

Junco oceânico in *Liu qiu guo zhi lue* (c. 1757), reproduzido por J. Needham in *Science and Civilisation in China*, vol. IV, C.U.P., Cambridge, 1971.

# Os Estudos de História das Comunicações Marítimas da China com o Ultramar

CHEN GAOHUA\*

\* 陈高华 Investigador no Instituto de História da Academia de Ciências Sociais da China.

*Researcher at the History Institute of the Academy of Social Sciences in China.*

N. do E. – Este artigo, escrito há já alguns anos e referindo fundamentalmente os estudos de investigadores chineses durante o século XX (até princípios dos anos 90), foi originalmente publicado no n.º 28 (1996) da Edição Chinesa de *Revista de Cultura*.

Não estão, assim, considerados, quer os resultados das investigações levadas a efeito nos últimos anos, e não só por estudiosos chineses, v.g. sobre a lendária missão de Xu Fu ou sobre os possíveis contactos chineses trans-Pacífico – de que se destaca a polémica tese de Gavin Menzies sobre a precedência chinesa na descoberta da América in *1421: The Year China Discovered the World*, Bantam Press, 2002 –, quer as publicações surgidas nos últimos anos de documentos conservados até então inéditos em diversos Arquivos.

Apesar destas limitações, considerámos ser útil a sua tradução e publicação na Edição Internacional de *Revista de Cultura*, como um passo para a eventual elaboração de uma bibliografia sobre esta temática – e não apenas de origem chinesa – tendo em conta os actuais debates sobre as políticas externas Ming e Qing e sobre as viagens de Zheng He.

## I. INTRODUÇÃO

A China possui mais de 9.600.000 quilómetros quadrados de terras. O continente chinês, limitado a leste e a sul pelo mar, tem uma imensidão de águas territoriais, com mais de 18.000 quilómetros de costa e mais de 6.000 ilhas, grandes e pequenas. Ao longo da história, sempre houve chineses a trabalhar na agricultura, outros que levavam uma vida nómada e ainda outros que viviam do mar. Como os objectos de trabalho eram diferentes, formaram-se três tipos de culturas na China antiga, a saber: a agrícola, a nómada e a marítima. Dos contactos, conflitos e convergências entre elas, resultou uma cultura de características muito próprias, diferente da dos outros países. Em determinada altura surgiu uma teoria que reduzia a cultura chinesa a uma cultura agrícola, afirmando-se que “toda a cultura milenária chinesa se concentra nesta terra amarela”. Trata-se de uma teoria que não corresponde à realidade histórica.

Os nossos antepassados começaram desde muito cedo as actividades no mar. Durante um longo período a China foi uma potência marítima dando, através da conquista do mar, grandes contribuições à humanidade e escrevendo páginas brilhantes da história da civilização mundial. A exploração e o desenvolvimento das comunicações marítimas formavam uma parte importante das actividades da conquista do mar. Já anteriormente à dinastia Qin os vários povos da região litoral do nosso país possuíam indústrias de construção de barcos com uma certa envergadura. Utilizavam barcos em vez de carroças e remos em vez de cavalos, dedicando-se às actividades marítimas. O tráfego marítimo foi-se tornando cada vez mais intenso, iniciando-se a exploração do mundo desconhecido do ultramar. No século III antes da nossa era, depois da unificação de toda a China pela dinastia Qin, o imperador Qin Shihuang 秦始皇 mandou um homem chamado Xu Fu 徐福 à procura, no além-mar, do elixir da longevidade, o que é geralmente considerado como o registo do início do trato sino-japonês, mas, na verdade, as ligações marítimas entre o continente chinês e as diversas ilhas japonesas datavam já de época anterior. Nos séculos II e I antes da nossa era, os enviados da dinastia Han do Oeste começaram a navegar no mar Meridional tendo, provavelmente, atingido as regiões do Oceano Índico. Na década de 60 do século II, o Império Romano iniciou as suas relações com a dinastia Han de Leste

## HISTORIOGRAFIA

através da rota marítima. Na primeira metade do século III, no período dos Três Reinos, Sun Quan 孙权, rei de Wu 吴, mandou que Zhu Ying 朱应 e Kang Tai 康泰 seguissem pelo mar Meridional, tendo estes passado, segundo se disse, por mais de cem países.<sup>1</sup> Foi um grande acontecimento na história das comunicações marítimas da China com o estrangeiro, que promoveu as suas ligações com as regiões do mar Meridional. No início do século V, o célebre viajante Fa Xian 法显 foi, por via terrestre, à Índia, tendo regressado por barco, passando pelos actuais Sri Lanka e Samatra, na Indonésia. As suas experiências mostram que o movimento marítimo entre a região do Oceano Índico e a China, apesar dos muitos perigos, era já bastante intenso. Durante a dinastia Norte e Sul (420-589), a China manteve uma estreita ligação marítima com o Sudeste Asiático e a região do Oceano Índico: “os barcos andam no mar para continuar o caminho terrestre e os comerciantes e enviados usam ambos”,<sup>2</sup> “mesmo separados pela montanha e pelo mar, comunicavam de vez em quando”.<sup>3</sup> As visitas de numerosos monges, entre a China e a Índia, para divulgar o Budismo, representam uma das faces das comunicações marítimas da época, tudo levando a crer que existissem também contactos marítimos relevantes entre a China, a península Arábica e a região da Pérsia.

Na história chinesa, a dinastia Tang representa uma época próspera para as comunicações marítimas. No século VIII, Jia Dan 贾耽, um primeiro-ministro daquela dinastia, registou duas rotas de navegação para o ultramar. Uma, “o caminho marítimo de Cantão”, que começava nas águas desta cidade e chegava ao golfo Pérsico e à península Arábica, via Sudeste Asiático e península da Índia. Outra, “a rota do mar de Bohai de Dengzhou à Coreia”. Os barcos partiam de Dengzhou (actual Penglai, província de Shandong), seguiam ao longo do golfo de Bohai até à foz do rio Yalu descendo depois para sul e seguindo, mais tarde, pela costa oeste da península coreana, para chegar à Coreia de onde, continuando, podiam atingir o Japão. Os registos de Jia Dan reflectem o desenvolvimento dos transportes marítimos da época, fornecendo os primeiros dados detalhados sobre esta longa rota de navegação, de Leste a Oeste. As comunicações entre o Japão e a China passavam então principalmente pela “rota do mar de Bohai de Dengzhou à Coreia”, mas, a partir dos finais da dinastia Tang, os navios começaram a ultrapassar o mar do Leste, rumando directamente ao sul da China.

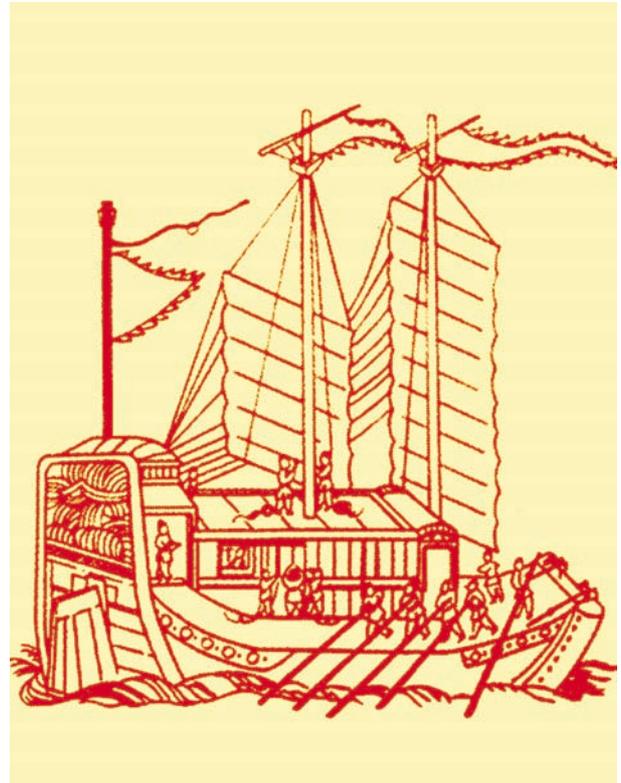


Nesta página e nas seguintes diversos modelos de juncos oceânicos e fluviais.

