

Macau e as Filipinas no século XVI-XIX: “A Rota Marítima da Seda”²⁶²

MACAU AND THE PHILIPPINES DURING THE 16TH-19TH CENTURIES: “THE MARITIME SILK ROAD”.

Leonor Diaz de Seabra
MAPEAL. Universidade de Macau, China
ldseabra@hotmail.com

Maria de Deus Manso
CICP. Universidade de Évora, Portugal
mdmanso@netcabo.pt

Resumo:

No período que decorre entre o século XVI e o início do século XIX, com o alargamento e ligação das rotas marítimas registaram-se grandes mudanças na rede do comércio internacional. Nesta conjuntura histórica a “rota marítima da seda” contribuiu para a concretização do intercâmbio e comércio direto entre a China e o Ocidente e para a evolução da cidade de Macau e o gradual aumento da procura de produtos de seda chineses no mercado internacional e da prata vinda da América. Com base nas ligações entre Macau e Manila pretendemos dar um contributo para a compreensão da complexidade e amplitude das redes comerciais que criam um comércio à escala global.

Palavras-chave: Macau, Manila, América Latina, seda, prata, comércio, globalização.

Abstract:

In the period between the 16th century and the beginning of the 19th century, with the growth and connections of the maritime routes, many great changes in the network of

²⁶²Universidade de Macau, MAPEAL (vice-president of Macau Association to Promote Exchange between Asia Pacific and Latin America”).CICP. Universidade de Évora. Investigação apoiada pela FCT – Fundação para a Ciência e Tecnologia. Este trabalho foi concebido em diálogo com o Projeto *Pensando Goa* (Fapesp, proc. 2014/415657-8).

international commerce occurred. In this historical context, the "maritime silk route" contributed to the interchange and direct trade between China and the West, to the evolution of the city of Macau, and the gradual increase in the demand of Chinese silk products in the international market, and of the silver originating from America. Based on the connections between Macau and Manila, we intend to contribute to the understanding of the complexity and full range of the commercial networks that create a global scale trade.

Keywords: Macau, Manila, Latin America, silk, silver, trade, globalization.

1. As viagens de navegação iniciadas a partir do século XV permitiram aos ibéricos a criação dos dominados impérios coloniais/impérios marítimos coloniais e a criação de redes que colocaram a Europa, a Ásia, a África e a América em contacto. O processo de globalização, estabelecido principalmente por Portugal e Espanha, ganhou uma grandeza planetária, na medida que é marcada pela interação e difusão de culturas e mercancias, juntando e unindo continentes num trânsito jamais planeado. A expansão ibérica foi tão vasta no espaço e na História que temos de a entender como um sistema dilatado, onde a ação se materializa de forma heterodoxa. Assim, a História torna-se múltipla, esbatendo a noção de fronteira, de Estados tradicionais e a noção de uma História comparativa "simplista", para dar lugar a uma interpretação de abrangência e de complexidades. Esta inquietação remete-nos para a problemática teórica de Serge Gruzinsky (iniciada anos antes por Sanjay Subrahmanyam²⁶³) com o conceito de *connected histories*²⁶⁴, cuja matéria previamente havia conhecido uma abordagem através de Russel Wood, especialmente indicando que as expedições organizadas pelos

²⁶³Sanjay Subrahmanyam, "Connected Histories: Notes towards a Reconfiguration of Early Modern Eurasia", *Modern Asian Studies*, vol. 31, n.º 3 (Cambridge, julho, 1977), pp. 735-762.

²⁶⁴Serge Gruzinski, "Os mundos misturados da monarquia católica e outras *connected histories*", *Topoi*, vol. 2, n.º 2, (Rio de Janeiro, março 2001), pp. 175-195.

lusitanos, conceberam um império vasto, ative e constantemente em movimento.

Em 2000, Kenneth Pomeranz²⁶⁵ já havia promovido o debate em torno do etnocentrismo, que via a História como uma projeção do Ocidente. Pomeranz alerta para o equívoco de se pensar a economia chinesa como uma economia estática, em ruína. De facto, Pomeranz e outros estudiosos têm demonstrado a existência de poderosos impérios na Ásia, tanto à vinda dos europeus como depois. A rede que aí chegou nos séculos XVI foi mais uma concorrente, logicamente trazendo mudanças para a zona.

As grandes rotas comerciais com base na Europa intercetaram e fomentaram outros mercados/rotas que serviam tanto interesses europeus como locais, por exemplo, a circulação que se fazia a partir de Macau em direção a tantas outros entrepostos comerciais como era Malaca, Filipinas ou o Japão. Segundo Yakazaki Takeshi, a presença portuguesa em Macau, a partir de 1557, dever-se-ia a Lin Xiyuan, o qual viu na aliança com os portugueses uma forma de libertar, controlar e impedir os ataques de piratas na região de Cantão²⁶⁶ e permitiu retirar a China de uma política tendencialmente isolacionista em relação ao Ocidente, fazendo dos portugueses os intermediários da circulação entre a China e a Europa. Obviamente que mercadores chineses participavam ativamente neste comércio. Assim, Macau região de grande importância estratégica, ligar-se-á aos interesses portugueses do Estado da Índia, mas devido à constante movimentação de bens e de pessoas projetou-se no espaço global²⁶⁷.

Macau, desde finais da dinastia Ming até finais da dinastia Qing, não só foi uma porta de saída da seda e produtos da China,

²⁶⁵ Kenneth Pomeranz, *The Great Divergence: China, Europe, and the Making of the Modern World Economy*. Princeton: Princeton University Press, 2000.

²⁶⁶ Takeshi Yamazaki, “The Maritime Interactions between Lingnan, Hainan, Annan and Japan in the 16th century”, *Maritime East Asia in the 16th and 17th Centuries: New Sources and Perspectives*, Society for the Maritime Asian History, Osaka: Osaka University, 2010, p. 24.

²⁶⁷ Veja-se, entre os demais: H. B. Morse, *The Trade and Administration of the Chinese Empire*, Londres: Longmans Green, 1908.

mas também a entrada no Império do Meio dos produtos de diversas origens geográficas. A cidade surgia como um ramal distribuidor para outras regiões do Oriente, Europa, América e certamente África. A rota que aqui nos prende é a de Cantão/Macau/Manila/América Latina. Esta linha dividia-se também em dois percursos: Macau/Manila tinha sido utilizada pelos comerciantes das províncias de Fujian e Guangdong, antes da dinastia Ming. Nos séculos XVI e XVII desenvolveu-se, ainda mais, uma linha que ligava Manila/Pacífico/Acapulco. Este sentido ficou conhecido como linha do «comércio dos galeões», ou, nas palavras do professor QuanHansheng, «rota marítima da seda, que atravessava o Pacífico»²⁶⁸.

