Portugal, p. 23.

<sup>58</sup> BOXER, C.R. (1993), *The Christian Century in Japan (1549-1650)*. Manchester: Carcanet, pp. 368-374.

<sup>59</sup> BOXER, C.R. (1988), *The Great Ship from Amacón*. Macau: ICM, pp. 159-160.

procuravam fortalecer a sua própria posição e minar o que restava dos interesses portugueses. Tal como Hideyoshi fizera na ocasião da promulgação do seu édito de expulsão de 1587, assim fez Ieyasu em 1614, tornando perfeitamente claro que a sua proibição visava unicamente os missionários, e que os mercadores de Macau continuariam a ser bem recebidos, desde que confinassem as suas actividades aos assuntos comerciais. O acesso directo aos mercados chineses da seda dava, aos mercadores de Macau, a preferência sobre os seus rivais europeus<sup>60</sup>.

No ano de 1636, um decreto imperial proibiu qualquer tipo de intercâmbio entre os Japoneses e os estrangeiros. Durante mais dois anos, os Portugueses - tal como os Holandeses, mais tarde - ficaram confinados à ilha artificial de Deshima, perto de Nagasáki, donde não podiam sair, pois era o único local onde o comércio com os Europeus ainda era autorizado. Essa tolerância cessou dramaticamente em 1638-1639, quando os Tokugawa puseram em prática as políticas de exclusão e perseguiram impiedosamente aqueles que se haviam convertido ao Cristianismo, na sequência da "Revolta de Shimabara"<sup>61</sup>. Nesta data, contudo, o monopólio português tinha sido eclipsado por mercadores japoneses, holandeses e, principalmente, pela concorrência chinesa<sup>62</sup>. Em 1639, os Portugueses foram completamente expulsos do Japão (lei da exclusão). Uma época de glória para Macau, alicerçada no comércio com o Japão, chegara ao fim.

A perda do comércio do Japão em circunstâncias tão dramáticas não foi, contudo, fatal para os comerciantes sediados em Macau e que operavam no Mar do Sul da China.

As novas circunstâncias causadas pelo final do comércio do Japão em 1639 e a ascensão do agressivo poder comercial e naval dos Holandeses nos mares orientais exigiram dos comerciantes portugueses alguns ajustamentos nas suas rotas comerciais. Os anos 30 de seiscentos, em especial, viram o comércio de Macau florescer especialmente em três zonas, Macassar, Manila e Vietname (Tonquim e Cochinchina). As viagens do Vietname, Tonquim e Cochinchina eram atribuídas aos mercadores mais pobres da Cidade, sendo o período áureo do comércio com esta região entre os anos de 1617 a 1637<sup>63</sup>.

Com o encerramento do comércio entre Portugal e o Japão, o comércio com os portos do Sul assumiu uma nova importância. A rota Macassar, Flores, Solor e Timor, embora sob pressão

<sup>60</sup> LJUNGSTEDT, Anders (1992), *An Historical Sketch of the Portuguese Settlement in China and of the Roman Catholic Church and Mission in China*. Hong Kong: Vicking Hong Kong Publications, pp. 94-96.

<sup>61</sup> "Revolta de Shimabara" – foi uma revolta camponesa, com origem na região de Arima, em Kyushu, onde os cristãos (camponeses) se revoltaram contra o *daymio* e foram esmagados e massacrados em grande número. Cf. VIDEIRA PIRES, Benjamim (1988), *A Embaixada Mártir*. Macau: Instituto Cultural de Macau, pp. 36-47.

<sup>62</sup> Os Ingleses tentaram também encetar relações comerciais directas com a China, enviando uma frota de quatro navios, comandada pelo capitão John Weddel, em 1637, que se dirigiu a Macau, seguindo, depois, para Cantão. Cf. TIEN-TSÊ, Chang (1997), *O Comércio Sino-Português entre 1514 e 1644*. Macau: Instituto Português do Oriente, pp. 176-182.

<sup>63</sup> VIDEIRA PIRES, B. (1988), *A Embaixada Mártir*. Macau: Instituto Cultural de Macau, pp. 57-71.

intensa dos Holandeses, tornou-se objecto de um comércio lucrativo em produtos como o sândalo e as especiarias<sup>64</sup>.