A presença frequente de enviados japoneses à dinastia Tang mostra a animação do tráfego marítimo entre os dois países. Em meados do século VIII, um monge chinês, chamado Jian Zhen 鉴真, na sua viagem ao Leste para a pregação do Budismo, foi desviado pelos ventos marítimos para Cantão, onde avistou “inúmeros navios do Bornéu, da Pérsia e Kunlun... Muita gente dos países vizinhos, como o país dos leões, Da Shiguo 大石(大食)国, Gu Tangguo 骨唐国, Baiman 白蛮 e Chimán 赤蛮, vive aí como vadios de todo o tipo”,<sup>4</sup> o que demonstra que, já nessa altura, Cantão era um porto internacional.

Nas dinastias Song e Yuan, os transportes marítimos da China atingiram o auge do seu desenvolvimento. O progresso da marinha e das técnicas de construção naval deu um grande impulso ao desenvolvimento do tráfego marítimo. Ao mesmo tempo, o crescimento do Império Árabe e o seu entusiasmo pelas actividades no mar deram um estímulo evidente aos transportes chineses no ultramar, tendo-se registado um grande aumento do número de países e regiões de além-mar com quem a China tinha ligações. Há registos relativamente exactos sobre o

## HISTORIOGRAPHY



Nordeste de África, a península Arábica e as ilhas das Filipinas e são mais claros os registos relativos a outros países e regiões do mar Meridional (então dividido em oceanos Leste e Oeste). A Oriente, começaram a desenvolver-se os transportes ultramarinos entre a zona costeira do sul da China e a península Coreana e a carreira directa entre a China e o Japão pelo mar do Leste tornou-se numa rota principal de navegação. Houve quem, na dinastia Yuan, tivesse afirmado: “Milhares de países ilhéus do ultramar ... navegam e fazem comércio. Os comerciantes chineses vão e voltam destas regiões estrangeiras, como os oceanos Leste e Oeste”.<sup>5</sup> A China e o Império Árabe eram, então, as duas maiores potências do mundo.

Porém, as comunicações marítimas do nosso país começaram a decair a partir da dinastia Ming. As expedições marítimas de Zheng He 郑和, no princípio desta dinastia, representam uma epopeia muito importante na história chinesa dos transportes marítimos, pelo distância, duração e pelo número de países atingidos, sem precedentes, tanto na história chinesa como na história náutica mundial. Depois destas viagens de Zheng He, assentes no desenvol-

vimento do tráfego do ultramar verificado durante as dinastias Song e Yuan, com a vinda ao Oriente dos colonizadores ocidentais e a atitude negativa em relação ao tráfego marítimo adoptada pelo governo da dinastia Ming, os transportes marítimos da China entraram em decadência. Desapareceu do Oceano Índico a actividade dos navios chineses, limitando-se ao Sudeste Asiático, Japão e Coreia e, mesmo aqui, veio a ser afastada e liquidada pelos colonizadores ocidentais. O espaço marítimo chinês tornou-se numa área de actividade dos navios dos colonizadores ocidentais, mantendo-se, no entanto, e com uma dimensão considerável, o comércio marítimo não oficial, situação que perdurou até à Guerra do Ópio.

Um simples resumo histórico como este é suficiente para demonstrar que as actividades marítimas dos chineses tiveram, durante um longo período, uma posição de destaque no mundo. O célebre estudioso inglês Joseph Needham diz: “Os chineses são sempre considerados como um povo não náutico, o que é completamente injusto. Tal como nas outras áreas, a originalidade dos chineses manifestou-se também no domínio náutico. Na Idade Média e na Renascença,

## HISTORIOGRAFIA



os comerciantes e missionários ocidentais descobriram que o número de barcos chineses movimentados para transporte fluvial era incrível. A marinha chinesa era, sem dúvida, entre os anos 1100 e 1450, a mais poderosa do mundo”.<sup>6</sup> Devemos sentir-nos orgulhosos pelos grandes feitos alcançados pelos nossos antepassados nos transportes marítimos e estudar atentamente a história das comunicações ultramarinas.

Deve referir-se que das obras dos nossos antepassados relativas ao tráfego marítimo algumas estavam dispersas e incompletas, enquanto outras intactamente conservadas. É o caso de algumas partes de *Ersi si shi* 二十四史 (As 24 Histórias), designadamente *Fa Xian zhuan* 法显传 (Sobre o Monge Fa Xian), *Datang xiyu qiufa gaoseng zhuan* 大唐西域求法高僧传 (Sobre os Monges da Dinastia Tang que Visitaram as Regiões Oeste em Busca do Budismo), *Nanghai ji gui nei fa zhuan* 南海寄归内法传 (Cânones Enviados do Mar Meridional), *Xuanhe feng shi gao li tu jing* 宣和奉使高丽图经 (Enviados à Coreia em Busca do Budismo durante o Reinado de Xuanhe), *Lingwai shi da* 岭外史答 (Respostas de Lingwai), *Zhu fan zhi* 诸蕃志 (Registos dos Vários Países Estrangeiros), *Zhen la feng tu ji* 真腊风土记 (Relatos dos Costumes do Camboja), *Dao yi zhi lue* 岛夷志略 (Breves Registos das Ilhas Estrangeiras), *Ying ya sheng lan* 瀛涯胜览

