

MACAU E NAGASAKI PARA ALÉM DA ÁSIA: O IMPACTO DO COMÉRCIO MARÍTIMO PORTUGUÊS NO MAR DA CHINA ORIENTAL (1557-1640)

MACAU AND NAGASAKI BEYOND ASIA: THE IMPACT OF PORTUGUESE MARITIME TRADE ON EAST CHINA SEA (1557-1640)

MARCUS DA SILVA DORNELES*

Resumo: O objetivo do presente trabalho centra-se nas reflexões sobre os impactos globais do estabelecimento da rota de comércio entre Macau e Nagasaki pelos portugueses no contexto de sua expansão ultramarina. Partindo do extremo Oriente, o artigo visará especialmente as potencialidades relativas à América Portuguesa, que, devido a certas lacunas na produção historiográfica, permaneceu em grande escala isolada das dinâmicas envolvendo os territórios asiáticos que também foram afetados, em maior ou menor escala, pela presença lusitana. Assim sendo, a partir de fontes primárias e das referências bibliográficas selecionadas, serão buscados alguns dos principais elementos que permitam uma análise a partir de uma perspectiva conectada entre os acontecimentos locais que se desenrolaram no Mar da China Oriental durante os séculos XVI e XVII e as diferentes circunstâncias que eventualmente contribuíram para o redirecionamento do foco administrativo à América.

Palavras-chave: Império Português, Macau, Nagasaki.

Abstract: The goal of this research is study the global impacts of the trade route between Macau and Nagasaki established by the portuguese in the context of their overseas expansion. Starting from East Asia, the article will focus on the potentialities related to Portuguese America, which, due to certain gaps of historiographical production, remained largely isolated from the dynamics involving Asian territories that were also affected to a greater or lesser extent by the Portuguese presence. Therefore, from primary sources and selected bibliographic references, the main elements that allow analysis from a connected perspective between the local events in the East China Sea during the 16th and 17th centuries and the different circumstances that eventually contributed to the redirection of the administrative focus to America will be highlighted.

Keywords: Portuguese Empire, Macau, Nagasaki.

* Mestrando em História no Programa de Pós de Graduação em História da UFRGS. Desenvolve a pesquisa “Portugueses na Ásia Oriental: uma análise conectada sobre a rota de Macau e Nagasaki (1557-1640)”, que é orientada pelo professor Dr. Fábio Kuhn. Bolsista da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior. (Email: marcus.dorneles@ufrgs.br)

Introdução

No início do século XV, o Reino de Portugal deu início a um ambicioso processo de expansão ultramarina a partir do oceano Atlântico. Nesse período, os portugueses exploraram a costa africana, dobrando o cabo das Tormentas, em 1488. Dez anos depois, os lusitanos chegam à Índia, inserindo-se no comércio local das especiarias.

A expansão marítima portuguesa continuou no século seguinte. Em 1500, Pedro Álvares Cabral chegou ao Brasil, marcando os primórdios da presença de Portugal nas Américas. O Estado da Índia foi formalmente constituído no ano de 1505, com a nomeação de seu primeiro vice-rei, D. Francisco de Almeida. Seu nome, entretanto, só passou a ser utilizado de forma oficial em 1510, quando Afonso de Albuquerque conquistou Goa e fez dela a sua capital. No ano de 1511, os portugueses conquistaram o Estreito de Malaca, onde tomaram conhecimento sobre os mercados do extremo Oriente. Algumas décadas mais tarde, em 1543, os primeiros comerciantes portugueses chegam ao Japão e, em 1557, foi concedido o direito à permanência na cidade de Macau. Por fim, em 1571, Nagasaki foi cedida aos portugueses e aos padres jesuítas, solidificando a dimensão global do denominado Império Marítimo Português.

Considerando a cronologia destacada acima, o objetivo deste trabalho é refletir sobre a natureza econômica da rota de comércio estabelecida entre Macau e Nagasaki pelos mercadores lusitanos em escala global. No interior desse objetivo, é interesse particular identificar e analisar o tipo de mercadoria que era comercializada nesse contexto de expansão ultramarina pela Ásia, a quantidade dessas mercadorias que carregada pelos navios portugueses e os preços pelos quais tais produtos eram adquiridos em Cantão e, posteriormente, vendidos no Japão. Considerando ainda a inserção dessa rota nos circuitos marítimos que contemplavam não apenas a Ásia como também a Europa, a América e a África, será discutido também o uso de portos brasileiros como pontos de escala para as viagens rumo ao Oriente. Dessa forma, há a intenção de destacar as conexões que acabaram se formando entre diferentes povos de diferentes continentes em função da expansão europeia no contexto da modernidade.

Nesse sentido, o objeto de pesquisa será analisado pelo viés das histórias conectadas, uma vez que se parte do entendimento de que apenas comparar a Ásia Oriental com a América Portuguesa não é suficiente para contemplar todos os questionamentos que foram levantados para a elaboração deste trabalho. As histórias conectadas surgiram em meados da década de 1990 como uma resposta aos métodos da História Comparada, que, em termos resumidos, abordava diferentes sociedades ou contextos durante um mesmo período em uma perspectiva

comparativa. Em um de seus trabalhos mais recentes, Sanjay Subrahmanyam, o principal representante dessa linha de pesquisa, definiu as histórias conectadas como “um conceito abrangente para interpretar as mudanças históricas em grande e pequena escala, e cuja posição central é desafiar a concepção geográfica que sustenta a historiografia convencional”¹. Nesse sentido, sua metodologia permitiria realizar jogos de escalas geográficas e temporais até então pouco explorados, confrontando especialmente os métodos comparativos que, no seu entendimento, não seriam mais suficientes para vencer barreiras do eurocentrismo.

Ao usar essa perspectiva para analisar a dimensão global do Império Português, o questionamento norteador desta pesquisa centra-se na seguinte pergunta: como destacar a importância dessa rota de comércio para o Império Português em sua totalidade? Mais do que um fenômeno isolado, o comércio entre Macau e Nagasaki protagonizado pelos portugueses movimentou uma quantidade considerável de mercadorias – especialmente tecidos, como a seda, e metais, como o chumbo, o estanho e o mercúrio – e consolidou-se como uma importante fonte de captação de prata, destacando-o como um dos mais profícuos de seu período. Assim sendo, o esforço do presente trabalho centra-se em uma análise com o intuito de ressaltar esse intercâmbio como parte de um empreendimento ultramarino de escala global e destacar sua relevância para além do Estado da Índia.