Nos finais da década de 1660, as autoridades chinesas da dinastia Qing (manchu) deram ordens às populações costeiras para se retirarem para o interior, devido aos ataques de Coxinga (Zheng Cheng-Kung), lealista e partidário dos Ming<sup>65</sup>. Isto significaria o fim de Macau e, em 1664, o Capitão-Geral Manuel Coelho da Silva pediu a D. Afonso VI o envio de uma embaixada à Corte de Pequim<sup>66</sup>. Em 1667, o embaixador Manuel de Saldanha encontrava-se já em Macau a preparar a embaixada para seguir para Pequim (via Cantão, como era hábito e o exigia o protocolo chinês)<sup>67</sup>. Em 1669, com a expulsão de Coxinga e a sua retirada da Formosa (Taiwan) - donde expulsara os Holandeses, do seu forte Zeelandia, em 1662 - as autoridades chinesas retiraram a imposição de deslocar as populações para o interior<sup>68</sup>. A embaixada de Saldanha chegou a Pequim em 1670, mas, apesar de bem recebida, não teve qualquer efeito prático. O mesmo aconteceu em 1678, com a missão diplomática de Bento Pereira de Faria – que fora secretário na embaixada anterior - e que levou um leão de presente ao Imperador, o que foi muito apreciado<sup>69</sup>. Segundo Sanjay Subhramanyam, o objectivo destas embaixadas não era apenas assegurar os privilégios de Macau, mas assegurar que a embaixada holandesa (1666-1668) não obtivesse sucesso<sup>70</sup>.

É de notar que, neste aspecto, tal como na diplomacia com o Camboja, Vietname e Sião, os Portugueses de Macau dispunham de um razoável grau de autonomia de Goa (Estado da Índia).

Os comerciantes sediados em Macau estavam ainda em posição - assim como durante os séculos XVIII e XIX - de fornecer os poderes asiáticos com canhões, espingardas e munições produzidos no Ocidente, apesar da fundição de armas de Macau ser apenas uma memória. Este factor, segundo alguns, concedeu-lhes muitas vezes a primazia entre os concorrentes chineses, que cruzavam as mesmas rotas asiáticas comerciando, basicamente, o mesmo tipo de produtos<sup>71</sup>.

<sup>64</sup> VIDEIRA PIRES, B. (1993), *A Vida Marítima de Macau no Século XVIII*. Macau: ICM/Museu Marítimo, p. 13.

<sup>65</sup> BASTO DA SILVA, Beatriz (1992), *Cronologia da História de Macau (séculos XVI-XVII)*. Macau: Direcção dos Serviços de Educação, pp. 132-136.

<sup>66</sup> TEIXEIRA, Manuel (1982), *Macau no Século XVII*. Macau: Direcção dos Serviços de Educação e Cultura, p. 106. É de notar que, em 1640, dera-se a Restauração da Independência e, nesta altura, Portugal ainda se encontrava em guerra com a Espanha (Guerras da Restauração); na China, dera-se a mudança de dinastia, dos Ming para os Ching (Qing), em 1644 (data da conquista de Pequim pelos Manchús).

<sup>67</sup> CORREIA DE OLIVEIRA, Fernando (1998), *500 Anos de Contactos Luso-Chineses*. Lisboa: Público/Fundação Oriente, pp. 67-75.

<sup>68</sup> *Ibidem*.

<sup>69</sup> BOXER, C. R. (1988), *Dutch Merchants and Mariners in Asia, 1602-1795*. London: Variorum Reprints, pp. 30-46; e, ainda, DE JESÚS MARÍA, José (1988), *Ásia Sínica e Japónica* (anotada por C. R. Boxer), vol. II. Macau: ICM/Centro de Estudos Marítimos de Macau, p. 101-103

<sup>70</sup> SUBRAHMANYAM, Sanjay (1995), *O Império Asiático Português, 1500-1700: Uma História Política e Económica*. Lisboa: DIFEL, pp. 298.