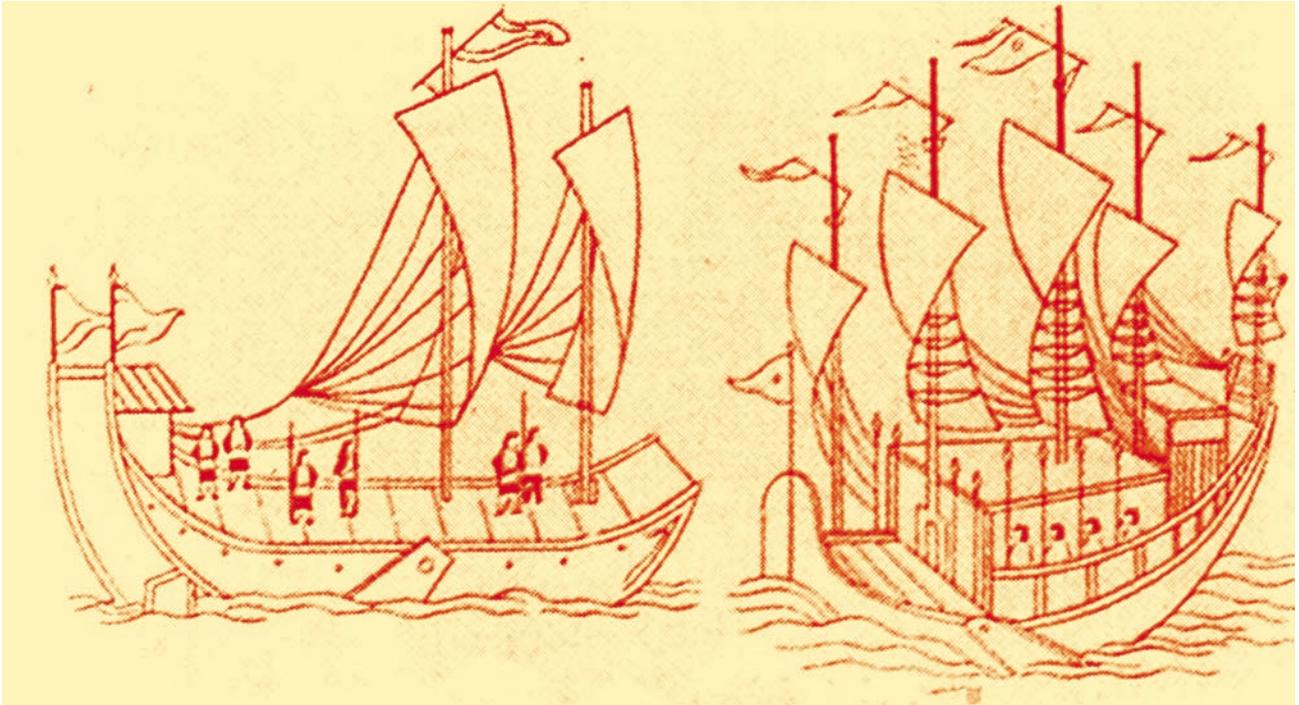
(Vista Maravilhosa do Mar), *Xing cha sheng lan* 星槎胜览 (Vista Maravilhosa de Xingcha), *Xiyang fan guo zhi* 西洋番国志 (Registos dos Países Ocidentais), *Zheng He hanghai tu* 郑和航海图 (Cartas Náuticas de Zheng He), *Dong xi yang kao* 东西洋考 (Relatos sobre os Países Estrangeiros do Oceano Oeste), *Hai guo weng jian lu* 海国闻见录 (Registos das Novidades nos Países Oceânicos) e *Hai lu* 海录 (Registos do Mar), etc., que não só são documentos importantes para a investigação da história das comunicações da China antiga com o ultramar, como também contém dados históricos valiosos sobre muitos países e regiões da Ásia e África. *As 24 Histórias* são, de facto, uma herança cultural extremamente valiosa, merecendo que as ordenemos e estudemos cuidadosamente.

## II. SÉCULO XIX / PRIMEIRA METADE DO SÉCULO XX

Com a expansão da colonização no Oriente, os investigadores ocidentais procederam a diversos estudos sobre a China e sobre os diversos países asiáticos.

No século XIX e princípios do século XX, não poucos eruditos ocidentais, recorrendo a métodos científicos modernos e possuidores de ricos conhecimentos linguísticos, procederam a comparações

## HISTORIOGRAPHY



e correcções aos registos em documentos em chinês e em outras línguas, contribuindo grandemente neste campo da história das comunicações marítimas da China.

No Japão, depois da Reforma de Meiji, os investigadores esforçaram-se por aprender com o Ocidente, conseguindo também avanços merecedores de aplausos.

Eram poucos, no entanto, os investigadores chineses a prestar atenção às relações entre a China e o resto do mundo, fundamentalmente devido ao isolamento em que a China se encontrava desde há muito. A Guerra do Ópio deu um grande impulso ao meio académico chinês e o estudo e a investigação da história e geografia do exterior começaram a atrair a atenção dos estudiosos, surgindo muitos historiadores notáveis em várias áreas, nomeadamente história e geografia do Noroeste Asiático e da Mongólia e tráfego entre a China e a Ásia Central e as regiões ao seu oeste. Todavia, e por não despertar suficiente atenção, o estudo dos antigos transportes marítimos foi descurado. A razão de ser desta situação será objecto de uma análise mais aprofundada.

Pode afirmar-se que, nos tempos antigos, os países e regiões ultramarinas com os quais a China tinha ligações se limitavam principalmente à Ásia, enquanto

nos tempos modernos, era com os países coloniais da Europa e da América que a China mantinha relações. Esta foi, provavelmente, a razão da negligência por parte dos estudiosos modernos relativamente ao tráfego ultramarino antigo.

No entanto, o grande confucionista Shen Zengzhi 沈曾植 (1851-1922), célebre erudito dos finais da dinastia Ming e princípios da dinastia Qing, na sua qualidade de grande mestre de Confucionismo, prestou grande atenção à história e geografia do exterior da China. Além de se ter dedicado à investigação dos grandes acontecimentos históricos turcos e mongóis, escreveu *Dao yi zhi lue guang zheng* 岛夷志略广证 (Notas sobre 'Breves Registos das Ilhas Estrangeiras'), inseridas na *Gu xue hui kan* 古学汇刊 (Colecção de Estudos Antigos), tornando-se, assim, na primeira pessoa a proceder a uma ordenação geral dessa importante obra para história das comunicações marítimas. Nas suas *Hai ri lou zha cong* 海日楼札丛 (Notas de Hairilou) há muitas notas sobre as transcrições de nomes de lugares estrangeiros. Como não sabia línguas estrangeiras, nem conhecia os resultados das investigações feitas em outros países, são muitos os erros neste seu estudo feito por métodos tradicionais. Mesmo assim merece admiração pela sua dedicação pioneira à pesquisa sobre os transportes marítimos antigos.

## HISTORIOGRAFIA

Liang Qichao 梁启超, o promotor do movimento renovador e preconizador da teoria da “nova história”, empenhou-se também no estudo da história dos tráfegos ultramarinos. Em princípios do século XX, exilou-se no Japão onde colaborou no jornal Xin Min [新民丛报 *Xin Min cong bao*], no qual publicou um artigo intitulado *Zhuguo weida hanghaijia Zheng He zhuan* 祖国伟大航海家郑和传 (Sobre Zheng He, o grande navegador do nosso país). Neste seu artigo, Liang Qichao enaltece os grandes feitos de Zheng He, despertando o entusiasmo dos seus compatriotas. O artigo analisa ainda os motivos por que tinham resultados diferentes as viagens marítimas de Zheng He, Cristóvão Colombo e Vasco da Gama, bem como os nomes dos lugares dos 39 países por onde Zheng He passara nas suas expedições. Todos os nomes dos lugares ainda hoje utilizados são acompanhados de traduções em inglês. Liang Qichao exerceu grande influência no meio cultural chinês do início do século XX e este artigo despertou o interesse relativamente às expedições oceânicas de Zheng He e aos transportes marítimos da época.

Pode afirmar-se terem sido Shen Zengzhi e Liang Qichao os pioneiros dos estudos da história das comunicações ultramarinas do nosso país no século XX, que, na verdade e com métodos científicos modernos, só começaram na década de 20. De entre os estudiosos que deram os seus contributos para estas investigações, devem ser especialmente mencionados os nomes de Zhang Xingliang 张星烺 e Feng Chengjun 冯承钧.