Os Contatos Iniciais com a China e o Japão

Desde 1509, os lusitanos estavam recolhendo informações sobre a China, demonstrando interesse por sua sociedade. Pouco tempo depois, foram estabelecidas as primeiras tentativas de contato, que se provaram muito mais complicadas do que os comerciantes europeus poderiam imaginar. Durante esse processo de contato inicial, é possível afirmar que os chineses eram vistos pelos portugueses com um misto de admiração e arrogância. Se, por um lado, o nível cultural daquela sociedade era respeitado e até mesmo desejado, por outro, os lusitanos jamais perderam a convicção de que estava no seu destino dominar o mundo e que o contato com aquela civilização era apenas uma etapa para atingir a glória de Portugal.

Durante esse período, os navegantes portugueses já estavam entrando em contato com indivíduos escravizados, o que foi particularmente importante para os incidentes diplomáticos que envolveram os primeiros anos de intercâmbio com os chineses. O primeiro relato

¹ SUBRAHMANYAM, Sanjay. **On the Origins of Global History**. Paris: Collège de France, 2016, p. 1.

envolvendo lusitanos e escravos chineses pode ser encontrado no manuscrito “Lendas da Índia”, de Gaspar Correia. O livro relata que duas crianças – um garoto e uma garota – teriam sido oferecidas a Pedro Álvares Cabral por volta de 1501, mas que este acabou as recusando na ocasião. Um segundo relato encontra-se na obra “Décadas da Ásia”, cuja autoria é atribuída ao cronista João de Barros. No terceiro volume, que aborda eventos ocorridos entre 1516 e 1526, o autor menciona a missão liderada por Fernão Pires de Andrade, acompanhado de seu irmão, Simão de Andrade. Simão teria aproveitado a ocasião para adquirir escravos na cidade de Cantão, o que teria enfurecido as autoridades chinesas e motivado a prisão e a eventual execução de membros da missão. Nas décadas seguintes, portugueses que navegavam nos mares da China eram perseguidos e, até 1542, a presença lusitana na China se restringiu a um número muito diminuto de comerciantes e de piratas que se organizavam em pequenos grupos.

Além do envolvimento com a escravização de chineses, Simão de Andrade prejudicou ainda mais a situação dos portugueses na China por volta de 1519, quando resolveu construir uma fortificação para conter a atividade dos piratas nativos. Na ocasião, ele teria impedido comerciantes estrangeiros de realizarem negócios antes dele finalizar os seus, o que acabou sendo visto como uma afronta grave à soberania chinesa. O imperador Zhengde, apesar disso, lidou com a situação através da diplomacia, permitindo o comércio em suas terras desde que os lusitanos respeitassem os mandarins – funcionários públicos que representavam a autoridade imperial – e não tentassem mais construir feitorias.

Zhengde, no entanto, veio a falecer subitamente no ano de 1521, e ascendeu ao trono seu sucessor, o imperador Jiajing. Jiajing não compartilhava do mesmo ímpeto de seu antecessor e proibiu de vez o comércio marítimo na região. Do ponto de vista português, as atividades comerciais com a China acabaram se restringindo ao âmbito privado, protagonizadas por navegadores que não tinham necessariamente uma ligação direta com a Coroa portuguesa. Eles permaneceram nas cidades de Sanchoão, Liampó e Lampacau, onde as autoridades que representavam o governo chinês aceitavam subornos.

O imperador Jiajing acabou percebendo que não havia a possibilidade de eliminar completamente a presença desses estrangeiros como gostaria. Assim sendo, em 1554, o comércio com os portugueses foi autorizado mais uma vez, mas foi restrito à cidade de Macau. Com a medida, iniciou-se uma terceira fase das relações entre China e Portugal, em que os chineses passaram a controlar com mais eficiência o intercâmbio marítimo, concentrado em um

único lugar, e a oficializar a troca de seda e de porcelana por especiarias indianas e prata japonesa, que já ocorria por vias ilegais.

Alguns anos antes, mais especificamente em 1543, um junco chinês com dois viajantes europeus a bordo foi levado à força por uma tempestade ao cabo de Kadokura. Esses homens de feições, vestimentas e trejeitos peculiares rapidamente chamaram a atenção da população e das lideranças locais, que cunharam o termo “*nanbansen*” – navio dos bárbaros do sul – para denominar a curiosa embarcação que havia atracado pelo acaso nas suas terras. Para intermediar a comunicação com os estrangeiros, o chefe da vila – Nishimura Oribenjojō – conversou por escrito em língua chinesa com um homem chamado Gohō, já que nenhum dos dois tinha domínio oral do idioma alheio².

Eventualmente, o *daimyō*³ Tanegashima Tokitaka foi informado a respeito da chegada dos viajantes portugueses – os “bárbaros do sul”. Estes, por sua vez, foram convidados a visitar a residência do *daimyō* no dia 26 de setembro, depois de terem conseguido, em circunstâncias arriscadas, levar o junco danificado ao porto de Akōgi para realizar reparos em melhores condições. Nessa ocasião, o senhor de terras teria entrado em contato pela primeira vez com um arcabuz e demonstrado interesse no potencial do artefato, até então, nunca visto em terras japonesas.

O *daimyō* permaneceu convicto de que o arcabuz era o elemento necessário para a reconquista da ilha de Yakushima, que fora tomada por forças rivais pouco tempo antes da chegada dos bárbaros do sul ao Japão. Então, os portugueses ensinaram Tokitaka – que tinha apenas 15 anos na época – a utilizar o arcabuz, sendo provável que o jovem tenha se tornado o primeiro japonês a atirar com um bacamarte. Subsequentemente ao evento em questão, o governante decidiu que a ilha de Tanegashima – rica em metais – deveria manufaturar, nos meses seguintes, arcabuzes a serem utilizados para as suas ambições pessoais. Se eles foram de fato usados para fins bélicos ou não é uma questão que permanece em aberto para a historiografia especializada: no dia 27 de janeiro de 1544, Tokitaka teria invadido e, com sucesso, reconquistado Yakushima – sendo essa ocasião possivelmente a primeira em que um “*teppō*” fora decisivo para o desfecho de uma guerra durante o Sengoku Jidai. Essa história é

² LIDIN, Olof. **Tanegashima**: the arrival of Europe in Japan. Copenhagen: Nias Press, 2002, p. 1.

³ Os *daimyōs* eram os poderosos senhores de terra do Japão daquela época, constituindo uma aristocracia militar e rural. Eles possuíam grandes propriedades de terra que normalmente eram passadas de um indivíduo para outro a partir de um princípio hereditário.

sustentada pela tradição oral e pelas representações literárias póstumas; no entanto, um importante escrito registrado posteriormente, chamado *Tanegashima kafu*, de Kōzuma Takanao, não menciona diretamente o uso de armas de fogo⁴, tornando dúbias as possíveis interpretações acerca da resolução da batalha.