<sup>71</sup> TEIXEIRA, Manuel (1982), *Macau no Século XVII*. Macau: Direcção dos Serv. de Educação e Cultura, p. 47; e, ainda, C. BOXER, R., *Portuguese Conquest and Commerce in Southeast Asia, 1500-1750*. Londres: Variorum Reprints, 1500-1750, pp. 164-166.

A Espanha foi a segunda nação europeia a interessar-se pelo Oriente; mostrou, contudo, pouco interesse em comerciar ou estabelecer-se na China. Os governantes, em Manila, dirigiam os seus esforços para a exploração, colonização e conversão do Arquipélago das Filipinas<sup>72</sup>.

Os Holandeses não foram felizes no estabelecimento dos seus primeiros contactos com a China. Em 1604 e 1607, pediram permissão para se estabelecerem em Cantão, para aí comerciarem, mas os Chineses recusaram essa permissão. Em retaliação, os Holandeses atacaram Macau sem sucesso e fixaram-se na Ilha dos Pescadores, continuando as suas campanhas contra os Portugueses. Depois, mudaram-se para Taiwan, onde estabeleceram um posto de comércio e um forte (Forte Zeelandia). Depois do pirata Koxinga (Cheng Ch`eng-kung) os ter expulso em 1662, os Holandeses concentraram os seus esforços comerciais no Japão e Indonésia<sup>73</sup>. Em 1635, o primeiro navio inglês alcançou Cantão; dois anos mais tarde, seguiu-se uma esquadra de navios ingleses comandada pelo capitão John Weddell<sup>74</sup>.

Os Portugueses viram o seu comércio com as Filipinas aumentado, devido à política mercantil e à actividade naval holandesa na costa do Fukien (Fujian), assim como ao seu estabelecimento em Taiwan. Simultaneamente, deu-se um recrudescimento da pirataria chinesa nas costas do Sul da China e, por outro lado, os Ming demonstraram um enfraquecimento na sua capacidade de reagir à VOC (Vereenigde Oostindische Compagnie), como resultado da sua necessidade de enfrentar o desafio manchú, no Norte. Por seu turno, os comerciantes Portugueses de Macau aliaram-se aos "quevees"<sup>75</sup> de Cantão para desenvolverem o comércio com Manila<sup>76</sup>. Quanto ao comércio externo do Japão, nos finais do século XVI, estava assente no abastecimento de seda crua e ouro da China, que eram trocados por prata em barra. Em consequência das proibições imperiais - dos Chineses comerciarem com o Japão - os Portugueses obtiveram uma posição privilegiada como intermediários oficiais no comércio entre a China e o Japão<sup>77</sup>.

A situação do império Ming, nas vésperas da invasão Manchu, explica por que razão estes não tiveram dificuldades em entrar na China e em se apoderarem do poder. Tudo lhes era favorável: anarquia geral, ruína das finanças públicas, desorganização do poder central agravada pelo suicídio do imperador, fraqueza dos exércitos que defendiam a capital, divisões entre os Chineses e a cumplicidade que os invasores encontraram numa parte da população (entre as

<sup>72</sup> SOUZA, George Bryan, *ob. cit.*, p. 84.

<sup>73</sup> FAIRBANK, John K. and REISCHAUER, Edwin (1989), *China: Tradition and Transformation*. Boston, MA: Houghton Mifflin Company, p. 216.

<sup>74</sup> TIEN-TSÉ, Chang (1997), *O Comércio Sino-Português entre 1514 e 1644*. Macau: Instituto Português do Oriente, pp. 176-182.

<sup>75</sup> *Quevees* – orig. do cantonense, mercador chinês.

<sup>76</sup> SOUZA, George Bryan, *op. cit.*, p. 101.

<sup>77</sup> *Ibidem*, pp. 72-74.



classes elevadas, que preferiam uma aliança, que julgavam provisória, com os inimigos do exterior, ao triunfo das rebeliões populares). A invasão da China Ming pelos Manchus intensificou a instabilidade económica e política no país<sup>78</sup>.

O estabelecimento da Companhia Holandesa das Índias Orientais (VOC) contribuiu para diminuir o comércio marítimo na China e Mar da China Meridional no século XVII<sup>79</sup>.