Zhang Xingliang (1888-1951), quando jovem, estudou na Alemanha e nos Estados Unidos. Durante mais de 10 anos dedicou-se a “recolher dados históricos chineses e estrangeiros. Todas as informações históricas relativas aos transportes antigos sino-estrangeiros, desde os tempos mais antigos até à dinastia Ming, quer documentos das cortes imperiais, quer registos feitos pelos comerciantes, viajantes, monges e missionários, eram alvo da sua reflexão. Juntou os dados dispersos para, mais tarde, os classificar e publicar num livro intitulado *Zhongxi jiaotong shiliao huibian* 中西交通史料汇编 (Dados para a História das Comunicações entre a China e o Ocidente). Estes documentos chineses encontravam-se em diferentes livros, sendo difícil a sua recolha. Por outro lado, os documentos estrangeiros eram todos desconhecidos dos chineses (ver o respectivo prefácio). A obra, em seis volumes, divide-se em vários capítulos correspondentes às diferentes regiões, reunindo valioso material histórico sobre as comuni-

cações chinesas com o estrangeiro, nomeadamente a comunicação ultramarina. O livro, concluído em 1926 e publicado em 1930 pela Universidade de Fu Ren, foi durante muito tempo referência indispensável para os investigadores chineses nos seus estudos neste domínio. Apesar de inexactidões e imperfeições e até de erros, apesar de não tomar muito em consideração os resultados das pesquisas dos antecessores,<sup>7</sup> este livro teve um papel promotor útil para a investigação da história das comunicações marítimas e por isso merece ser referido.

Feng Chengjun (1887-1946) estudou Direito, em França, na sua juventude. Depois de regressar ao país, dedicou-se à política e, mais tarde, passou a viver dos livros. Dominava vários idiomas estrangeiros e traduziu um grande número de obras de sinólogos franceses, algumas relativas às antigas comunicações marítimas da China, ao mesmo tempo que estudou várias questões relativas ao mar Meridional da região oeste, sendo autor de algumas obras de valor. Em 1936 publicou *Zhongxi nanyang jiaotong shi* 中西南洋交通史 (História das Comunicações entre a China e o Ocidente no Mar Meridional). O mar Meridional é um nome moderno, correspondente ao mar do Sul ou oceanos Leste e Oeste da China antiga. A obra está dividida em duas partes. A primeira apresenta, por ordem cronológica, os contactos entre a China antiga e os diversos países do mar do Sul. A segunda é composta pelas histórias de diferentes países e regiões, nomeadamente *Funan zhuan* 扶南传 (História de Funan), *Zhen la zhuan* 真腊传 (História do Camboja), *Du po zhuan* 闍婆传 (Sobre She), *San fu qi zhuan* 三佛齐传 (História de San Foqui), *Nanhai qundao zhu guo zhuan* 南海群岛诸国传 (História dos Países do Arquipélago do Mar do Sul), *Malai bandao zhu guo zhuan* 马来半岛诸国传 (História dos Países da Península Malaia), *Yindu yanhai zhu guo zhuan* 印度沿海诸国传 (História dos Países da Costa Indiana), com base nos respectivos registos em antigos livros chineses. Dá especial ênfase às rotas de navegação e aos nomes dos lugares, “organiza as linhas básicas da história chinesa das comunicações do mar do Sul e abre caminho para o estudo mais aprofundado dessa história, ocupando, assim, uma posição relevante na investigação da matéria”.<sup>8</sup> Feng Chengjun dedicou-se ainda à organização dos documentos relativos a esta área das antigas comunicações marítimas, publicando *Ying ya*

## HISTORIOGRAPHY



Diagrama representando a altitude das estrelas condutoras entre o Sri Lanka e Sumatra, na viagem de regresso à China. In *Ancient China's Technology and Science*, Pequim, Foreign Languages Press, 1986.

*sheng lan jiaozhu* 瀛涯胜览校注 (Anotações a 'Vista Maravilhosa do Mar'), (1935), *Xing cha sheng lan jiaozhu* 星槎胜览校注 (Anotações a 'Vista Maravilhosa de Xingcha') (1938), *Hai lu zhu* 海录注 (Anotações a 'Registos do Mar') (1938) e *Zhu fan zhi jiaozhu* 诸蕃志校注 (Anotações a 'Registos dos Vários Países Estrangeiros') (1940), etc.. Feng era um investigador muito rigoroso e os seus trabalhos

constituem uma boa base para a investigação da história das comunicações marítimas. Pode afirmar-se que Feng foi o académico que neste século maior contribuição deu para estes estudos.

Dos anos 20 e até à fundação da nova China, além de Zhang e Feng, outros estudiosos houve a dar os seus contributos. Xiang Da 向达 dedicou-se ao estudo dos documentos sobre as comunicações ultramarinas e escreveu *Guanyu San Bao taijian xia xiyang de jizong ziliao* 关于三宝太监下西洋的几种资料 (Alguns Dados sobre a Expedição Oceânica do Eunuco San Bao)<sup>9</sup> e *Han tang jian xiyu ji hainan zbuguo gu dilishu xulu* 汉唐间西域及海南诸国古地理书叙录 (Sobre os Registos dos Livros da Geografia Antiga dos Países da Região Oeste e do Mar do Sul nas Dinastias Han e Tang),<sup>10</sup> apresentando algumas obras importantes, defendendo ideias originais e sendo fonte de inspiração aos estudiosos posteriores. Estes dois artigos foram, mais tarde, recolhidos na colectânea dos seus artigos, de 1957, *Tangdai changan yu xiyu wenming* 唐代长安与西域文明 (A Civilização de Changan e da Região Oeste da Dinastia Tang).

*Shiliu shiji qian zhi zhongguo yu nanyang* 十六世纪前之中国与南洋 (A China e o Mar do Sul antes do Século XVI),<sup>11</sup> de Wu Han 吴晗, trata principalmente das comunicações marítimas da China com os países dos oceanos Leste e Oeste em princípios da dinastia Ming, dedicando páginas pormenorizadas às alterações da política ultramarina desta dinastia e às expedições oceânicas de Zheng He.

Os comerciantes árabes da Idade Média desempenharam um papel relevante no comércio entre o Oriente e o Ocidente e *Song shi yisilan jiaotudi xiangliao maoyi* 宋时伊斯兰教徒底香料贸易 (O Comércio de Especiarias dos Crentes Islâmicos da Dinastia Song)<sup>12</sup> de Bai Shouli 白寿彝 regista a actividade comercial e a vida dos comerciantes islâmicos provenientes do ultramar, na dinastia Song. Este artigo foi mais tarde incluído na sua obra *Zhongguo yisilan shi cun gao* 中国伊斯兰史存稿 (Documentos da História do Islamismo na China) (1982) com um novo título – *Song shi dashi shangren zai zhongguo de huodong* 宋时大食商人在中国的活动 (Actividades na China dos Comerciantes de Dashi na Dinastia Song) – ao lado de *Ba Wu Jian qingjing zi ji* 跋吴鉴 - 清静寺记 (Posfácio de 'Registos do Templo de Tranquilidade' de Wu Jian)<sup>13</sup> e de um outro trabalho sobre uma importante obra para a história

## HISTORIOGRAFIA

chinesa do Islamismo e das comunicações ultramarinas, *Qingjing zi ji* 清净寺记 (Registos do Templo da Tranquilidade).