Não muito tempo depois, as notícias e rumores a respeito da arma de Tanegashima começaram a se espalhar pelo Japão inteiro. Alguns dos primeiros contatos com comerciantes foram registrados no “*Teppōki*”, de 1606, cuja autoria pode ser atribuída ao monge Nanpo Bunshi. Um desses indivíduos teria sido Tachibanaya Matasaburō, da cidade de Sakai, que, depois de aprender a usar a arma, levou-a consigo para a casa. Contudo, teorias sobre a difusão das armas de fogo no Japão a partir desse momento tendem a divergir e se diversificar: ainda que a tese relativa ao pioneirismo de Tanegashima esteja apoiada numa série de fontes estudadas e comprovadas, alguns estudiosos trabalham com perspectivas menos ortodoxas. É possível, por exemplo, que outras províncias tenham entrado em contato com os arcabuzes sem o intermédio de Tanegashima, e que os piratas *wakō* já tivessem adquirido conhecimento e prática de como usar os arcabuzes antes mesmo da chegada dos portugueses⁵. É plausível ainda que outros viajantes lusitanos tenham estabelecido comércio direto com outros *daimyōs* e líderes de vilas pouco tempo depois de sua chegada acidental em Tanegashima, tornando menos direta a influência do acidente do dia 23 de setembro de 1543 no que tange à expansão do uso de bacamartes no arquipélago nipônico.

Um evento em particular que é bastante associado ao interesse de Tanegashima Tokitaka pelos arcabuzes europeus é o Cerco de Kajiki, ocorrido no ano de 1549⁶. Na ocasião, o *daimyō* Shimazu Takahisa, do clã Shimazu, cercou e capturou o castelo de Kajiki, na província de Ōsumi, cujo território contempla a atual prefeitura de Kagoshima, no extremo sudoeste japonês. A iniciativa é comumente referenciada como uma das primeiras em que armas de fogo foram efetivamente utilizadas em batalha no Japão: durante o ataque, um vassalo de Takahisa chamado Ijūin Tadaaki teria atirado com uma arma de fogo providenciada pelo próprio Tanegashima Tokitaka. Graças ao cerco bem-sucedido, Shimazu Takahisa conseguiu expandir sua influência sobre a ilha de Kyushu nos anos seguintes, sendo novamente bem-sucedido no Cerco do Castelo Iwatsurugi, de 1554.

⁴ LIDIN, *op. cit.*, p. 5

⁵ *Idem.*

⁶ TURNBULL, Stephen. **The Samurai Sourcebook**. Londres: Cassell & Co, 2000, p. 212.

Ter noção da quantidade precisa de armas que os portugueses venderam aos japoneses até a fabricação delas em solo nipônico é uma tarefa quase quimérica, mas as fontes primárias produzidas na época contam com alguns registros do preço que se pagava por essas armas. Na obra “Peregrinação”, de Fernão Mendes Pinto, é mencionado que foi oferecida a quantia de 1000 taéis⁷ para cada arcabuz. Já os textos japoneses, como o próprio *Teppōki*, não mencionam detalhes sobre a compra dos bacamartes, mas é muito improvável que os viajantes europeus não tenham conseguido algum tipo de recompensa pela venda dos artefatos em questão.

O estabelecimento do comércio com o Japão abriu um leque de possibilidades comerciais maiores do que a venda de arcabuzes: os europeus identificaram que havia uma grande demanda por mercadorias estrangeiras – em particular a seda chinesa, que era muito apreciada na região⁸. Por outro lado, os chineses tinham notável interesse na prata japonesa, abundante na época em que o contato com os portugueses foi estabelecido graças à exploração do recurso mineral a partir de minas, como Iwami Ginzan. No entanto, o governo chinês era bastante restritivo em relação à presença tanto dos portugueses como dos japoneses em seus portos, tornando muito mais difícil a aquisição dos tecidos chineses para o comércio ultramarino. Além desse grande problema para a realização de trocas comerciais, os *wakōs*, piratas japoneses, desestabilizavam o comércio marítimo na região.

Até a conquista do direito à permanência em Macau, no ano de 1557, os portugueses tiveram de lidar com condições adversas, já que o descumprimento das imposições estabelecidas pelas autoridades chinesas poderia resultar em pena de morte. Durante esse breve período, as viagens da China ao Japão eram a princípio feitas por qualquer indivíduo que fosse capaz de garantir um navio, um piloto e um carregamento adequado.⁹ Mas, eventualmente, a Coroa expressou seus desejos de garantir o monopólio comercial dessa nova rota ao exigir intermédio de um capitão-mor. O cargo em questão poderia ser atribuído tanto por concessão real propriamente dita quanto por compra. Após a criação e a atribuição do cargo de capitão-mor, as viagens que normalmente eram feitas de três a quatro vezes ao ano foram reduzidas a uma ou duas¹⁰.

⁷ O “tael” (plural: “taéis”) era uma unidade de peso usada no Leste Asiático, principalmente na China, onde também tinha valor monetário. Desde 1959, foi estabelecido que um tael equivale a 50 gramas. A medida era comumente utilizada para quantificar ouro, prata e ervas medicinais.

⁸ BOXER, Charles. **The Christian Century in Japan: 1549-1650**. Binghamton: Vail-Ballou Press, 1961, p. 91.

⁹ *Ibidem*, p. 92.

¹⁰ *Idem*.

Se, por um lado, os esforços centralizadores da Coroa representavam um revés aos interesses particulares dos comerciantes locais, por outro, o estabelecimento de relações formais com autoridades do governo chinês a partir de 1557 permitiu que o carregamento de produtos para o Japão ocorresse de forma muito mais fácil para os navegantes europeus. No final das contas, era mais seguro realizar negócios de modo que não atraísse a ira dos governantes chineses – um problema considerável que se acrescentava à presença dos piratas e às condições meteorológicas difíceis dos mares da região.

Isto dava aos portugueses uma posição privilegiada, como intermediadores dos negócios entre China e Japão. Por volta de 1434, pouco depois do retorno do almirante Zheng He, os chineses adotaram uma política externa de isolacionismo. Como mencionado anteriormente, comerciantes chineses mantinham uma grande demanda por prata e ofereciam tecidos finos pelo metal precioso; os japoneses, por outro lado, eram grandes produtores de prata na época, e tinham desejo particular pela seda chinesa. Essa relação de oferta e de procura era um dos elementos que dava estabilidade à rota¹¹, já que o interesse se manteve contínuo por ambos os lados entre os séculos XVI e XVII. Outro aspecto importante a ser considerado é a distância relativamente curta entre a província de Cantão e os portos do Japão¹², que tornava o tráfego ainda mais atraente aos navegadores envolvidos.