Depois que os Portugueses foram expulsos do Japão, juncos do Fukien (Fujian), a maioria controlada directamente pelos Qing dominou o comércio marítimo. Mas, em meados do século XVII, a política de deslocação das populações costeiras do Sul da China para o interior e a proibição do comércio marítimo foi implementada com maior força em Fukien (Fujian) e em Kwangtung (Guandong)<sup>80</sup>. Mais a sul, nos países marítimos da Ásia do Sueste, A VOC, depois de se ter estabelecido em Java, conquistou Malaca aos Portugueses em 1641, controlando o Arquipélago Indonésio. O risco da pirataria e a intervenção e competição da VOC influenciou os funcionários Ming e Qing, assim como os investidores Chineses, Portugueses e outros. Os mercadores e comerciantes do Sul da China, envolvidos no comércio marítimo, adoptaram novas medidas, de acordo com as mudanças verificadas, nesta transição do domínio Ming para o Qing<sup>81</sup>.

Após os Qing terem estabelecido firmemente o seu controlo no Sul da China em 1683, deu-se um aumento do comércio marítimo: do Japão para Manila e para o Achém, os juncos chineses dominaram os mercados do Mar da China Meridional nos finais do século XVII e durante o século XVIII<sup>82</sup>. O comércio marítimo naqueles mercados, contudo, declinou em valor e importância. Este declínio parece ter sido, em parte, o resultado de uma economia mundial dominada pelas Companhias Europeias assim como pelos países comerciantes da Europa, Índia e Oceano Índico. Os mercadores chineses de Chekiang (Zhejiang), Fukien (Fujian) e Kwangtung (Guandong), tal como os Portugueses de Macau, concorriam nos principais mercados no Mar do Sul da China, tais como Batávia e Manila. O domínio do Fukien (Fujian) no comércio de Batávia foi seriamente contestado pela actividade conjunta dos "quevees" cantonenses e os Portugueses de Macau<sup>83</sup>. A prosperidade de Macau tinha diminuído, mas as relações mercantis com Cantão e as relações comerciais sino-portuguesas permitiram esta rivalidade entre o Fukien (Fujian) e Kwangtung (Guandong). Por volta do século XVII, a rede marítima do Yuehkang, no

<sup>78</sup> TANNER, Harold M. (2010), *China: A History*, vol. 1. Indianapolis: Hackett Pub. Co., pp. 330-331.

<sup>79</sup> Cf. FAIRBANK, John King Fairbank and GOLDMAN, Merle (2006), *China: A New History*. Cambridge, MA; London: Belknap Press of Harvard University Press, p. 195.

<sup>80</sup> GERNET, Jacques (1975), *O Mundo Chinês*, vol. II. Lisboa : Edicoes Cosmos, p. 16.

<sup>81</sup> SOUZA, George Bryan, *ob. cit.*, pp. 14-18.

<sup>82</sup> FAIRBANK, John King and GOLDMAN, Merle (2006), *China: A New History*. Cambridge, MA; London: Belknap Press of Harvard University Press, p. 193.

Fukien (Fujian), abrangia os principais portos do Mar da China, desde o Japão, no Norte, ao Arquipélago Indonésio, no Sul. A actividade e o número de juncos chineses do Fukien (Fujian) eram, pois, dominantes no comércio marítimo em certos mercados tais como Japão, Filipinas, e outros, no Mar da China Meridional nos séculos XVII e XVIII. Outros mercados da Ásia do Sueste, também beneficiaram desta expansão do comércio marítimo: Tonquim, Cochinchina, Sião, etc<sup>84</sup>.