Macau prosperou com este comércio. Daqui, a seda e a porcelana chinesas eram levadas para todo o mundo e Macau era o centro internacional deste comércio. Após 1640, seguiu-se o declínio, passando Cantão a ser o núcleo do comércio da seda, tendo as prioridades passado a ser o chá e o ópio²⁶⁹.

O Oriente tornou-se no centro das atenções das monarquias ibéricas, desejando controlar lugares para que pudessem levar por diante um projeto missionário e comercial. Ambos os países (Portugal e Espanha) empreendiam viagens de conhecimento e de interceção/fixação em regiões que lhe permitisse penetrar e alargar a sua presença pela área. Tal interesse fez com que se tenham empreendido diferentes expedições com interesse científico, mas igualmente para legitimarem a sua frequência em díspares espaços, interligando sociedades e economias orientais.

O interesse das coroas ibéricas pelo Oriente e à semelhança do que sucedeu com a América, na sequência da viagem de Colombo, levantou um novo pleito, a disputa pela posse das Filipinas. Essa questão inseriu-se no contexto da viagem de circum-navegação (a primeira viagem à volta do Mundo), dirigida

²⁶⁸Yang, Renfei, “A Rota Marítima da Seda e o Grande Volume do Comércio Internacional de Macau, dos Finais da Dinastia Ming aos Finais da Dinastia Qing”, *Administração*, vol. 5, n.º 15, (1992), pp. 179-196, p. 181.

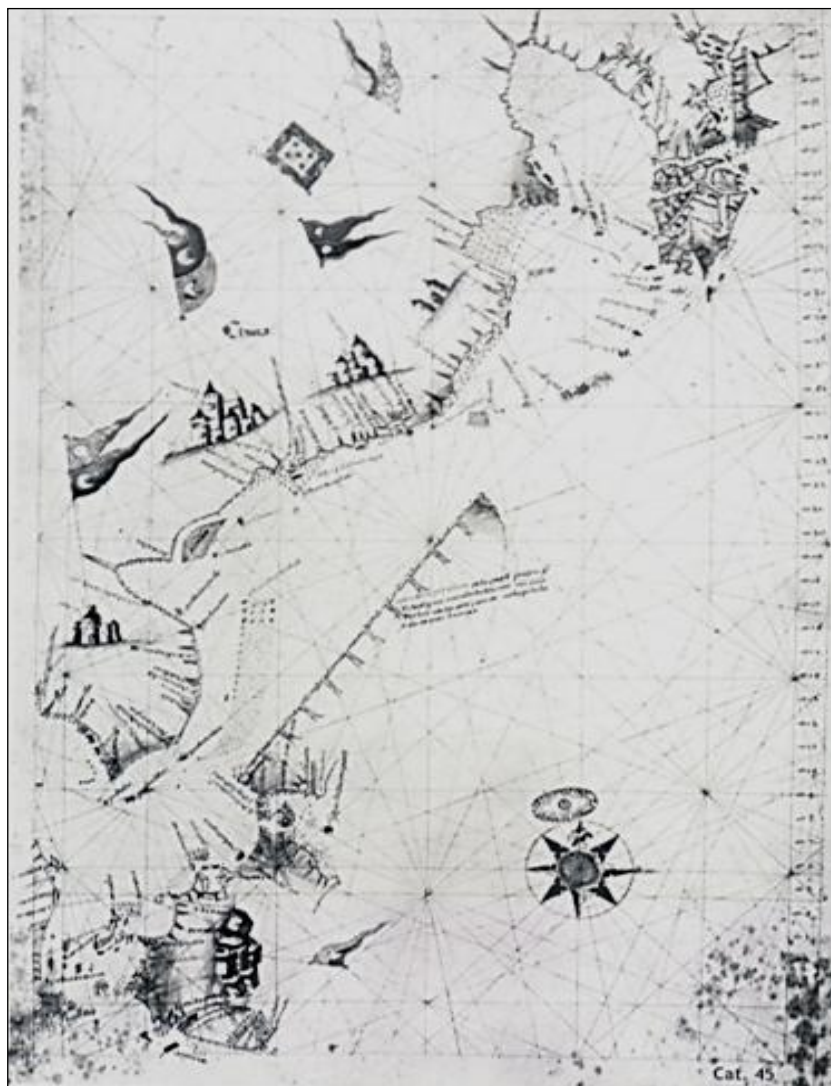
²⁶⁹*Ibidem*, pp. 180.

por Fernão de Magalhães²⁷⁰.

Tendo por base a presença portuguesa em Macau e a presença espanhola nas Filipinas, iremos abordar a dinâmica ibérica na já assinalada “rota marítima da seda”, por Quan Hansheng. Tal facto possibilita-nos perceber uma singularidade da estada ibérica no Oriente, a sua conexão com os factos locais e o reforço da *connected histories*. Trata-se de uma realidade que nos permite abarcar, tanto o jogo europeu como as conveniências regionais. Se Macau representava uma alavanca para os portugueses no Oriente (particularmente na Ásia Oriental), também Manila representava um impulso para o comércio da China com o Ocidente e, no dizer de Manel Olléi Rodríguez, as Filipinas também gozavam de um papel estratégico, pela sua proximidade em relação ao Japão, China, Java, Bornéu, Molucas e Nova Guiné²⁷¹ e contribuía para a inserção da América espanhola no mercado internacional.

²⁷⁰ Foram os portugueses os primeiros a desenhar mapas das futuras Filipinas. O mais antigo mapa europeu, relativo a uma parte do arquipélago, parece ser o desenhado por Francisco Rodrigues, elaborado em Macau cerca de 1513, baseado, sem dúvida, em informações de pilotos malaios ou chineses. Há ainda o *Livro de Marinharia de João de Lisboa* (1560), que foi usado pelos espanhóis e o próprio Legazpi terá sido aconselhado, em 1564, a verificar as cartas feitas pelos portugueses. José Manuel Garcia, *As Filipinas na Historiografia Portuguesa do Século XVI*. Porto: CEPESA, 2003, p. 11, p. 42. Veja-se também Ivo Carneiro de Sousa, “As Molucas, as Filipinas e os ‘Corredores’ dos Mares do Sul da China na Cartografia Portuguesa entre 1537 e 1571: Representações Cruzadas de Interesses Divergentes?”, *Revista de Cultura (International Edition)*, nº 17, (Macau, janeiro 2006), pp. 119-132.