Em meados da dinastia Ming, a vinda ao Oriente dos colonizadores ocidentais deu novo conteúdo às comunicações chinesas com o exterior. Zhang Weihua 张维华 fez uma pesquisa detalhada sobre a história dos quatro países da *Ming shi* 明史 (História da Dinastia Ming) na sua obra *Ming shi folanji lusong he lan yidaliya zhuan zhushi* 明史佛郎机吕宋和兰意大利亚传注释 (Anotações às Histórias de Fu Langji, Lução e Itália) (1934), obra pioneira sobre a fase inicial das relações da China com os colonizadores ocidentais.

Zheng Hesheng 郑鹤声, empenhado durante muito tempo no estudo dos feitos de Zheng He, com base nas informações e dados recolhidos, defendeu algumas teses específicas, tendo escrito dois livros: *Zheng He yishi huibian* 郑和遗事汇编 (Feitos de Zheng He) (1934) e *Zheng He* 郑和 (1945), levando a uma nova fase os estudos sobre esse grande navegador.

Liang Fangzhong 梁方仲, com o seu artigo *Mingdai guoji maoyi yu yin de shuchuru* 明代国际贸易与银的输出入 (O comércio internacional e a exportação e importação de prata na dinastia Ming),<sup>14</sup> estudou esta importação na dinastia Ming no âmbito do comércio ultramarino, ligando as comunicações marítimas às mudanças sociais chinesas.

Yang Zhijiu 杨志玖, por sua vez, procedeu a uma comparação entre os registos dos documentos oficiais da dinastia Yuan e o *Livro* de Marco Polo, provando que o que este escrevera sobre a viagem de Quanzhou à Pérsia de barco era realidade e útil para o conhecimento do desenvolvimento e decadência das comunicações marítimas na dinastia Yuan,<sup>15</sup> escrevendo algumas obras originais.

Os estudos da história das comunicações ultramarinas do nosso país, no presente século, foram influenciados pelos resultados das investigação estrangeiras, pela especificidade do objecto de pesquisa e pelo atraso dos trabalho de investigação no nosso país durante o século XIX. Zhang Xingliang e Feng Chengjun inspiraram-se em investigadores ocidentais. Parte da obra *Zongxi jiaotong shiliao huibian* (Dados para a História das Comunicações entre a China e o Ocidente) foi traduzida de *O Percurso de Qidan*, do inglês Henry Yule. Por sua vez, *Zheng He xia xiyang kao* 郑和下西洋考 (Estudo sobre as Expedições Oceânicas de Zheng He) e

*Jiao guang yindu lian dao kao* 交广印度两道考 (Dois Itinerários da China à Índia), são traduções de Feng Chengjun de trabalhos de P. Pelliot, enquanto *Kunlun ji nanhai gudai hangxing kao* 昆仑及南海古代航行考 (O Kunlun e as Antigas Navegações no Mar Meridional) e *Sumendala guguo kao* 苏门答腊古国考 (Pesquisa sobre a Antiga Samatra) o são de obras G. Ferrand. Igualmente são traduções partes de *Shidi cong kao* 史地丛考 (Estudos de História e Geografia), de *Shidi cong kao xubian* 史地丛考续编 (Novos Estudos de História e Geografia) e de *Xiyu nanhai shidi kaozheng yicong* 西域南海史地考证译丛 (Traduções de Investigações sobre a História e a Geografia da Região Oeste e do Mar Meridional).

Também foram traduzidas muitas obras de autores japoneses sobre esta temática: *Pu Shougeng kao* 蒲寿庚考 (Estudo sobre Pu Shougeng), *Tang Song maoyigang yanjiu* 唐宋贸易港研究 (Estudo sobre os Portos Comerciais das Dinastias Tang e Song), *Zhongguo nanhai gudai jiaotong congkao* 中国南海古代交通丛考 (Pesquisas sobre as Antigas Comunicações no Mar do Sul da China) e *Songdai zhi shibosi yu shibo tiaoli* 宋代之市舶司与市舶条例 (Superintendência dos Navios Mercantes e Regulamentos dos Navios Mercantes da Dinastia Song), entre outras. *Daoyi zhilue xiaozhu* 岛夷志略校注 (Anotações a 'Breves Registos das Ilhas Estrangeiras') foi incluído em *Xuetang cong ke* 雪堂丛刻 (Coleções de Gravuras Xuetang), que teve Luo Zhenyu 罗振玉 como redactor principal.

De entre todas estas obras traduzidas, *Zheng He xia xiyang kao* (Estudo sobre as Expedições Oceânicas de Zheng He) e *Pu Shougeng kao* (Estudo sobre Pu Shougeng) foram as mais influentes.

Com o desenvolvimento destes estudos, as relíquias culturais e os locais históricos relacionados com as comunicações do ultramar começaram a atrair a atenção dos investigadores. Significativa é a redescoberta do porto de Quanzhou, um porto importante nas dinastias Song e Yuan, mas que começara a decair gradualmente a partir da dinastia Ming, até se tornar desconhecido do público. Zaitun, referido por Marco Polo como um dos maiores portos do mundo, é, de facto, a transliteração de Citong, ou seja, Quanzhou.<sup>16</sup> Em 1928, Zhang Xingliang e outros, nas suas investigações arqueológicas em Quanzhou, exploraram vários sítios históricos, como o Templo da Tranquilidade, os túmulos dos antepassados virtuosos e a Lápide de Romagem de



Pormenor de uma carta marítima de Zheng He.

Zheng He, etc.. As suas notas sobre esta viagem<sup>17</sup> chamaram a atenção para esta famosa cidade antiga. A sucessiva descoberta das lápides “Registos da Aparição da Deusa Celestial” em Changle e “Templo de Jinghai”, em Nanquim, proporcionaram importantes dados para o estudo de Zheng He.

Em termos gerais, os estudos sobre a história das comunicações ultramarinas do nosso país, bastante negligenciados na primeira metade do presente século, ganharam, assim, uma nova importância tanto no que respeita ao ordenamento dos dados, como ao estudo especializado, graças aos esforços feitos por alguns estudiosos, permitindo um novo avanço.

### III. SEGUNDA METADE DO SÉCULO XX

Depois da fundação da nova China, o estudo da história das comunicações marítimas pode, em termos gerais, ser dividido em três fases, isto é, antes, durante e depois da Revolução Cultural.

Na fase anterior à Revolução Cultural, ou seja, desde o estabelecimento da República Popular da

China até 1966, sob a orientação do marxismo, os nossos historiadores obtiveram resultados sem precedentes. Mas, afectados pelo dogmatismo e pelo pensamento de extrema-esquerda, os estudos históricos concentraram-se apenas em alguns temas, enquanto outros, entre os quais a história do tráfego marítimo, não mereceram a devida atenção. Mesmo assim houve quem se dedicasse ao seu estudo, obtendo bons resultados. É o caso de Tian Rukang 田汝康 que se dedicou ao estudo da história dos juncos chineses desde o século XVII até ao século XIX, chamando a atenção e provocando o debate entre os académicos chineses e estrangeiros com a sua tese, segundo a qual neste período os juncos chineses conheceram um rápido desenvolvimento assumindo uma posição relevante no tráfego marítimo e no comércio do Sudeste Asiático.<sup>18</sup>

Zhang Weihua, na sua *Mingdai haiwai maoyi jianlun* 明代海外贸易简论 (Breve Análise do Comércio Marítimo da Dinastia Ming) (1956), apresenta a evolução do comércio ultramarino durante a dinastia Ming, com especial realce para a natureza

## HISTORIOGRAFIA

privada deste comércio, aprofundando o estudo das comunicações marítimas deste período.