A perda de Taiwan, em 1662, pela VOC teve um impacto imediato no seu comércio de mercadorias chinesas para o Japão, Índia e Europa, pelo que aquela fez esforços para restaurar esse comércio, primeiro pela força, depois, através de mercadores privados Holandeses, Chineses e Portugueses. De 1690 até 1720, a Companhia (VOC) não mandou nenhum navio seu para a China. Como consequência deu-se um renascimento do "junk trade", do Fujian para Batávia, que decaíra após a conquista Manchu, em 1644 (Dinastia Qing)<sup>85</sup>. Simultaneamente, os Portugueses de Macau mandavam os seus navios para Batávia, com a sua carga de chá e de porcelana da China, importando a pimenta<sup>86</sup>. Só em 1727 se restabeleceu o comércio directo entre Amesterdão e Cantão, que, no entanto, não teve muito sucesso. Em 1740, com a revolta dos Chineses, em Batávia, seguida do massacre dos revoltosos pelos Holandeses, há uma nova interrupção do "junk trade". Em 1743, ainda se mantinha a oposição da Corte, em Pequim, contra o restabelecimento do "junk trade" para Batávia. As mercadorias que os Chineses e Portugueses vendiam em Batávia, nos fins do século XVII e no século XVIII, reflectiam uma mudança na estrutura do comércio marítimo na China. Com a emergência da procura do chá, este tornou-se a mercadoria mais importante comerciada pelos Chineses e Portugueses em Batávia<sup>87</sup>.

A Companhia Inglesa das Índias Orientais (EIC), assim como os comerciantes independentes ingleses, beneficiaram da inexistência de concorrência directa da VOC, na China Meridional a partir de 1690<sup>88</sup>. Até 1699, outras Companhias Europeias como a Francesa, a de Ostende e,

---

<sup>83</sup> LJUNGSTEDT, Andres (1999), *Um Esboço Histórico dos Estabelecimentos dos Portugueses e da Igreja Católica Romana e das Missões na China & e Descrição da Cidade de Cantão*. Macau: Leal Senado de Macau, p. 150.

<sup>84</sup> SOUZA, George Bryan, *ob. cit.*, p. 138.

<sup>85</sup> Em 1683, o governo Qing completou as suas conquistas no Sul, e, no ano seguinte, abriu portos ao comércio estrangeiro e banuiu a proibição de navegação dos juncos chineses. Cf. CHEONG, W.E. (1992), "The East India Companies and the Old China Trade in the 18<sup>th</sup> Century", in Bengt Johnsson (edited) - *The Golden Age of China Trade: Essays on the East India Companies' Trade with China in the 18<sup>th</sup> Century and the Swedish East Indiaman Goteborg*. Hong Kong: The Standard Press, Lda., p. 67.

<sup>86</sup> LJUNGSTEDT, Andres (1999), *Um Esboço Histórico dos Estabelecimentos dos Portugueses e da Igreja Católica Romana e das Missões na China & e Descrição da Cidade de Cantão*. Macau: Leal Senado de Macau, p. 150.

<sup>87</sup> SOUZA, George Bryan, *ob. cit.*, pp. 150-160.

<sup>88</sup> Cf. CHEONG, W.E. (1992). "The East India Companies and the Old China Trade in the 18<sup>th</sup> Century", in Bengt Johnsson (edited) - *The Golden Age of China Trade: Essays on the East India Companies' Trade with China in the 18<sup>th</sup> Century and the Swedish East Indiaman Goteborg*. Hong Kong: The Standard Press, Lda., p. 68.

ainda, os comerciantes independentes ingleses e portugueses, concorriam com a EIC em Cantão na compra de mercadorias de exportação para os mercados europeus e indianos<sup>89</sup>.

Os Portugueses de Macau estabeleceram contactos com a EIC e com os comerciantes independentes ingleses nos mercados da Índia, onde todos negociavam. Dos finais da década de 1680 até à de 1750, os comerciantes portugueses de Macau navegavam para Madras, todos os anos. Por meados do século XVIII, os comerciantes independentes de Macau foram contratados para fornecerem chá da China à EIC em Madras, tal como acontecia com a VOC em Batávia, à qual também forneciam o chá<sup>90</sup>. Os Portugueses de Macau também tinham relações comerciais com outras Companhias Europeias e com comerciantes independentes europeus e asiáticos, nomeadamente Franceses e Arménios. Com os Franceses, chegados a Cantão em 1704, desenvolveram transacções comerciais na costa sudoeste da Índia, em Mahe, onde aqueles estavam estabelecidos. Nos finais do século XVII e princípios do século XVIII, vários mercadores arménios que, juntamente com uma comunidade judaica, residente em Madras, negociavam com Manila, entraram em contacto com os Portugueses de Macau<sup>91</sup>. Principalmente a partir do século XVIII, os mercadores arménios, que negociavam com a China, transportavam as suas mercadorias em barcos portugueses a partir de Macau<sup>92</sup>.