²⁷¹ Manuel Olléi Rodríguez, “A inserção das Filipinas na Ásia Oriental (1565-159)”, *Revista de Cultura*, n. 7, (Macau: Instituto Cultural da R.A.E.M., Junho, 2003), pp. 6-22.



Mapa 1 - “O Sudeste Asiático e as Filipinas (Anónimo)”,
Livro de Marinbaria de João de Lisboa, 1560.

2. Fernão de Magalhães nascera no Norte de Portugal e, depois de uma vida aventureira em África e no Extremo Oriente,

convencera-se de que seria possível, no seguimento da ideia de Colombo, atingir as Molucas e as Ilhas das Especiarias, por uma rota ocidental. Magalhães participara na conquista de Malaca, em 1511. Em 1512, através de seu primo e amigo, Francisco Serrão, que na sequência de um naufrágio foi parar a Mindanao, uma ilha do Sul das Filipinas, onde certamente soube que havia outras ilhas e populações mais ao Norte, foi incentivado a tentar a viagem²⁷².

Fernão de Magalhães pretendeu conseguir apoio junto de D. Manuel I. Porém, o monarca recusou o projeto e Magalhães, depois de discutir largamente o seu plano, no Porto, com o astrónomo português Rui Faleiropartiu para Espanha. Magalhães, por intermédio de Diogo Barbosa, pai de Duarte Barbosa, seu futuro cunhado e subordinado na viagem de circum-navegação, o qual haveria de suceder-lhe por breve intervalo de tempo, no comando da frota e morrer também nas Filipinas, conseguiu ter acesso ao jovem Rei Carlos V e convenceu o monarca e os seus cartógrafos de que a viagem por Ocidente era realizável, servindo, aliás, o projeto espanhol de alcançar as especiarias do Sudeste Asiático através do Pacífico²⁷³.

Quando D. Manuel I soube que Magalhães se encontrava em Espanha e se preparava para tentar descobrir o caminho para as Índias, deu instruções ao seu Embaixador em Espanha, Álvaro da Costa, para protestar junto de Carlos V por súbditos seus, Magalhães e Faleiro, terem sido nomeados “Capitães Gerais” da frota espanhola, pedindo a sua demissão dos cargos. Não o conseguiu. E, a 20 de Setembro de 1519, cinco navios sob o comando de Magalhães, deixaram San Lúcar, em Espanha. Quase um ano e meio depois, em 17 de Março de 1521, avistaram a montanhosa Samar. A viagem foi acidentada, quer devido a fenómenos naturais, quer devido às discórdias entre os capitães espanhóis e Magalhães, reflexo da rivalidade que, então, existia entre os dois reinos peninsulares. O próprio Juan Sebastián del Cano, o homem que completou a viagem, igualmente se revoltou, mas foi perdoado por Magalhães e um outro navio, a nau “San

²⁷² José Hermano Saraiva, *História Concisa de Portugal*. Lisboa, Publicações Europa-América, 1991, pp. 142-143.

²⁷³ José Manuel Garcia, *ob. cit.*, p. 11.

Antonio”, desertou e regressou a Espanha²⁷⁴.

A chegada ao Arquipélago de S. Lázaro, nome dado por Magalhães às futuras Filipinas²⁷⁵, veio agravar, ainda mais, as relações entre Portugal e Espanha. Magalhães e os espanhóis sabiam que a viagem contrariava o desejo do Rei de Portugal e que as Filipinas se encontravam, possivelmente, dentro da área de influência portuguesa definida pelo Tratado de Tordesilhas, de 1494, o acordo que viera dividir o mundo em duas zonas: a do Ocidente, que ficaria sob a soberania de Espanha e a do Oriente, sob a soberania de Portugal, contadas as zonas a partir de uma linha imaginária (meridiano de Tordesilhas) traçada a 370 léguas a Ocidente das ilhas de Cabo Verde. Por isso mesmo, Sebastián del Cano evitou os portos e fortalezas ocupados pelos portugueses, até San Lúcar (Espanha), onde, por fim, conseguiu regressar. Após alguma discórdia, nomeadamente o aprisionamento por parte dos portugueses da “Trinidad”, o barco que Magalhães comandara, foi assinado novo tratado, o Tratado de Saragoça, de 22 de Abril de 1529, concluído oito anos depois da morte de Magalhães. Por este Tratado, Portugal ficaria com a posse das Molucas, por compra, à Coroa espanhola, pela elevada soma de 350.000 cruzados. E, quanto às Filipinas, manteve-se a pretensão portuguesa, mas sem resultado²⁷⁶. Mesmo que o tratado tenha outorgado as Filipinas a Espanha, houve diversos momentos de tensão e de contestação. Pois, a presença de portugueses em Malaca fez com que alguns se instalassem em Ternate e Tidore, nas Ilhas Molucas, onde faziam um grande comércio de especiarias e de madeira²⁷⁷, mesmo antes da chegada de Magalhães. A tensão só esmoreceu quando Manila foi proclamada, por Legazpi, como capital, em 24 de Junho de 1571, dia de S. João Baptista.

Manila ficava situada numa posição estratégica, baía do

²⁷⁴ Vejam-se, entre outros; Richard Humble, *Fernão de Magalhães*, trad. Ana Paula Silva. Porto: Edinter, 1992; Laurence Bergreen, *Fernão de Magalhães: para além do fim do Mundo, a extraordinária Viagem de Circumnavegação*, trad. Inês Castro. Lisboa: Bertrand Editora, 2005.

²⁷⁵ António Galvão, *Tratado dos Descobrimentos* (Ed. Visconde de Lagoa). Porto: Livraria Civilização Editora, 1987, p. 120.

²⁷⁶ José Manuel Garcia, *ob. cit.*, pp. 8-9.