*Wo guo gudai de haishang jiaotong* 我国古代的海上交通 (Os Transportes Marítimos Antigos do Nosso País) (1956) de Zhang Yi 章巽, apesar de não ser uma grande obra, descreve sumariamente os transportes marítimos da China antiga, contendo algumas ideias próprias do autor.

Zhu Jieqin 朱杰勤, Zhuang Weiji 庄为玘, Han Zhenhua 韩振华 e Zhou Shide 周世德, entre outros, foram autores de excelentes trabalhos sobre as comunicações ultramarinas.

No domínio da arqueologia, obtiveram-se igualmente alguns resultados. *Quanzhou zongjiao shike* 泉州宗教石刻 (Inscrições Religiosas em Pedra em Quanzhou) (1957), de Wu Wenliang 吴文良 é o resultado do trabalho do autor durante mais de 20 anos. Nele são recolhidas mais de 160 inscrições em pedra do Islamismo, Cristianismo, Maniqueísmo e Bramanismo e outras, fornecendo dados preciosos para o estudo das comunicações do ultramar dos tempos antigos de Quanzhou e da China. As moedas persas de prata descobertas em túmulos da dinastia do Sul, na província de Cantão, e as moedas de prata de Veneza e

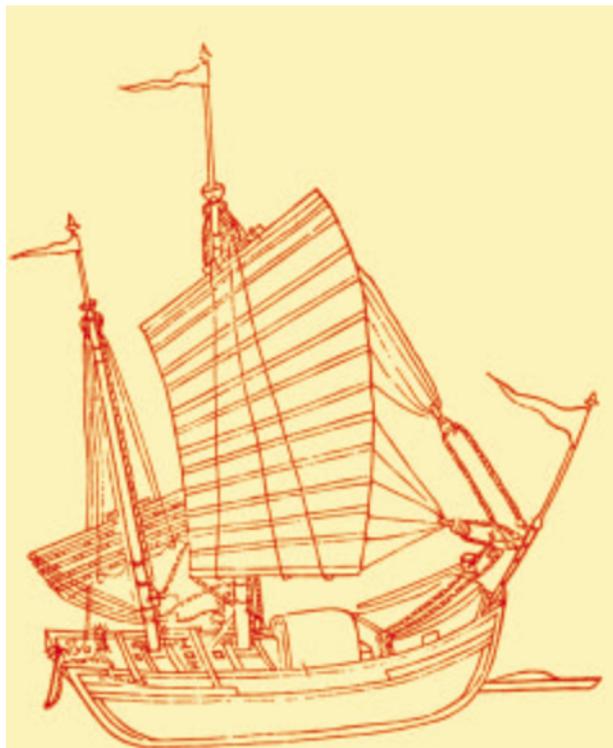
de Bengala, encontradas em túmulos da dinastia Ming, na mesma região, dão igualmente prova das comunicações marítimas daquele tempo.

No domínio da organização dos documentos históricos, Xiang Da compilou e publicou *Xiyang fan guo zhi* (Registos dos Países Ocidentais), *Zheng He hanghai tu* (Cartas Náuticas de Zheng He) e *Lianzong haidao tujing* 两种海道图经 (Dois Tipos de Cartas Náuticas), todas de 1961, permitindo que se generalizasse o conhecimento destas obras importantes e raras, facilitando o trabalho dos investigadores

A Revolução Cultural, iniciada em 1966, prejudicou em larga medida os trabalhos de investigação científica e, logo, o estudo da história das comunicações marítimas. Mas, mesmo nestas circunstâncias difíceis, muitos estudiosos prosseguiram as suas pesquisas, aproveitando todas as oportunidades possíveis. As escavações de antigas embarcações marítimas em Quanzhou, iniciadas em 1973, são prova do seu persistente trabalho.

O fim da Revolução Cultural e as orientações para a reforma e abertura marcaram o início de uma nova etapa dos empreendimentos científico-culturais do nosso país e os estudos da história chinesa passaram a ter uma face totalmente nova, com muitas novas áreas de investigação, surgindo muitas questões inéditas e atingindo um desenvolvimento nunca visto. Com estas novas condições, os estudos sobre as comunicações marítimas do nosso país com o estrangeiro conseguiram grandes avanços.

A descoberta de uma antiga embarcação marítima na baía de Quanzhou e o seu estudo, a criação do Instituto de Estudos da História das Comunicações Marítimas da China com o Estrangeiro [*Zhongguo haiwai jiaotongshi yanjiuhui* 中国海外交通史研究会] e a edição da revista *Haiwai jiaotongshi yanjiu* 海外交通史研究 (Estudos sobre a História das Comunicações Ultramarinos da China), desempenharam um importante papel para estes estudos. Segundo afirmou um investigador de Taiwan, “depois da descoberta de uma embarcação marítima da dinastia Song na baía de Quanzhou, levantou-se, na China continental, uma entusiástica vaga de estudo sobre a história das comunicações marítimas de Quanzhou com o ultramar”. A partir de 1980, “foram editados, uns após outros, livros e teses sobre essa matéria, sendo bastante surpreendentes os resultados obtidos”.<sup>19</sup> Tal afirmação é muito objectiva e corresponde à realidade.



Um típico junco chinês de transporte. In Lin Qing, *He gong qi ju tu shuo*.

## HISTORIOGRAPHY

Os resultados obtidos neste novo período envolvem variados aspectos, que serão referidos de maneira sucinta:

## A. ORDENAÇÃO DOS DOCUMENTOS

*Zhen la fengtu ji* (Relatos dos Costumes do Camboja), de Zhou Dagan 周达观 e *Daoyi zhilue* (Breves Registos das Ilhas Estrangeiras), de Wang Dayuan 汪大渊, da dinastia Yuan, são dois estudos sobre a história das comunicações marítimas de grande importância. A primeira regista as observações do autor enquanto membro da comitiva do enviado da corte chinesa ao Camboja nos fins do século XIII. *Daoyi zhilue* (Breves Registos das Ilhas Estrangeiras) é uma obra dos anos 40 do século XIV cujo autor visitou, por duas vezes, os mares do Leste e do Oeste. No seu livro, refere mais de 220 países e regiões, descrevendo mais de cem locais por onde passou. “A importância da obra excedeu as outras das dinastias Song e Ming”,<sup>20</sup> apesar de serem ainda muitas as dúvidas e questões por resolver. A primeira foi traduzida e anotada pelo sinólogo francês P. Pelliot. *Daoyi zhilue* (Breves Registos das Ilhas Estrangeiras) viu também traduzida parte do seu conteúdo. Aos dois estudos foi atribuída grande importância pelos meios académicos estrangeiros, ao contrário dos meios académicos chineses que, no passado, pouco as estudaram.

Em 1981, foram simultaneamente editadas *Zhen la fengtu ji jiaozhu* 真腊风土记校注 (Relatos dos Costumes do Camboja, Anotado) de Xia Nai 夏鼐 e *Daoyi zhilue jiaoshi* 岛夷志略校释 (Breves Registos das Ilhas Estrangeiras, Anotado) de Su Jiqing 苏继廌, com correcções de erros de ortografia dos originais e resolução de algumas das suas dúvidas. São trabalhos muito importantes pelo seu contributo à organização das obras antigas e ao estudo da história das comunicações marítimas da China com o estrangeiro.