Após a expulsão dos Portugueses das Molucas, na zona extrema da Indonésia, o declínio da participação de Malaca no comércio de especiarias entre o Oriente e o Ocidente, e a chegada dos Holandeses e Ingleses, os comerciantes Portugueses expandiram-se para as Celebes e Ilhas de Sunda, continuando a negociar em especiarias e sândalo, exportando têxteis indianos para Manila e ouro em barra e maça, de Macassar para a Índia. Nos inícios do século XVIII, os comerciantes portugueses de Macau continuavam a procurar mercados rentáveis, mesmo em zonas mais longínquas e fora do Mar da China Meridional, isto é, no Oceano Índico<sup>93</sup>.

No que se refere ao comércio e sua sobrevivência, os comerciantes independentes portugueses utilizaram uma grande variedade de métodos e práticas comerciais, que parecem reflectir as suas atitudes pragmáticas e não-dogmáticas.

O comércio marítimo com os estrangeiros continuou, com os Qing, mas foi centralizado no porto de Cantão (Guangzhou), onde os estrangeiros tinham as suas feitorias, fora das muralhas da cidade, fazendo os seus negócios com os *hongs* e só durante a estação oficial de comércio

<sup>89</sup> BRYAN SOUZA, George (1991), *A Sobrevivência do Império: Os Portugueses na China (1630-1754)*. Lisboa: Publicações D. Quixote, p. 265.

<sup>90</sup> CHEONG, W.E. (1992), "The East India Companies and the Old China Trade in the 18th Century", in Bengt Johnsson (edited) - *The Golden Age of China Trade: Essays on the East India Companies' Trade with China in the 18th Century and the Swedish East Indiaman Goteborg*. Hong Kong: The Standard Press, Lda., p. 69.

<sup>91</sup> VIDEIRA PIRES, Benjamim (1987), *A Viagem de Comércio Macau-Manila nos séculos XVI a XIX*. Macau: Centro de Estudos Marítimos de Macau, p. 35-39.

<sup>92</sup> Souza, *ob. cit.*, p. 266.

(official *trading season*) - foi o chamado “Canton Trade”<sup>94</sup>. Com a restrição do comércio estrangeiro a Cantão e a proibição dos estrangeiros aí residirem fora da estação oficial de comércio, aqueles retiravam-se para Macau para aí passarem o Inverno e regressarem na estação seguinte, pelo que Macau se tornou no entreposto europeu na Ásia<sup>95</sup>.

As actividades comerciais dos Portugueses na China forneceram, pois, um importante contributo ao comércio marítimo da Ásia.

### **BIBLIOGRAFÍA:**

BASTO DA SILVA, Beatriz (1992), *Cronologia da História de Macau (séculos XVI-XVII)*. Macau: Direcção dos Serviços de Educação.

BASTO DA SILVA, Beatriz (1993), *Cronologia da História de Macau (séculos XVIII)*, vol.2. Macau: Direcção dos Serviços de Educação.

BOXER, C. R. (1985), *Portuguese Conquest and Commerce in Southeast Asia, 1500-1750*. London: Variorum Reprints.

BOXER, C. R. (1988), *Dutch Merchants and Mariners in Asia, 1602-1795*. London:

Variorum BOXER, Charles R. (1988), *The Great Ship from Amacon*. Macau: ICM.Reprints, 1988.

BOXER, Charles R. (1993), *The Christian Century in Japan (1549-1650)*. Manchester: Carcanet.

CHEONG, W. E. (1992), “The East India Companies and the Old China Trade in the 18th Century”, in JOHNSON, Bengt (edited) - *The Golden Age of China Trade: Essays on the East India Companies` Trade with China in the 18 th Century and the Swedish East Indiaman Goteborg*. Hong Kong: The Standard Press, Lda..

COOPER, Michael (1922), “The First Meeting between Japan and the West”, in *The Mutual Encounter of East and West, 1492 – 1992*, edited by Peter Milward. Tokyo: The Renaissance Institute – Sophia University.