No ano de 1571, Ōmura Sumitada, convertido em 1563 ao cristianismo, concedeu aos jesuítas as terras de um pequeno vilarejo de pescadores: Nagasaki. Nesse sentido, um fator a ser relevado no que tange às motivações religiosas ou econômicas de Portugal reside no fato de que elas não foram necessariamente antagonicas. Na verdade, em determinadas circunstâncias poderia se considerar que havia uma complexa relação de mutualismo entre aqueles que se dedicavam à fé e os que se voltavam aos negócios. Isto é particularmente observável no caso do Japão, onde missionários e comerciantes muitas vezes dependiam do que o outro lado tinha a oferecer para o sucesso do estabelecimento português naquele território. Sobre a questão, é possível afirmar que:

O caso do Japão nos estimula a pensar que apesar da dicotomia entre esses dois segmentos sociais, ambos precisavam um do outro, pois de um lado, os comerciantes, assim como os aventureiros – levados pela fama ou pela fortuna – abriam espaço nesse universo territorial desconhecido que era o Extremo Oriente. Do outro lado, esses

¹¹ BOXER, Charles. **O Grande Navio de Amacau**. Lisboa: Fundação Oriente, 1989, p. 13.

¹² *Idem*.

mesmos exploradores precisavam decodificar os símbolos culturais dessas civilizações, outrora consideradas exóticas e por isso, precisavam dos missionários¹³.

O Japão poderia ser considerado uma exceção no que diz respeito a uma clara separação entre o que seriam os homens responsáveis pela fé e aqueles que se voltavam aos negócios. Isto ocorria porque as expectativas e as circunstâncias locais no que se referia ao comportamento esperado dos missionários os levavam a desdenhar dos jesuítas que se dedicavam abertamente ao comércio¹⁴, e, a partir disso, era possível observar uma divergência de interesses. Em outras regiões, o comum era que funcionários civis, soldados e membros do clero se deixassem seduzir pelas possibilidades de lucro envolvendo a circulação de mercadorias. Mesmo em casos de proibições por decretos régios, formas de escapar à censura eram toleradas ou, até mesmo, incentivadas entre indivíduos da mesma categoria¹⁵.

Nagasaki foi dividida em seis áreas, sendo que uma destas era destinada aos mercadores que chegavam anualmente pelo mar. Em 1580, Ōmura Sumitada concedeu o controle direto da cidade aos jesuítas, pois estava receoso de que seus rivais a conquistassem¹⁶. A concessão provou-se efêmera, no entanto, uma vez que, apenas seis anos depois, em 1586, Shimazu Yoshihisa – o filho mais velho de Shimazu Takahisa, envolvido no cerco de Kajiki – invadiu o vilarejo, dando fim ao controle estrangeiro. Isto seria a princípio um golpe contra os interesses portugueses na região, mas não impediu que Nagasaki se tornasse o principal ponto de recepção dos navios de Macau até 1640, quando os portugueses foram expulsos e o Japão restringiu o comércio aos holandeses e aos chineses.

Um triunfo econômico para o Império

Uma das formas mais efetivas de perceber a importância desta rota comercial para o Império Português se volta à extraordinária lucratividade desta. Estima-se que apenas a viagem de Goa ao Japão, com escala em Macau, rendia um lucro médio de 35.000 cruzados por volta da década de 1580¹⁷, tornando essa rota uma das mais rentáveis em comparação com outros

¹³ LEÃO, Jorge Henrique Cardoso. Comerciantes portugueses e missionários no Japão. **Revista Brasileira de História das Religiões**, Maringá, v. 2, n. 5, set. 2009, p. 297.

¹⁴ RUSSELL-WOOD, Anthony John R. **O Império Português 1415-1808: o mundo em movimento**. Lisboa: Clube do Autor, 2016, p. 136.

¹⁵ *Ibidem*, p. 137.

¹⁶ COSTA, João Paulo Oliveira e. **Portugal and Japan: The Namban Century**. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1993, p. 40.

¹⁷ THOMAZ, Luís Filipe F. R. O sistema das viagens e a rede comercial portuguesa na Ásia Oriental. **Anais de História de Além-Mar**, Lisboa, n.19, p. 53-86, ago. 2018, p. 77.

percursos na mesma região. Já o mesmo trajeto através do Sião – atual Tailândia –, gerava anualmente uma quantia mais modesta que girava em torno de 1.500 cruzados¹⁸.

O comércio com o Japão era especialmente lucrativo principalmente em função dos metais preciosos e dos tecidos finos que acabavam compondo a maior parte dos carregamentos de navios. Considerando que os portugueses eram os únicos europeus a estabelecerem esse contato comercial no período em questão¹⁹, a ausência de concorrentes europeus diretos que pudessem prejudicar os negócios portugueses na região facilitava ainda mais o estabelecimento de relações comerciais extremamente rentáveis para os lusitanos. Outra parte importante da rentabilidade dessa rota de comércio também se devia à posição dos portugueses como intermediadores entre a China e o Japão. Como mencionado, o arquipélago nipônico era um grande produtor de prata e tinha interesse nas sedas chinesas de alta qualidade e os chineses, por sua vez, eram grandes consumidores de prata e produziam em abundância os tecidos desejados pelos japoneses. Além de ter sido fundamental para o estabelecimento de estabilidade para os negócios, essa relação de oferta e de procura gerou lucros para os mercadores que intermediavam essas trocas²⁰.

Outro aspecto importante que pode ter contribuído para o sucesso dos portugueses é o fato de que, na época, a dinastia Ming da China havia adotado uma política externa de isolacionismo reforçada a partir dos decretos *Haijin*, cujo objetivo centrava-se na tentativa de banir a atividade marítima privada para combater a pirataria nas regiões costeiras do Império. No que se refere à eficácia e às consequências dos decretos *Haijin* para a China, existe certa divergência entre especialistas na área.