²⁷⁷ José Manuel Garcia, *ob. cit.*, p. 20.

mesmo nome e junto à foz do rio Pasig, e oferecia riqueza²⁷⁸. Esta viria a consolidar a presença espanhola e tornava-se uma ameaça aos interesses lusos na Ásia Oriental. Ora, nestes tempos já Macau tinha o monopólio do comércio com o Japão²⁷⁹. Por outro lado, os Jesuítas tinham a sua base em Macau para a missionação da China, Japão e Sudeste Asiático. Assim sendo, os mercadores e jesuítas portugueses de Macau pretendiam afastar Manila, quer do lucrativo comércio com a China e Japão, quer da evangelização dos seus povos. Também a Chinase opunha a qualquer comunicação entre Macau e Manila²⁸⁰. No entanto, à medida que Manila ia crescendo, o interesse de Espanha no comércio direto com a China e a missionação daquele Império mantinham-se vivos. Por sua vez, os mercadores chineses iam a Luzón e outras ilhas²⁸¹ e os comerciantes portugueses tentavam tirar partido do comércio nas Filipinas, onde um novo mercado havia sido organizado, com elos de ligação, tanto locais como imperiais, ao Império Espanhol nas Américas. Assim, a oposição inicial, dos comerciantes de Macau, foi transformada em cooperação comercial voluntária, por ambos os lados, reforçando as ligações locais entre os comerciantes ibéricos, desagradando aos poderes centrais de Lisboa, Goa e Madrid.

Manila, devido ao comércio de prata que provinha das colónias espanholas do Peru e do México e à seda da China e mercadorias de luxo, ascendeu, no século XVI, a um dos principais centros de comércio²⁸². Assim, Manila tornou-se num mercado cada vez mais importante para os mercadores portugueses de Macau, os quais, desafiando todas as sanções, vendiam sedas de

²⁷⁸ Benito J. Legarda Jr., *After the Galleons: Foreign Trade, Economic Change & Entrepreneurship in the Nineteenth-Century Philippines*. Manila: Ateneo, the Manila University Press, 1999. pp. 25-26.

²⁷⁹ Veja-se, por exemplo: Charles R. Boxer, *The Great Ship from Amacon*. Macau: Instituto Cultural - Centros de Estudos Marítimos de Macau, 1988.

²⁸⁰ Benjamim Videira Pires, *Taprobana e mais além... Presenças de Portugal na Ásia*. Macau: Instituto Cultural de Macau, 1995, pp. 224-225.

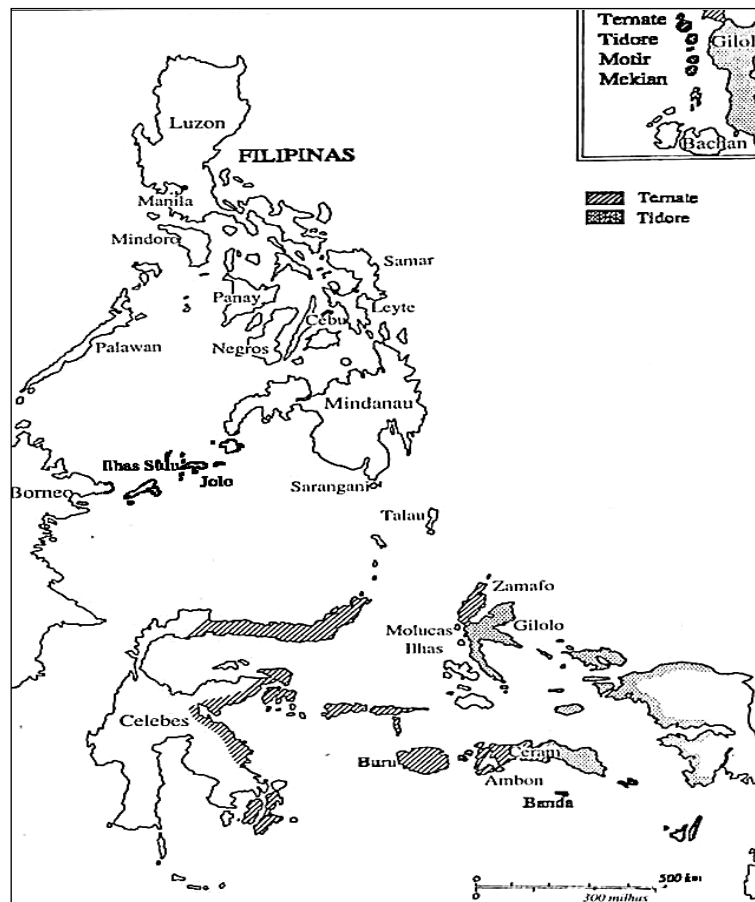
²⁸¹ Benito J. Legarda Jr., *ob. cit.*, pp. 34-37.

²⁸² Lúcio de Sousa, *Escravidão e Diáspora Japonesa nos séculos XVI e XVII*. Braga: NICPRI, 2014, p. 169.

Cantão, recebendo *reales* de prata americanos, em troca, controlando a maioria do comércio nas Filipinas. De Macau seguiam para Manila, principalmente, a loiça chinesa e sedas e, de Manila, vinha arroz para a população e, através do “Galeão de Acapulco”, a moeda em prata (a *pataca*)²⁸³. Esta dinâmica contribuiu, significativamente, para evitar qualquer crise, em Macau, mesmo quando o mercado japonês se fechou aos mercadores independentes de Macau, em 1639²⁸⁴.

²⁸³Benjamim Videira Pires, *ob. cit.*, p. 60.

²⁸⁴George Bryan Souza, *A Sobrevivência do Império: Os Portugueses na China (1630-1754)*. Lisboa: Publicações D. Quixote, 1991, pp. 87-89.



Mapa 2 – “Filipinas e Molucas”, George Bryan de Souza, *A Sobrevivência do Império: os Portugueses na China (1630-1754)*. Lisboa: Publicações D.

Quixote, 1991, p. 85.

O comércio do “Galeão de Manila” usava uma rota descoberta, em 1565, por Andrés de Urdañeta. Estes navios navegavam entre as cidades de Manila, nas Filipinas, e de Acapulco, no México, levando quatro a sete meses na viagem. Cada navio ia carregado com imensas provisões, juntamente com

a carga, de modo a suportar a tripulação de quase mil pessoas. As principais mercadorias levadas pelo "Galeão de Manila" eram a prata e a seda, entre outras, visto que os mercados, para estes produtos, estavam a florescer, de ambos os lados do Oceano. Os espanhóis buscavam grandes quantidades de prata na América Latina, em locais como o Potosí, no Peru, e Zacatecas, no México. Esta prata era transportada para Acapulco e levada, através do Oceano Pacífico, por galeões (navios) até Manila ("Galeão de Manila" ou "Galeão de Acapulco"), onde era trocada por seda oriunda dos mercados chineses²⁸⁵. Também a seda de Manila queria satisfazer a busca de artigos de seda chinesa na América Latina: "Antes de 1636, um galeão transportava 300 a 500 caixas de produtos de seda; em 1636, um galeão carregou a bordo mil caixas de seda crua. Uma caixa continha, segundo os registos da carga dum galeão que se fez ao mar em 1774, 250 peças de brocado e madrepérola de Cantão, 72 peças de gaze de seda de cor escarlate, num peso de 250 libras; havia outro tipo de caixa, que continha, cada, 140 pares de meias de seda, num peso de 230 libras"²⁸⁶. As meias de seda chinesas eram um artigo muito procurado. Estas vendiam-se a preços mais baixos do que os produtos de diversas procedências, sendo apreciadas pela população em geral. No México, apenas se vendiam produtos de seda chinesa e, do Chile ao Panamá, a roupa dos espanhóis era confeccionada com tecido de seda chinesa, fina ou crua²⁸⁷.