CORREIZ DE OLIVEIRA, Fernando (1998), *500 Anos de Contactos Luso-Chineses*. Lisboa: Público/Fundação Oriente.

COUTINHO, Valdemar (1999), *O Fim da Presença Portuguesa no Japão*. Lisboa: Sociedade Histórica da Independência de Portugal.

<sup>93</sup> SOUZA, *ob. cit.*, pp. 263-264.

<sup>94</sup> TANNER, Harold M. (2010), *China: A History*, vol. 1. Indianapolis: Hackett Pub. Co., p. 373.

<sup>95</sup> BASTO DA SILVA, Beatriz Basto da Silva (1993), *Cronologia da História de Macau (séculos XVIII)*, vol.2. Macau: Direcção dos Serviços de Educação, p. 109.

- DE JESUS MARIA, José (1988), *Ásia Sínica e Japónica* (anotada por C. R. Boxer), vol. II. Macau: ICM/Centro de Estudos Marítimos de Macau.
- FAIRBANK, John K. and REISCHAUER, Edwin O. (1989), *China: Tradition and Transformation*. Boston, MA: Houghton Mifflin Company.
- FAIRBANK, John King and GOLDMAN, Merle (2006), *China: A New History*. Cambridge, MA.; London: Belknap Press of Harvard University Press.
- GERNET, Jacques (1975-1976), *O Mundo Chinês: Uma Civilização e uma História*, 2 vol. Lisboa: Edições Cosmos.
- LJUNGSTEDT, Anders (1999), *Um Esboço Histórico dos Estabelecimentos dos Portugueses e da Igreja Católica Romana e das Missões na China & e Descrição da Cidade de Cantão*. Macau: Leal Senado de Macau.
- LOMBART, Denys (1971), *A China Imperial*. Lisboa: Arcádia.
- MORTON, W. Scott (1995), *China: Its History and Culture*. New York: McGraw-Hill.
- MOTE, Frederick W. (2003), *Imperial China (900-1800)*. Cambridge, MA, London: Harvard University Press.
- OLLE, Manel (2002), *La empresa de China: De la Armada Invencible al Galeón de Manila*. Barcelona: El Alcantilado.
- PTAK, Roderich (1996), “O Comércio Marítimo na Ásia Meridional e Oriental (1600-1750)”, in *Povos e Culturas*, nº 5 - *Portugal e o Oriente: Passado e Presente*, dir. Artur Teodoro de Matos e Carlos M. Laranjeiro. Lisboa: Universidade Católica.
- ROBERTS, J.A.G. (2006), *A History of China*. Houndmills, [England]: Palgrave Macmillan.
- SOUZA, George Bryan (1991), *A Sobrevivência do Império: Os Portugueses na China (1630-1754)*. Lisboa: Publicações D. Quixote.
- SUBRAHMANYAM, Sanjay (1995), *O Império Asiático Português, 1500-1700: Uma História Política e Económica*. Lisboa: DIFEL.
- TANNER, Harold M. (2010), *China: A History*, vol. 1. Indianapolis: Hackett Pub. Co., 2010.
- TEIXEIRA, Manuel (1982), *Macau no Século XVII*. Macau: Direcção dos Serv. de Educação e Cultura.
- The Cambridge History of China: The Ming Dynasty*, vol. 7, part 1, edited by Denis Twitchett and John K. Fairbank. Cambridge [England], New York: Cambridge University Press, 1990.
- TIEN-TSÊ, Chang (1997), *O Comércio Sino-Português entre 1514 e 1644*. Macau: Instituto Português do Oriente.
- VIDEIRA PIRES, B. (1993), *A Vida Marítima de Macau no Século XVIII*. Macau: ICM/Museu Marítimo.



VIDEIRA PIRES, Benjamim (1987), *A Viagem de Comércio Macau-Manila nos séculos XVI a XIX*. Macau: Centro de Estudos Marítimos de Macau.

VIDEIRA PIRES, Benjamim (1988), *A Embaixada Mártir*. Macau: Instituto Cultural de Macau.

WRIGHT, David Curtis (2011), *The History of China*. Santa Barbara (California): Greenwood.