*Dongxi yang kao* 东西洋考 (Estudo sobre as Regiões Ultramarinas do Leste e Oeste), 1981, *Xiyang chaogong dianlu* 西洋朝贡典录 (Registos dos Tributos dos Países Ocidentais), 1982, ambos com correcções e notas de Xie Fang 谢方, *Shu yu zhou zi lu* 殊域周咨录 (O Que vi e Ouvi em Países Estrangeiros), 1993, e *Haiwai jishi* 海外纪事 (Registos do Ultramar), 1984, anotado por Yu Sili 余思黎, são estudos documentais relativamente raros, cujas ordenação e edição foram bem úteis. Estas obras e os já referidos *Dongxi yang*

*kao* (Relatos sobre os Países Estrangeiros do Oceano Oeste), *Liangzong haidao tujing* (Dois Tipos de Cartas Náuticas), “Cartas Náuticas de Zheng He”, foram recolhidos em *Zhongwai jiaotong shiji congkan* 中外交通史籍丛刊 (Colecção de Livros sobre a História das Comunicações da China com o Estrangeiro), publicação da Editora da China [*Zhonghua shuju* 中华书局].

*As expedições marítimas de Zheng He, no princípio desta dinastia, representam uma epopeia muito importante na história chinesa dos transportes marítimos, pelo distância, duração e pelo número de países atingidos [...]*

*Haiguo weng jian lu* (Registos das Novidades nos Países Oceânicos), de Chen Lunjiang 陈伦炯 da dinastia Qing, obra baseada nas experiências pessoais do autor, corrigida e anotada por Li Changchuan 李长傅, foi editada pela Editora das Obras Antigas de Zhongzhou [*Zhongzhou guji chubanshe* 中州古籍出版社].

*Haidao yizhi* 海島逸志 (Registos das Novidades das Ilhas) de Wang Dahai 王大海, emigrante chinês da dinastia Qing, nos fins do século XVIII, obra em que o autor regista as suas impressões do que viu e ouviu, foi anotada e editada por Yao Nan 姚楠 e Wu Langxuan 吴琅璇.<sup>21</sup>

Também *Fa Xian zhuan* (Sobre o Monge Fa Xian), de Fa Xian 法显, da dinastia Jin Leste, e *Datang xiyu qiufa gaoseng zhuan* (Sobre os Monges da Dinastia Tang que Visitaram as Regiões Oeste em Busca do Budismo), de Yi Jing 义净, da dinastia Tang, obras que registam as comunicações marítimas do seu tempo e o intercâmbio cultural através destas, viram sair edições anotadas, respectivamente por Zhang Yi – *Fa Xian zhuan jiaozhu* 法显传校注 (Anotações a ‘Sobre

## HISTORIOGRAFIA

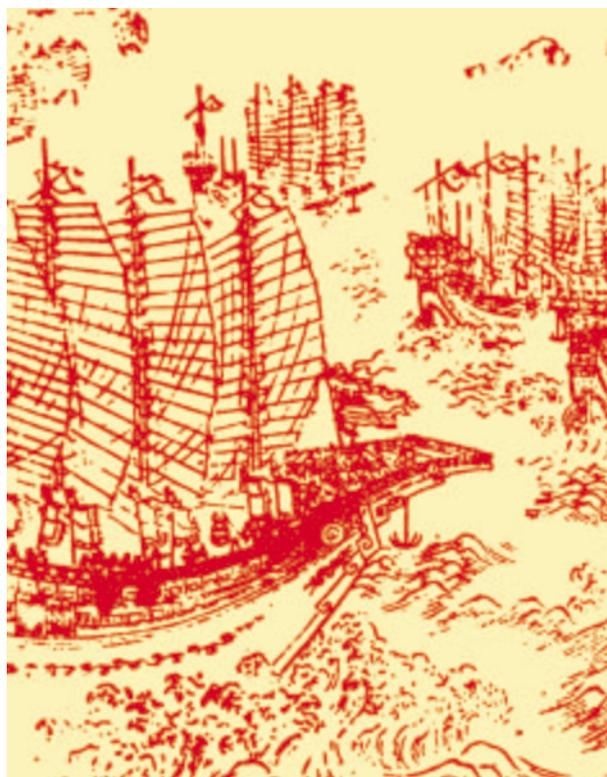
o Monge Fa Xian')<sup>22</sup> – e Wang Bangwei 王邦维 – *Datang xiyu qiufa gaoseng zhuan jiaozhu* 大唐西域求法高僧传校注 (Anotações a 'Sobre os Monges da Dinastia Tang que Visitaram as Regiões Oeste em Busca do Budismo').<sup>23</sup>

Pode concluir-se que, com excepção de um pequeno número, a maior parte das obras antigas sobre as comunicações marítimas da China com o ultramar está tratada e editada, o que constitui uma base sólida para novos desenvolvimentos.

Zheng Hesheng e Zheng Yijun 郑一钧 colaboraram na compilação de *Zheng he xiayiyang ziliao huibian* 郑和下西洋资料汇编 (Dados das Expedições Oceânicas de Zheng He),<sup>24</sup> que inclui dados relativos ao tema, com anotações dos autores, sendo de valioso conteúdo.

*Zheng He hanghai tu* (Cartas Náuticas de Zheng He), conservado até hoje, é de grande valor para o estudo da história das comunicações marítimas. Apresenta dados importantes, como as antigas rotas de navegação, nomes de lugares nos mares do Leste e Oeste, tecnologias e ciência da navegação marítima, sobre os quais muitos investigadores chineses e estrangeiros se têm debruçado. *Xinbian zheng he hanghai tuji* 新编郑和航海图集 (Nova Redacção das 'Cartas Náuticas de Zheng He'),<sup>25</sup> com Zhu Jianqiu 朱鉴秋 e Li Wanquan 李万权 como redactores principais, é uma obra constituída por estudos e artigos de vários peritos em ciências de navegação, história, cartografia, etc., e que faz uma exposição completa do conteúdo de *Zheng He hanghai tu* (Cartas Náuticas de Zheng He). Como afirmou um académico: “Dos muitos estudos efectuados nos últimos cem anos na China e no estrangeiro sobre “Cartas Náuticas de Zheng He”, esta nova edição deve ser considerada a melhor, tanto do ponto de vista científico, como do artístico”.<sup>26</sup>

Até agora foram referidos apenas estudos de autores chineses. Há ainda obras relacionadas com as comunicações marítimas da China com o ultramar escritas em chinês por estrangeiros. Um literato japonês do século VIII escreveu *Tang daheshang dongzheng zhuan* 唐大和上东征传 (A Expedição ao Leste de um Grande Monge da Dinastia Tang), onde está detalhadamente descrita a viagem marítima ao Japão do sublime monge Jian Zhen, da dinastia Tang, que suportou toda espécie de vicissitudes durante seu percurso, constituindo um documento valioso das



Pormenor de gravura em madeira representando a viagem de Zheng He ao “Mar Ocidental”.

comunicações marítimas e intercâmbio cultural entre os dois países, na altura.

Wang Xiangrong 汪向荣 reuniu os estudos de muitos, introduzindo-lhes correcções e anotações, e inseriu-os na Colecção de Livros sobre a História das Comunicações da China com o Estrangeiro, editada, em 1979, pela Editora da China [*Zhonghua shuju*].