O comércio do "Galeão de Manila" fora iniciado numa altura em que era vantajoso, para ambos os lados do Pacífico, com o "contacto direto entre uma sociedade onde a prata estava em grande procura e uma onde era abundante e barata"²⁸⁸. Devido às condições internas na China, nomeadamente, a transição de uma moeda baseada em papel para uma moeda baseada em prata (a monetarização da economia), a prata estava em alta procura e era, então, de alto valor. O controlo espanhol das lucrativas minas da América Latina deu-lhes acesso a grandes quantidades de prata,

²⁸⁵George Bryan Souza, *ob. cit.*, pp. 84-86.

²⁸⁶Renfei Yang, *ob. cit.*, pp. 179-196, p. 184.

²⁸⁷*Ibidem*, p. 185.

²⁸⁸J. H. Parry, *The Age of Reconnaissance*. Londres: University of California Press, 1963. pp. 195-196.

com a qual exploravam a alta demanda na China e, assim, obtinham grandes lucros. Como a China precisava da prata americana, para aumentar a prata que já vinha do Japão, e a Espanha procurava tanto têxteis, como os lucros provenientes do comércio da prata, para manter o seu vasto império, a procura de cada mercadoria funcionava como um incentivo para impulsionar viagens regulares, atravessando o Oceano Pacífico, assim como o comércio²⁸⁹.

Em 1580, a Coroa de Portugal, devido à morte do Cardeal-Rei Dom Henrique, foi entregue a um dos seus mais diretos sucessores, Filipe II de Espanha (1527-1598), filho da princesa portuguesa, D. Isabel (1503-1539), mulher de Carlos V e neto do rei D. Manuel. Ora, com a União Ibérica (a união pessoal das duas Coroas) os inimigos de Espanha passaram a ser, também, os de Portugal. Filipe II tentara dominar a Inglaterra, em 1588, com uma larga participação portuguesa de excelentes navios, mas falhara – a “Invencível Armada”. No entanto, o grande inimigo que o Império Português teve de enfrentar vinha da Holanda²⁹⁰. Durante cerca de 71 anos (1598-1669), portugueses e holandeses lutaram desde o Brasil até Angola, S. Tomé e Príncipe, Moçambique, Índia, Ceilão, Malaca, Macau, Molucas e Timor. Portugal manteve o Brasil, Angola e Índia, mas perdeu numerosas posições no Sudeste Asiático²⁹¹.

Macau, há largas dezenas de anos, um simples entreposto de comércio não fortificado, teve de erguer defesas contra os ataques holandeses, ao longo da Praia Grande, no Porto Interior e nas colinas mais elevadas da cidade. Com exceção do Forte do Bomparto, situado naquele primeiro local, as outras fortalezas estavam ainda em construção quando os holandeses atacaram a cidade, em 24 de Junho de 1622. Mas, sofreram uma pesada derrota às mãos dos Portugueses, comandados por Lopo Sarmiento de Carvalho, perdendo 330 homens, mais de 500 espingardas, um canhão e um navio de guerra. A ameaça holandesa, contudo, permaneceu por muitas dezenas de

²⁸⁹George Bryan Souza, ob. cit., pp. 101-109.

²⁹⁰Benjamim Videira Pires, ob. cit., p. 232.

²⁹¹José Hermano Saraiva, *História Concisa de Portugal*. Lisboa: Publicações Europa-América, 1991. pp. 203-204.

anos²⁹². Tanto assim que Diogo Vaz Bávaro, em 1621, foi a Manila e adquiriu, “por meio de sua indústria”, seis peças de artilharia que levou para Macau, sendo colocadas nas novas fortificações²⁹³. No campo comercial, as determinações reais dos Filipes “reforçaram a posição portuguesa e abrandaram as ambições mercantis dos espanhóis das Filipinas e da América Latina”, embora, no campo militar e político, tenha havido uma colaboração entre as Filipinas e Macau²⁹⁴.

A 22 de Janeiro de 1587, Filipe II de Espanha recomendava ao Vice-Rei da Índia Portuguesa, D. Duarte de Meneses, que se evitasse o comércio dos espanhóis com a China e as Molucas, bem como, em contrapartida, o tráfico dos Portugueses de Macau com as Filipinas. Mas, o Vice-Rei, muito realisticamente, respondeu ao monarca que era impossível impor o cumprimento daquela determinação, atendendo à distância a que ficava de Goa, capital do Império do Oriente²⁹⁵. Em 25 de Abril de 1588, o mesmo Vice-Rei queixava-se a Madrid de que uma nau espanhola fora a Macau, carregada de prata do México. Para estabelecer, ao menos, um certo equilíbrio, o Vice-Rei pediu autorização ao Rei para que os navios de Macau pudessem negociar as suas mercadorias no México, não tendo obtido qualquer resposta²⁹⁶. Em 1592, Filipe II recomendava ao Vice-Rei de Goa, Matias de Albuquerque, que prestasse “toda a atenção ao governo de Macau”, renovando a proibição do comércio entre as Filipinas ou entre a Nova Espanha (a América Espanhola) e Macau²⁹⁷.

Apesar da proibição régia no comércio entre Manila e Macau, sabemos que em Manila viviam muitos comerciantes de variadas origens, entre eles portugueses, que fundaram, em 1606, uma instituição caracteristicamente portuguesa, uma Misericórdia, seguindo o modelo da de Lisboa²⁹⁸.

²⁹²Benjamim Videira Pires, ob. cit.,p. 233.

²⁹³Ibidem,p. 235.

²⁹⁴Ibidem,p.230.

²⁹⁵Ibidem,p. 228.

²⁹⁶Ibidem,p. 11.

²⁹⁷Ibidem,p. 12.

²⁹⁸ Benito J. Legarda Jr., ob. cit., p. 44.