Na década de 1950, historiadores ocidentais como John Fairbank e Joseph Needham defenderam a tese de que, depois de Zheng He, o desenvolvimento da tecnologia naval chinesa viveu um período acentuado de estagnação, já que os Ming teriam adotado uma política de isolacionismo que se estendeu até a ação imperialista de potências europeias – como a França e a Inglaterra – quando os Qing haviam ascendido ao poder²¹. Esse argumento se baseou principalmente no impacto e nas consequências dos decretos *Haijin*, que, de fato, procuraram banir a atividade marítima privada como forma de combater a pirataria nas regiões costeiras do

¹⁸ *Idem.*

¹⁹ BOXER, *op. cit.*, p. 13.

²⁰ *Idem.*

²¹ FAIRBANK, John King; GOLDMAN, Merle. **China: a new history**. Londres: The Belknap of Harvard University Press, 2006.

Império. Outros historiadores, no entanto, principalmente chineses, tendem a rebater tal afirmação, ressaltando que a China manteve uma presença naval ativa especialmente no Sudeste Asiático até meados do século XIX, e que as próprias políticas *Haijin* sofreram modificações com o passar dos anos ou simplesmente deixaram de ser executadas com precisão na medida em que se provaram insuficientes para atingir o seu objetivo principal²².

De qualquer forma, apenas mencionar a situação geopolítica da região e o registro do lucro final das atividades comerciais no Mar da China não é suficiente para explicar a relevância da rota de comércio entre a cidade de Macau e o porto de Nagasaki para os portugueses em suas iniciativas de expansão territorial ultramarina. As quantias de cruzados eram frutos dessas interações sociais, mas oferecem muito pouco no que diz respeito ao processo como um todo. É preciso verificar também quais produtos estavam envolvidos nesse intercâmbio e de que forma as mercadorias em questão acabavam afetando os rendimentos dos comerciantes envolvidos nessas relações. Felizmente, existem documentos preservados que possibilitam uma leitura mais aprofundada a respeito das cargas dos navios que chegavam ao Japão nesse mesmo período.

QUADRO 1 - LISTAGEM DAS MERCADORIAS DE UMA “NAU DO TRATO” (séc. XVII)

Mercadoria	Quantidade	Equivalência	Custo em Cantão	Preço no Japão
Seda crua	500 picos	30.000 kg	80 taéis	140-150 taéis
Retrós	500 picos	30.000 kg	140 taéis*	370-400 taéis*
Tecidos de seda com aves	2000 peças	-	11-14 mazes	2,5-3 taéis
Ouro	4000 taéis	120 kg	6 taéis e 6 mazes (ou 7 taéis)	8 taéis e 3 mazes
Almíscar	2 picos	120 kg	8 reais	14-16 reais
Alvaiade branco	500 picos	30.000 kg	2 taéis e 7 mazes (3 taéis em Macau)	6,5-7 taéis
Fio de algodão	300 picos	18.000 kg	7 taéis	16-18 taéis
Gangas	3000 peças	-	Variável	Variável
Mercúrio	200 picos	12.000 kg	40 taéis (53 em Macau)	< 90-92 taéis
Chumbo	2000 picos	120.000 kg	3 taéis	6 taéis e 4 mazes

²² DENG, Gang. **Maritime Sector, Institutions, and Sea Power of Premodern China**. Londres: Praeger, 1999.

Estanho	600 picos	36.000 kg	-	-
Raiz-da-china	600 picos	36.000 kg	1 tael e 12 mazes	4-5 taéis
Cerâmica	2000 ranquéis	200 pratos e/ou travessas de porcelana	Variável	Variável
Ruibarbo	100 picos	6.000 kg	2-3,5 taéis	5 taéis
Melaço	150 picos	9.000 kg	3 taéis	9-10 taéis
Açúcar branco	70 picos	4.200 kg	15 mazes	3-4,5 taéis

Fonte: Archivo de Indias, Sevilla 1.-2. 1/13-P-31.

De acordo com o “*Memorando das mercadorias que os Grandes Navios dos portugueses normalmente levam da China para o Japão*”, armazenado no Arquivo Geral das Índias e republicado por Charles Boxer em “O Grande Navio de Amacau²³”, o carregamento de seda compusera grande parte das mercadorias que eram carregadas nos navios em direção ao Japão no início do século XVII. Essa seda tinha origem principalmente na China e era muito apreciada no arquipélago nipônico, sendo vendida a quase o dobro do preço cobrado em Cantão. Há também uma quantidade expressiva de metais, como mercúrio, chumbo e estanho, e de produtos ligados à economia açucareira, a exemplo do melaço e do açúcar branco. Os japoneses, por sua vez, normalmente pagavam por esses produtos em prata.

Em comparação, apenas a rota de comércio de Goa a Banda superava a lucratividade do trajeto de Macau ao Japão, no mesmo período, uma vez que aquela rota rendia 39.500 cruzados ao ano²⁴. Isto demonstra que, apesar do relativo curto período de duração das relações entre Portugal e Japão, as navegações no Mar da China foram de extrema relevância econômica ao Império Português, já que faziam parte de um dos mais lucrativos empreendimentos ultramarinos da época.

É fácil também compreender por que o oceano Atlântico não se tornou prioridade administrativa até a criação do Conselho Ultramarino, em 1642. Uma vez que se optou pelo investimento a longo prazo nas grandes propriedades e na monocultura de exportação, os lucros mais significativos da economia açucareira só foram observados em meados de 1630, quando o Brasil teria produzido aproximadamente vinte e duas mil toneladas de açúcar, o que acarretou um lucro que só não foi maior do que as décadas anteriores devido à baixa de preços, que

²³ BOXER, Charles. **O Grande Navio de Amacau**. Lisboa: Fundação Oriente, 1989, p. 157-174.

²⁴ *Idem*.

voltaram a subir entre 1640 e 1650²⁵. Por volta de 1654, mesmo com o fim da guerra luso-holandesa, a produção brasileira superou a de seus concorrentes, resultando em mais de dezoito mil toneladas de açúcar²⁶.

Em termos comerciais, o açúcar demonstrou a sua relevância em um momento de grave crise do Estado da Índia. Entre 1638 e 1640, os cristãos acabaram sendo expulsos do Japão²⁷, que estabeleceu uma política externa isolacionista de mais de 220 anos. Nos anos seguintes, apenas os holandeses e os chineses tinham a permissão do Xogunato Tokugawa para comercializar especificamente no porto de Dejima, localizado na cidade de Nagasaki. Os motivos que levaram à expulsão dos cristãos do arquipélago nipônico são complexos e inspiram debates historiográficos em andamento. Comumente alguns fatores são mencionados, como o tráfico de escravos japoneses e a incompatibilidade entre o cristianismo e o xogunato; todavia, existem diversos outros elementos que podem ter contribuído para o declínio das relações luso-nipônicas. Resumidamente, relata-se que:

Vários fatores têm sido apontados para explicar a decisão política de expulsar os cristãos. Um desses fatores foi o receio do Japão ser colonizado por forças europeias [...] Um outro fator decisivo foi a intolerância dos missionários em relação a outras religiões, o que provocou má-vontade por parte das Budistas e Xintoístas. De referir são também as desavenças entre Jesuítas, Dominicanos e Franciscanos, que levantavam suspeitas quanto às suas verdadeiras intenções. As campanhas anti-católicas dos holandeses e ingleses protestantes que começaram a chegar ao Japão na primeira década do século XVI contribuíram para acalantar animosidades. O tráfico de escravos japoneses também desagradava e provocava suspeitas sobre as intenções dos portugueses²⁸.

Sem uma de suas maiores rotas de comércio, a estrutura político-administrativa do Estado da Índia veio a demonstrar sinais de irreversível declínio, acentuado pelo fortalecimento de concorrentes – em particular, os ingleses e os holandeses. Nesse sentido, o triunfo do açúcar brasileiro e a crise no Japão não se limitam apenas ao âmbito da comparação: são acontecimentos conectados que demonstram como os dois subsistemas ou eixos do Império Português se influenciavam, mesmo que, ocasionalmente, de formas mais indiretas.

²⁵ SCHWARTZ, Stuart B. A Economia do Império português. In: BETHENCOURT, Francisco e CURTO, Diogo Ramada. **A Expansão Marítima Portuguesa**. Lisboa: Edições 70, 2020, p. 34.

²⁶ *Ibidem*, p. 35.

²⁷ *Ibidem*, p. 36.

²⁸ CARVALHO, Daniela de. Nambanjin: sobre os portugueses no Japão. **ANTROPOLógicas**, Porto, n. 4, p. 131-149, 2000, p. 140.

Macau e Nagasaki para além da Ásia

A rota de comércio de Macau e Nagasaki não se iniciava e muito menos se encerrava nos portos da China e do Japão. O trajeto de Portugal à Ásia, ou seja, a Carreira da Índia, contemplava grande parte do oceano Atlântico e contornava o extremo sul da África no cabo da Boa Esperança até chegar nos mares do oceano Índico. O trânsito dos navios pelo ultramar era altamente dependente de condições meteorológicas mais adequadas, da condição material das naus e da saúde dos navegantes. Nesse contexto, mesmo que Portugal fosse resistente à ideia de estabelecer pontos de escala, houve ocasiões em que as paradas acabaram se tornando necessárias.

Para fins de viabilidade da pesquisa, focar-se-á no uso dos portos brasileiros como pontos de escala, um fenômeno que acabou sendo renegado à secundariedade pela historiografia especializada. Nesse sentido, é de suma importância mencionar que a Carreira da Índia também contemplava territórios africanos, sobretudo Moçambique, Mombaça e Melinde, que serviam como entrepostos das naus lusitanas que contornavam o cabo da Boa Esperança. Na mesma época, os portugueses usavam os portos africanos como entrepostos na Carreira da Índia de modo muito mais recorrente do que usavam os principais portos brasileiros – notadamente Salvador e Rio de Janeiro.

Até o declínio do Estado da Índia, a Coroa e, posteriormente, o Conselho de Portugal – instituição criada no contexto da União Ibérica para garantir autonomia portuguesa na administração de seus territórios – demonstrou-se continuamente resistente à ideia de usar portos brasileiros como pontos de escala para a Carreira da Índia, mesmo que isso eventualmente resultasse em maior segurança para os navios e para os seus navegadores. Nesse contexto, até a expulsão dos portugueses do Japão por volta de 1640, foram registradas poucas ocorrências em que naus vindas da Ásia atracaram no Brasil. Mesmo após a declaração de D. Manuel sobre a descoberta do Brasil como algo “conveniente e necessário” para a navegação à Índia²⁹, registros que comprovam o envolvimento dos portos brasileiros com a Carreira da Índia tendem a ser escassos. De 1557 – quando os chineses permitem os portugueses de estabelecer relações de comércio na cidade de Macau – a 1640 – quando os lusitanos são expulsos do Japão e perdem o monopólio comercial em Nagasaki para os holandeses –, poucos navios advindos

²⁹ ANTONY, Philomena Sequeira. **Relações intracoloniais Goa-Bahia: 1675-1825**. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2013, p. 144.

da Índia chegaram aos portos brasileiros. Quando o fizeram, percebe-se que normalmente era em função de danos às embarcações ou de enfermidades entre os navegantes, problemas que acabavam impossibilitando o seguimento do percurso. Como é possível observar no quadro a seguir, apenas um dos registros não menciona diretamente o motivo da escala.

QUADRO 2 - NAVIOS PROVENIENTES DA ÍNDIA QUE REALIZARAM ESCALA NA BAHIA (1557-1640)

Data da Ancoragem	Nome do Navio	Motivo da Escala	Capitão
Julho ou agosto de 1589*	Madre de Deus	Fazendo água e erro no rumo	Bernardim Ribeiro Pacheco
Julho ou agosto de 1593*	São Pedro	Aguada	Pedro Gonçalves
16 de agosto de 1610	N. S. de Jesus (Bom Jesus)	Reparos; enfermos a bordo	Antônio Barroso
Agosto de 1627	N. S. da Batalha	-	Lourenço Peixoto Cirne
Abril de 1631	Batalha	Reparos	-

Fonte: LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a Carreira da Índia*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1968, p. 330-331.

Por sua vez, as paradas em portos brasileiros das naus que saíam de Portugal foram consideravelmente mais frequentes se comparadas com aquelas que voltavam da Índia. Foram treze distintas ocasiões contra apenas cinco no sentido Goa-Lisboa, ou seja, quase o triplo de ocorrências, sendo que boa parte destas teria ocorrido entre os meses de julho e de agosto. Os motivos da escala, contudo, em grande parte eram praticamente os mesmos, variando entre a necessidade de reparos e a conveniência de permanecer até que as condições meteorológicas fossem as mais adequadas para seguir viagem³⁰.

Como é possível averiguar no próximo quadro, cinco registros não mencionam diretamente o motivo da escala e um deles se diferencia dos demais ao relatar “carregar açúcar”, não abordando infortúnios ou a necessidade de reparos ou de invernar, razões que se provam ser mais frequentes na documentação. Como certos trechos do documento original são de difícil leitura, a inclusão das datas e nomes destacados com um asterisco nos quadros apresentados neste artigo foram identificados a partir de inferências e da consulta com a bibliografia especializada.