Na primeira década do século XVII, era intenso o comércio indireto entre Macau e Manila, através de Nagasaki, Malaca e Índia Portuguesa²⁹⁹. De Macau foram a Manila, em 1604, cinco navios; em 1605, dois; 1606, um com “bordados do Japão”; em 1612, sete com mercadorias e escravos; e, em 1620, cinco navios³⁰⁰. Os navios de Macau abasteciam-se em Manila de ouro e prata, assim como de produtos das Filipinas (açúcar, arroz, chocolate, cera, frutas tropicais, etc.), em troca das sedas, porcelanas, bronzes, jades, tecidos, etc., da China e da Índia³⁰¹.

A carreira de Macau/ Filipinas durou de 1565 até 1815, usando-se 2 navios de ida e 2 ou 3 de volta, ou mesmo um só, desde o início do século XVIII³⁰². Nesta época, os “Galeões de Manila”, também chamados “Naos de China”, transportavam mais de 1.000 toneladas de mercadorias³⁰³. Em 1621, dizia-se que o comércio de Macau com Manila trazia àquela cidade portuguesa “o rendimento anual de 60.000 cruzados em frete”. Tal estado de coisas iria conduzir à ideia de que aquele negócio devia ser legalizado, embora, de acordo com a opinião dos comerciantes de Macau, estes poderiam ir a Manila comerciar e “fazerem lucros”, mas os espanhóis não poderiam ir à China, “porque como trazem cópia de dinheiro (em prata e ouro), logo se altera o preço das fazendas (em Cantão e Macau)”³⁰⁴. Em 17 de Abril de 1624, o Vice-Rei de Goa e o seu Conselho rejeitaram uma petição do Senado de Macau, para que as viagens de Manila fossem oficialmente sancionadas, decidindo que a proibição existente se devia cumprir rigorosamente. O Governador e comerciantes de Macau não prestaram atenção a esta decisão e o comércio com Manila continuou a desenvolver-se, até atingir um grau sem precedentes³⁰⁵. Assim, chegaram a Manila, idos de Macau, os

²⁹⁹ Benjamim Videira Pires, ob. cit., 1987, p. 15.

³⁰⁰ Ibidem, p. 235; Benjamim Videira Pires, *A Viagem de Comércio Macau-Manila nos Séculos XVI a XIX*. Macau: Centro de Estudos Marítimos de Macau, 1987. p. 19.

³⁰¹ Benjamim Videira Pires, ob. cit., 1987, p. p. 15.

³⁰² Benjamim Videira Pires, ob. cit., 1987, p. 15.

³⁰³ Ibidem, p. 15.

³⁰⁴ Benjamim Videira Pires, ob. cit., 1995. p. 236.

³⁰⁵ Ibidem, p. 237.

seguintes navios: 1621, um patacho de Diogo Vaz Bávaro; em 1627, dois galeões, 3 galeotas e uma sampana; em 1628, dois navios; em 1631, seis navios³⁰⁶. Em 1628, a viagem de Manila rendia a Macau 40 mil xerafins, pagando a maior parte das dívidas. Faziam a carreira de Macau a Manila, desde 1637 a 1639, três navios por ano³⁰⁷.

Contradizendo os factos reais da vida económica (a dinâmica “regional”), Filipe IV de Espanha, em 1639, proibiu, por intermédio do Vice-Rei português de Goa, o comércio de Macau com Manila. O monarca temia que Manila se esvaziasse da prata vinda do México em troca das mercadorias chinesas, e outras, por exemplo, magníficas peças de artilharia fabricadas em Macau por Manuel Tavares Bocarro, que os comerciantes daquela cidade vendiam aos espanhóis das Filipinas³⁰⁸.

Na segunda metade do século XVII, a concorrência comercial aumentou na Ásia do Sul e Sueste. Com as rotas de comércio, no Sudeste Asiático, limitadas ao contacto com algumas das ilhas do arquipélago de Sunda, tal como o lucrativo comércio de sândalo de Timor, os comerciantes portugueses em Macau viraram-se, outra vez, para o comércio direto e regular com Manila, conjuntamente com interesses no Bornéu e na costa do Malabar, assim como para a diversificação de produtos da China (Cantão). Foi, portanto, a procura de um meio de se distanciarem de Goa e de uma especialização comercial vital à sua sobrevivência económica, assim como uma justificação para o entreposto comercial português na China, o que caracterizou o comércio de Macau, na segunda metade do século XVII, durante o qual a concorrência internacional estava a desenvolver-se, nos mercados asiáticos³⁰⁹.

A colaboração entre Macau e Manila igualmente se estendeu ao campo militar e político, na luta contra os ataques holandeses e ingleses, mesmo após 1640³¹⁰. Malaca caiu em 1641, o que levou os portugueses daquela cidade a estabelecerem-se em

³⁰⁶Benjamim Videira Pires, ob. cit., 1987. p. 240.

³⁰⁷Ibidem, p. 28.

³⁰⁸Ibidem, pp. 29-30.

³⁰⁹SanjaySubrahmanyam, op. cit., pp. 292.

³¹⁰Benito J. Legarda Jr., ob. cit., p. 46.

Macassar e, por isso, em 1651, havia 3.000 católicos nesta última cidade. Devido ao estado de guerra entre Portugal e Espanha, Macau serviu-se de Macassar para continuar o comércio, indiretamente, com Manila. E, assim, todos os anos, Manila recebia cinco navios enviados de Macassar. Só depois de 1668, e da paz firmada com a Espanha, é que se retomou o comércio direto de Macau com Manila³¹¹.

Em 1672, um navio macaense aportou a Manila, seguindo-se outros nos anos seguintes³¹². Por exemplo, em 25 de Novembro de 1695, um barco de Manila, comandado pelo capitão D. António de Bozarte, que rendeu de direitos o pagamento de mil pesos, entrou no porto de Macau: “A Câmara aceitou o dinheiro, acrescentando que a prata embarcada pagaria o mesmo que a dos barcos portugueses, isto é 2%”³¹³. Este comércio da prata, escrevia-se na época, “é a coluna que sustenta Macau». Fechado o tráfico com o Japão “só nos resta o porto de Manila, que nos impede de irmos a ele com o nome de portugueses, mas pode-se ir lá debaixo de outro pretexto”³¹⁴.

Em 1696, o Senado de Macau enviou a Manila, em negócio, a nau do Capitão Bernardo da Silva, exigindo-lhe que não levasse missionários a bordo para a China, conforme a ordem do Vice-Rei³¹⁵. Em 1698, o Governador-Geral das Filipinas, Fausto Cruzat y Gongora, pediu autorização a Macau para que fosse enviado um navio de Manila e se modificassem mais favoravelmente o pagamento dos direitos, com o que o Senado concordou³¹⁶.