³⁰ Atrasos na partida dos navios de Lisboa poderiam ocorrer em função de calmarias na zona equatorial ou de ventos fortes durante o inverno na latitude dos Açores. Já na Ásia, a continuação das viagens dependia profundamente dos ventos de monções, o que também poderia contribuir para contratempos.

QUADRO 3 - NAVIOS PROVENIENTES DE PORTUGAL QUE REALIZARAM ESCALA NA BAHIA (1557-1640)

Data da Ancoragem	Nome do Navio	Motivo da Escala	Capitão
14 de agosto de 1557	Sta. Maria da Barca	Invernar	D. Luís Fernandes de Vasconcelos
17 de agosto de 1560	São Paulo	Invernar	Rui de Melo da Câmara
Julho de 1563*	Algaravia	Reparos	Vasco Fernandes Pimentel
1566	Rainha	-	-
Julho de 1569	São Paulo	Falta de alimentos	Rui de Melo da Câmara
Julho-Agosto de 1573*	Sta. Clara	Enfermos a bordo	Luís de Alter
Julho-Agosto de 1596	São Francisco	Carregar açúcar	Vasco Borges da Fonseca Coutinho
Julho-agosto de 1598	São Martinho	-	Cristóvão de Siqueira de Alvarenga
Julho de 1608	Espírito Santo	Alim, aguada e reparos	D. Constantino de Menezes
19 de maio de 1614	Esperança	-	Vasco da Fonseca Coutinho
Abril de 1625*	S. Francisco	Reparos	Francisco de Sousa Pereira
Junho de 1631*	Belém	-	Antônio de Saldanha
Junho de 1631	Rosário	-	José Cabreira

Fonte: LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a Carreira da Índia*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1968, p. 330-331.

É importante ressaltar que o esforço em controlar rigidamente a parada de navios em portos brasileiros foi constante. Em 1565, 1615, 1632, 1661, 1665, 1667 e 1670, foram emitidas provisões e cartas reais que explicitamente proibiam a realização de escala na Bahia e a venda de mercadorias orientais no Brasil, sendo tais práticas passíveis de punição pela lei a partir de 1671³¹. Essas provisões e cartas podem ser interpretadas como tentativas de formalizar institucionalmente a coibição ao contrabando. Por conta do caráter de excepcionalidade, o papel do Brasil na Carreira da Índia foi renegado pela historiografia especializada à secundariedade. No entanto, o fenômeno das escalas em portos brasileiros revela importantes aspectos relativos

³¹ ANTHONY, *op. cit.*, p. 149.

às dinâmicas intracoloniais entre diferentes possessões do Império Português e à própria conduta da Coroa no que dizia respeito ao controle sobre seus territórios.

Um desses aspectos é o fato de que, mesmo com as proibições emitidas pelas autoridades coloniais, as escalas em portos brasileiros continuaram ocorrendo – inclusive, e especialmente, após 1640. Isto demonstra que a agência dos indivíduos envolvidos com o comércio no Império Português era muito maior do que anteriormente se imaginava. Sobre essa questão, Russell-Wood afirma que:

Além do mais, através do engajamento no comércio intercolonial e da participação no contrabando, os brasileiros não apenas minaram o propósito do sistema mercantilista, mas, consistentemente, resistiram a pressões metropolitanas, desenvolvendo uma estratégia de resistência que nem reis nem conselhos metropolitanos puderam vencer³².

Outro aspecto volta-se às próprias contradições portuguesas no que tange à administração de seus territórios. Inicialmente, o próprio rei de Portugal chegou a considerar importante o papel do Brasil para o estabelecimento da Carreira da Índia. Nos anos seguintes, contudo, a preocupação em manter o monopólio metropolitano parece ter triunfado, mesmo que as paradas nos portos brasileiros possibilitassem viagens mais seguras para os navegantes e para as próprias naus. Considerando isso, é suficientemente plausível afirmar que a chegada desses navios poderia ter sido muito mais frequente se não fosse a interferência real.

Considerações Finais

A rota de comércio estabelecida pelos portugueses entre Macau e Nagasaki durante os séculos XVI e XVII foi um grande triunfo econômico para o Império Português. Aproveitando-se das crises sociais e políticas que tanto os chineses quanto os japoneses atravessavam naquele período, navegantes lusitanos foram capazes de desempenhar o papel de intermediários entre dois territórios que tinham muito a oferecer no que se refere a produtos e a metais preciosos.

Por volta de 1600, a rota de comércio Macau-Nagasaki era uma das mais lucrativas de todo o Império Português. Seu impacto econômico era de dimensões globais, solidificando sua influência e sua importância no contexto asiático do Estado da Índia e em praticamente todas as possessões portuguesas na África e na América. No final das contas, o foco administrativo em direção à Ásia teve consequências para as Américas, que permaneceram em segundo plano

³² RUSSELL-WOOD, Anthony John R. A dinâmica da presença brasileira no Índico e no Oriente: séculos XVI-XIX. **Topoi**, Rio de Janeiro, p. 9-40, set. 2001, p. 33.

até o momento de crise do Estado da Índia, que, por sua vez, se deu em grande parte pela perda de Nagasaki para os holandeses.

Além disso, a rota estava diretamente conectada com a Carreira da Índia que tinha origem em Lisboa e passava por diversos portos em diferentes possessões portuguesas, incluindo o Brasil. O uso de portos brasileiros foi renegado à secundariedade pela historiografia, mas revela um importante aspecto sobre as relações intracoloniais: apesar dos esforços de coibição por parte da Coroa, os “eixos” do Atlântico e do Índico mantiveram um importante contato, mesmo que em condições excepcionais.

Nesse sentido, destaca-se a importância de uma análise conectada sobre diferentes regiões do Império Português, uma vez que uma perspectiva interligada acerca de variadas possessões e territórios anexados pelos lusitanos auxiliaria no entendimento mais completo das diferentes relações que se estabeleceram em um contexto de aproximação dos povos e de formação de novas interações sociais. Neste artigo, a metodologia comparada foi destacada como maneira de contemplar a diversidade de experiências que caracterizaram o processo de expansão ultramarina lusitana. Nesse sentido, historiadores importantes, como Maria Fernanda Bicalho e João Fragoso, destacaram as diferenças entre a colonização da América Portuguesa, caracterizada pelo investimento a longo prazo nos latifúndios e pelo uso da mão de obra escravizada, e dos diferentes locais que viriam a compor o Estado da Índia, onde o comércio, a construção de fortalezas e a acelerada militarização marcaram uma forma de estabelecimento consideravelmente diferente³³. No entanto, as comparações se limitam a destacar semelhanças e diferenças. No que se refere à análise de fluxos e de contatos, uma história conectada tende a detalhar tais fenômenos com maior grau de cuidado.