Uma ordem do imperador da China, K'angHsi, em 1717, foi “transmitida pessoalmente pelo Vice-Rei de Cantão” ao Senado de Macau onde se dizia que Macau podia comerciar com as cinco províncias costeiras da China e Mares de Leste, mas não com os “Mares do Sul, Batávia (atual Jacarta) e Manila e mais

³¹¹ Anders Ljungstedt, *ob. cit.*, p. 150.

³¹² Benjamim Videira Pires, *ob. cit.*, 1987. pp. 35.

³¹³ *Ibidem*, p. 39.

³¹⁴ *Ibidem*, p. 41.

³¹⁵ *Ibidem*.

³¹⁶ *Ibidem*.

lugares”³¹⁷. Mas, o jesuíta português, Padre Tomás Pereira, que vivia na Corte de K’ang-Hsi, conseguiu que a lei não se aplicasse a Macau e, assim, Macau continuou, durante mais quatro anos, com o “monopólio do comércio externo da China, sobretudo com Batávia”³¹⁸.

Macau, Solor e Timor dependiam do Vice-Rei português de Goa que, de vez em quando, emitia ordens para a Cidade do Nome de Deus (Macau). Assim, em 14 de Maio de 1722, o Vice-Rei “autoriza Cosme Serrão a realizar a viagem de Manila, diretamente a Cantão, sem passar por Macau, recomendando que não seja impedido, antes auxiliado pelas autoridades desta cidade”³¹⁹. É claro que o Senado pretendeu, ao contrário do que determinava o Vice-rei, dissuadir Cosme Serrão de ir “directamente a Cantão”, passando por cima de Macau, mas não o conseguiu³²⁰.

Nas primeiras décadas do século XVIII, as relações comerciais entre Macau e o Sudeste Asiático tiveram grande desenvolvimento, devido ao facto da dinastia Qing ter proibido o comércio marítimo chinês, na região. Consequentemente, Macau tornou-se no principal intermediário no comércio entre a China e o Sudeste Asiático, que incluía, principalmente, as Filipinas, a Península Malaia e o Sião³²¹.

A economia de Macau dependia, essencialmente, do comércio marítimo. Sem agricultura ou indústria, a função de intermediário fazia a sua riqueza. No entanto, apesar do comércio ser elevado, havia anos de enormes dificuldades, particularmente devido aos naufrágios. Por exemplo, entre 1735 e 1745 perdeu, “sobretudo em naufrágios, mais de onze navios” e a população era elevada: 212 cristãos e 8.000 chineses e, dos primeiros, apenas noventa (90) eram portugueses nascidos no Reino³²².

³¹⁷Ibidem.

³¹⁸Ibidem, pp. 45-46.

³¹⁹Ibidem, pp. 48-49.

³²⁰Ibidem, pp. 48-49.

³²¹Yunhua Cao, “Relations between Macau and South-East Asia”, *Macau 2000*, ed. J. A. Berlie. Hong-Kong: Oxford University Press, 1999, p. 184.

³²²Benjamim Videira Pires, ob. cit., 1987, p. 55.

A forte concorrência europeia no Oriente, especificamente holandesa, fez com que a coroa portuguesa, em mais de uma ocasião, tenha proibido o comércio estrangeiro, em Macau. Contudo, como a dependência comercial de Macau era uma realidade e à semelhança de outras épocas, D. João V, em 1746, proibiu os estrangeiros de se estabelecerem e negociar em Macau³²³. Mas abria uma exceção: barcos vindos de Manila podiam comerciar livremente e, ainda, por cima, pagariam menos direitos, 1,5%, enquanto os portugueses e habitantes de Macau teriam de pagar 2%³²⁴. Em 1785, novamente, foi proibido o comércio com estrangeiros, excepto com navios de Manila. Em 1787, 1789 e 1791 chegaram navios de Manila a Macau³²⁵.

A mercancia que se foi desenvolvendo em torno do “Galeão” da viagem Manila-Acapulco sustentava o desejo de que a atividade comercial se iria fortalecer, mas as independências das colónias espanholas da América, designadamente do México, vieram pôr termo a uma tradição multissecular. Assim, em 1815, chegou a Manila o último “Galeão de Manila”³²⁶.

Year	Ship	Captain
1747	1 balandra	Capitão José Molina
1748	1 barco “S. Domingos”	Capitão Jerónimo Deyta
1750	1 navio “S. Francisco Xavier”	Capitão Joaquim Lopes da Silva
1751	1 pataxo	Capitão De Sousa Martins
1752	1 navio “Nuestra Señora de la Encarnación”	

³²³ Anders Ljungstedt, ob. cit., p. 150.

³²⁴ Ibidem, p. 151.

³²⁵ Benjamim Videira Pires, op. cit., 1987, pp. 80-81. Veja-se, também, AHM/SCM/306: “Contratos de risco do mar da Administração da Santa Casa da Misericórdia” (1763/11/20 a 1781/02/23).

³²⁶ Benito J. Legarda Jr., ob. cit., p. 50.

753	2 barcos	1 Capitão espanhol e um indiano
755	1 navio “Nuestra Señora de la Porteria”	Capitão D. José de Azevedo
758	2 barcos: “ Espirito Santo Y Santa Ana” and “San Francisco y las Animas del Purgatorio”	1º barco: Capitão D. Joseph Maroto

Tabela 3 - “Registos do *Almojariffazgo* acerca da navegação Macau-Manila (1747-1759)”, Benjamim Videira Pires, S.J., *A Viagem de Comércio Macau-Manila nos Séculos XVI a XIX. (1987)*, Macau, Centro de Estudos Marítimos de Macau, p. 62.

3. Em conclusão, podemos dizer que Macau, como o único "porto livre" na China, desde o século XVI até aos inícios do século XIX, teve um papel fundamental na ligação da China com a Europa, América Latina e o resto da Ásia, através da chamada "Rota Marítima da Seda", sendo Portugal e Espanha, na época, os principais poderes, nesta região, apesar da concorrência das outras potências ocidentais, mais tarde. Apesar das rivalidades entre Portugal e Espanha, que tiveram um impacto negativo no comércio marítimo, Macau desempenhou um papel importante na promoção dos primeiros passos da “globalização” do comércio estrangeiro, trocando produtos como a seda, porcelanas, chá e artesanato chineses, pagos com a prata mexicana/meruana/maponesa, assim como especiarias da Ásia e produtos manufaturados da Europa.

Manila formou a base espanhola da conquista das Filipinas e era essencial para alcançar a China. A concorrência com Macau era forçosa e tornou-se tensa e gradual, vindo a abrandar no século XVII devido à presença holandesa, a queda dos Ming e o encerramento do Japão. Mas Macau desempenhou um papel mais importante ainda, por causa da sua ligação com a China Continental, em termos de produção e mercado, sem falar no papel de plataforma cultural de Macau, sem paralelo na região.

Todavia, o papel de Macau, como plataforma e principal centro comercial, diminuiu bastante, desde que aumentou a

interferência estrangeira na China, pelas potências ocidentais, começando com a Guerra do Ópio até ao fim da Segunda Guerra Mundial, substituído por Hong-Kong, Xangai e outros portos, ao longo da costa chinesa.

Macau manteve-se, contudo, sempre aberto ao mundo exterior, mesmo nos períodos das Guerras Mundiais, assim como das guerras civis (internas), na China. Toda a atividade que procedeu da conexão Macau/Manila reforça, igualmente, a noção de desiguais dinâmicas nos impérios ibéricos, onde as conveniências locais e o trato privado assumem importante significado. Portanto, para que consigamos abranger a dinâmica que se gerou entre a Europa e o “resto do mundo”, temos de entender os “pedaços” e os “modos” que compunham os Impérios

BIBLIOGRAFIA:

Bergreen, Laurence, *Fernão de Magalhães: para além do fim do Mundo, a extraordinária Viagem de Circum-navegação* (trad. Inês Castro). Lisboa: Bertrand Editora, 2005.

Boxer, Charles, *The Great Ship from Amacon*. Macau: Instituto Cultural - Centro de Estudos Marítimos de Macau, 1988.

Caetano, Alberto, *Descobrimento das Filipinas pelo navegador português Fernão de Magalhães*. Lisboa: Emp. do Ocidente, 1898.

Cao, Yunhua, “Relations between Macau and South-East Asia”, *Macau 2000* (ed. J. A. Berlie). Hong-Kong: Oxford University Press, 1999.

Cortesão, Armando, ed., *A Suma Oriental de Tomé Pires e o Livro de Francisco Rodrigues*, Coimbra: Universidade de Coimbra, 1978.

Galvão, António, *Tratado dos Descobrimentos* (Ed. Visconde de Lagoa). Porto: Livraria Civilização Editora, 1987.

Garcia, José Manuel, *As Filipinas na Historiografia Portuguesa do Século XVI*. Porto: CEPESA, 2003.

Gruzinski, Serge, “Os mundos misturados da monarquia católica e outras “*connected histories*”, *Topoi*, vol. 2, n.º 2, (Rio de Janeiro, março, 2001), pp. 175-195.

Humble, Richard, *Fernão de Magalhães*, trad. Ana Paula Silva. Porto: Edinter, 1992.

Legarda Jr., Benito J., *After the Galleons: Foreign Trade, Economic Change & Entrepreneurship in the Nineteenth-Century Philippines*. Manila: Ateneo, the Manila University Press, 1999.

Ljungstedt, Anders, *Um Esboço Histórico dos Estabelecimentos dos Portugueses e da Igreja Católica Romana e das Missões na China & Descrição da Cidade de Cantão*. Macau: Leal Senado de Macau, 1999.

Loureiro, Rui Manuel, *O manuscrito de Lisboa da “Suma Oriental” de Tomé Pires (contribuição para uma edição crítica)*. Macau: Instituto Português do Oriente, 1996.

Morse, H. B., *The Trade and Administration of the Chinese Empire*. Londres: Longmans Green, 1908.

Parry, J.H., *The Age of Reconnaissance*. Londres: University of California Press, 1963.

Phillips, William D., Jr. e Carla Rahn Phillips, *The Worlds of Christopher Columbus*. Nova Iorque: Cambridge University Press, 1992.

Pires, Benjamim Videira, *Taprobana e mais além... Presenças de Portugal na Ásia*. Macau: Instituto Cultural de Macau, 1995.

Pires, Benjamim Videira, *A Viagem de Comércio Macau-Manila nos Séculos XVI a XIX*. Macau: Centro de Estudos Marítimos de Macau, 1987.

Pomeranz, Kenneth, *The Great Divergence: China, Europe, and the Making of the Modern World Economy*. Princeton: Princeton University Press, 2000.

Rodríguez, Manuel Olléi, “A inserção das Filipinas na Ásia Oriental (1565-159)”, *Revista de Cultura*, n. 7, (Macau: Instituto Cultural da R.A.E.M., Junho, 2003), pp. 6-22.

Russell-Wood, A. J. R., *Um mundo em movimento: os portugueses na África, Ásia e América, 1415-1808*. Lisboa: Difel, 1998.

Saraiva, José Hermano, *História Concisa de Portugal*. Lisboa: Publicações Europa-América, 1991.

Sousa, Ivo Carneiro de, “As Molucas, as Filipinas e os ‘Corredores’ dos Mares do Sul da China na Cartografia Portuguesa entre 1537 e 1571: Representações Cruzadas de Interesses Divergentes?”, *Revista de Cultura (International Edition)*, nº 17, (Macau: Instituto Cultural da R.A.E.M., 2006), pp. 119-132.

Sousa, Lúcio de, *Escravidura e Diáspora Japonesa nos séculos XVI e XVII*. Braga: NICPRI, 2014.

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

Subrahmanyam, Sanjay, *O Império Asiático Português, 1500-1700: uma história política e económica*. Lisboa: Difel, 1995.

Subrahmanyam, Sanjay, “Connected Histories: Notes towards a Reconfiguration of Early Modern Eurasia”, *Modern Asian Studies*, vol. 31, n.º 3 (Cambridge, julho, 1977), pp. 735-762.

Yamazaki, Takeshi, “The Maritime Interactions between Lingnan, Hainan, Annam and Japan in the 16th century”, *Maritime East Asia in the 16th and 17th Centuries: New Sources and Perspectives*,

Society for the Maritime Asian History, Osaka: Osaka University, 2010.

Yang, Renfei, “A Rota Marítima da Seda e o Grande Volume do Comércio Internacional de Macau, dos Finais da Dinastia Ming aos Finais da Dinastia Qing”, *Administração*, vol. 5, n.º 15, (1992), pp. 179-196.

Manuscritos:

AHM/SCM/306: “Contratos de risco do mar da Administração da Santa Casa da Misericórdia” (1763/11/20 a 1781/02/23).

AHM/LS/529: “Termos dos Conselhos Gerais do Leal Senado da Câmara de Macau (1630/06/04 a 1685/06/03)”.