Considerando todas as questões contempladas neste artigo, algumas perguntas ainda permanecem sem resposta. Afinal, teria o endividamento da cidade de Macau, a partir da década de 1630, contribuído para a decadência da rota de comércio a Nagasaki? E quais foram as estratégias adotadas pelos portugueses para tentar reverter a crise que acabou resultando na sua dramática expulsão do arquipélago nipônico e no redirecionamento administrativo às suas possessões atlânticas? A pesquisa de doutorado na qual este artigo foi produzido será conduzida buscando responder a esses questionamentos.

³³ BICALHO, Maria Fernanda. As Câmaras Ultramarinas e governo do Império. In: FRAGOSO, João; BICALHO, Maria Fernanda & GOUVÊA, Maria de Fátima (org.). **O Antigo Regime nos Trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001, p. 189-221.

Referências

Archivo de Indias, Sevilla 1.-2. 1/13-P-31.

ANTONY, Philomena Sequeira. **Relações intracoloniais Goa-Bahia: 1675-1825**. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2013.

BETHENCOURT, Francisco; CURTO, Diogo Ramada (dir). **A Expansão Marítima Portuguesa, 1400-1800**. Lisboa: Edições 70, 2010.

BOXER, Charles. **Portuguese society in the tropics: the municipal councils of Goa, Macao, Bahia and Luanda, 1510-1800**. Madison: The University of Wisconsin Press, 1965.

BOXER, Charles. **O Grande Navio de Amacau**. Lisboa: Fundação Oriente, 1989.

BOXER, Charles. **The Christian Century in Japan: 1549-1650**. Binghamton: Vail-Ballou Press, 1961.

CARDIM, Pedro; HERZOG, Tamar; IBÁÑEZ, José and SABATINI, Gaetano (org). **Polycentric Monarchies**. Brighton: Sussex Academic Press, 2012.

CARVALHO, Daniela de. Nambanjin: sobre os portugueses no Japão. **ANTROPOLÓGICAS**, Porto, n.4, p.131-149, ago. 2000.

COSTA, João Paulo Oliveira e. **Portugal and Japan: The Namban Century**. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1993.

DARDESS, John W. **Ming China, 1368-1644: a concise history of a resilient empire**. Maryland: Rowman & Littlefield, 2012.

DENG, Gang. **Maritime Sector, Institutions, and Sea Power of Premodern China**. Londres: Praeger, 1999.

DE SOUSA, Lúcio. **The Portuguese Slave Trade in Early Modern Japan: merchants, jesuits and japanese, chinese, and korean slaves**. Leiden: BRILL, 2019.

ELLIOTT, John. A Europe of Composite Monarchies. **Past & Present**, Oxford, v.1, n.137, 1992.

FAIRBANK, John King; GOLDMAN, Merle. **China: a new history**. Londres: The Belknap of Harvard University Press, 2006.

FARRIS, William Wayne. **Japan to 1600: a social and economic history**. Honolulu: University of Hawai'i Press, 2009.

FRAGOSO, João; BICALHO, Maria Fernanda; GOUVÊA, Maria de Fátima (org.). **O Antigo Regime nos Trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

GUNN, Geoffrey. **World Trade Systems of the East and West: Nagasaki and the Asian bullion trade networks**. Leiden: BRILL, 2018.

HAO, Zhidong. **Macau History and Society**. Hong Kong: Hong Kong University Press, 2011.

HESPANHA, António M. Depois do Leviathan. **Almanack Brasiliense**, São Paulo, n.5, 2007.

- HESSELINK, Reinier H. **The Dream of Christian Nagasaki**: world trade and the clash of cultures, 1560-1640. Jefferson: McFarland Incorporated Publishers, 2016.
- LAPA, José Roberto do Amaral. **A Bahia e a Carreira da Índia**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1968.
- LEÃO, Jorge Henrique Cardoso. Comerciantes portugueses e missionários no Japão. **Revista Brasileira de História das Religiões**, Maringá, v. 2, n. 5, p. 277-301, set. 2009.
- LIDIN, Olof. **Tanegashima**: the arrival of Europe in Japan. Copenhagen: Nias Press, 2002.
- LOUREIRO, Rui Manoel. Navios, mercadorias e embalagens na rota Macau-Nagasáqui. **Revista de Cultura**, Macau, n. 2, 2007.
- NAKANE, Chie; OISHI, Shinzaburō (ed). **Tokugawa Japan**: the social and economic antecedents of modern Japan. Tokyo: University of Tokyo Press, 1990.
- NOGAMI, Takenori; ESPINOSA, Eladio Terreros. Aruzenchin Chiri ni watatta tōyō jiki. **Multicultural Society Studies**, Nagasaki, v. 5, p. 75-93, mar. 2019.
- RAMOS, Fábio Pestana. **Por mares nunca dantes navegados**: a aventura dos descobrimentos. São Paulo: Contexto, 2015.
- RUSSELL-WOOD, Anthony John R. A dinâmica da presença brasileira no Índico e no Oriente: séculos XVI-XIX. **Topoi**, Rio de Janeiro, set. 2001.
- RUSSELL-WOOD, Anthony John R. **O Império Português 1415-1808**: o mundo em movimento. Lisboa: Clube do Autor, 2016.
- SUBRAHMANYAM, Sanjay. **On the Origins of Global History**. Paris: Collège de France, 2016.
- SOURYI, Pierre-François. **Historie du Japon médiéval**. Paris: Perrin, 2013.
- SPENCE, Jonathan D. **The Search for Modern China**. New York: W. W. Norton & Company, 1990.
- THOMAZ, Luís Filipe F. R. O sistema das viagens e a rede comercial portuguesa na Ásia Oriental. **Anais de História de Além-Mar**, Lisboa, n.19, p.53-86, ago. 2018.
- TOTMAN, Conrad. **Early Modern Japan**. Los Angeles: University of California Press, 1993.
- TURNBULL, Stephen. **The Samurai Sourcebook**. London: Cassell & Co, 2000.
- UNGER, Richard W. **Shipping and Economic Growth: 1350-1850**. Leiden: Brill Publishers, 2011
- WU, Zhiliang. Análise Crítica sobre os Estudos da História de Macau. **Administração**, Macau, v.9, n.32. 1996.
- YONEMOTO, Marcia. **Mapping Early Modern Japan**: space, place, and culture in the Tokugawa period (1603-1868). London: University of California Press, 2003.