Em 838, Yuan Ren 圆仁, um monge japonês, veio à China, por mar, tendo regressado ao seu país em 847. A sua obra, intitulada *Ru tang qiufa xunli xingji* 入唐求法巡礼行记 (Registo da Viagem pelo Império Tang em Busca de Cânones), relata detalhadamente o que viu e ouviu na China e as suas experiências nas viagens de ida e volta e regista as comunicações marítimas entre a antiga Coreia e a China, sendo uma obra muito valiosa. Foi editada, em 1986, pela Editora dos Livros Antigos de Xangai [*Shanghai guji chubanshe* 上海古籍出版社] com notas e correcções de Gu Changpu 顾承甫 e He Quanda 何泉达. Em 1992, a Editora de Arte de Huashan [*Huashan wenyi chubanshe* 花山文艺出版社] lançou o público uma outra edição, com correcções e notas de Bai Huawen 白化文.

## HISTORIOGRAPHY

Em 1488, um funcionário coreano viajou por mar para participar no funeral do seu pai e, atacado por uma tempestade, foi arrastado pela corrente até ao Taizhou 台州 na província de Zhejiang 浙江, do império dos Ming. Mais tarde, passou por Pequim para regressar ao seu país. É autor de *Piao hai lu* 漂海录 (Registo das Flutuações pelo Mar), um registo diário das suas experiências pessoais no mar e das fortificações da defesa litoral da província de Zhejiang. Esta obra, pouco conhecida na China, foi editada, em 1992, pela Editora de Estudos de Ciências Sociais [*Shehui kexue wenxian chubanshe* 社会科学文献出版社], com apontamentos e notas de Ge Zhengjia 葛振家.

Estes trabalhos de autores estrangeiros têm todos grande valor para o estudo da história das comunicações marítimas da China com o estrangeiro. As suas edições, devidamente corrigidas e anotadas por investigadores chineses, representam também uma das faces do intercâmbio cultural.

## B. LIVROS DE REFERÊNCIA

Em conjunto, Chen Jiarong 陈佳荣, Xie Fang e Lu Junling 陆峻岭 redigiram a obra *Gudai nanhai diming huishi* 古代南海地名汇释 (Glossário da Toponímia Antiga do Mar Meridional), publicada, em 1986, pela Editora Chinesa. O antigo Mar Meridional foi posteriormente designado por oceanos Leste e Oeste, zonas principais das antigas comunicações marítimas do nosso país com o estrangeiro e que abrangiam as regiões do Sudeste Asiático, do Oceano Índico e amplas regiões do seu oeste. Nos antigos livros de história há muitos nomes de lugares do mar Meridional, cuja localização se tem revelado difícil. Em determinado sentido, a localização desses lugares constitui um trabalho de primordial importância para a história das comunicações marítimas, sendo, precisamente, uma das suas características, diferente das de outros campos históricos. Não obstante e apesar dos muitos trabalhos neste domínio, ao longo de anos, por académicos chineses, que merecem elogio, não havia um bom dicionário corográfico. Feng Chengjun, predisposto a isso, acabou por não conseguir realizar esse trabalho. O livro vem preencher esta lacuna. Contém duas partes, que se complementam: uma, dedicada à análise dos nomes de lugares relativos ao Mar Meridional constantes dos antigos livros em chinês; outra é a tradução para chinês dos nomes de

lugares do Mar Meridional dos antigos livros em línguas estrangeiras e adaptados do latim, com anotações. Esta obra sintetiza os resultados dos estudos chineses e estrangeiros, evidenciando a criatividade dos seus autores. A sua edição deve ser considerada um importante trabalho infra-estrutural neste domínio.

## C. RELÍQUIAS ARQUEOLÓGICAS

Têm sido descobertas muitas inscrições religiosas em pedra, na baía de Quanzhou. *Quanzhou yisilan shike* 泉州伊斯兰石刻 (Inscrições Islâmicas em Pedra em Quanzhou),<sup>27</sup> editado pelo Museu da História das Comunicações pelo Mar de Quanzhou, tendo Chen Dashan 陈达星 como redactor principal, reúne mais de 200 destas inscrições islâmicas, apresentando a descrição e a origem de cada uma, além da sua tradução. É um trabalho mais avançado que trabalhos anteriores do mesmo género, tanto no que se refere ao âmbito da recolha como à meticulosidade do seu ordenamento e análise.

Em Hainão, na região de Sanya e outras, foram também descobertas pedras com inscrições em árabe, cujos estudos têm vindo a ser publicados. O Templo de Huaisheng e os túmulos dos antepassados virtuosos na colina de Guihua, terra santa aos olhos dos muçulmanos chineses, estão estreitamente relacionados com a história da chegada, por mar, do islamismo à China, mas os investigadores divergem quanto às datas da sua criação. *Guangzhou yisilan guji yanjiu* 广州伊斯兰古迹研究 (Estudo sobre os Lugares Históricos Islâmicos em Cantão)<sup>28</sup> de Zhong Yuanxiu 中元秀 compila e ordena as inscrições das lápides e tabuletas existentes nestes dois locais históricos e ainda numa mesquita, com as respectivas traduções para chinês, tendo, em anexo, uma selecção de teses. A publicação sistemática e correcta destas inscrições é, sem dúvida, útil para o estudo da história quer das comunicações marítimas de Cantão com o estrangeiro quer da religião islâmica.

Depois de desenterrada uma antiga embarcação em Quanzhou, historiadores, arqueólogos, peritos em navegação marítima, construção naval, medicina e outros campos relacionados procederam ao seu estudo. Estes estudos, feitos a partir de ângulos científicos diversificados, obtiveram bons resultados. *Quanzhou wan songdai haichuan fajue yu yanjiu* 泉州湾宋代海船发掘与研究 (Desenterro e Estudo de uma Embarcação Marítima da Dinastia Song na Baía de Quanzhou),<sup>29</sup> do Museu da

## HISTORIOGRAFIA

História das Comunicações Marítimas de Quanzhou, dá conta, de forma sintética, desses trabalhos.

Em 1984, foi encontrada uma antiga embarcação nas águas marítimas de Penglai, província de Shandong, e julga-se tratar-se um barco de guerra do tempo das dinastias Song e Yuan, como indicam a sua forma e os objectos com ela encontrados. Esta descoberta reveste-se de grande importância para o estudo das comunicações entre antigo porto de Dengzhou e o estrangeiro, da defesa litoral e das formas das antigas embarcações marítimas. Os resultados desse estudo constam do livro *Penglai guchuan yu Dengzhou guwan* 蓬莱古船与登州古湾 (O Antigo Barco de Penglai e o Antigo Porto

*O fim da Revolução Cultural e as orientações para a reforma e abertura marcaram o início de uma nova etapa dos empreendimentos científico-culturais do nosso país [...]*

de Dengzhou).<sup>30</sup> Foram também descobertos barcos antigos em Ningpo, província de Zhejiang, em Suizhong, província de Liaoning, bem como em outros em locais. Igualmente foi descoberto, e retirado a partir de 1976, um barco naufragado ao largo do porto de Makpo, na Coreia, com grande quantidade de objectos e que, segundo os estudos indicam, devia ser uma embarcação chinesa da dinastia Yuan para o comércio no ultramar. Esta descoberta despertou grande interesse nos meios académicos chineses, permitindo o avanço dos estudos sobre os antigos barcos chineses e as comunicações marítimas chinesas com o ultramar.

A descoberta do túmulo de um rei do Vietname em Cantão é um dos grandes êxitos arqueológicos dos anos 80. A caixinha em forma de alho, que servia para guardar prata e outros objectos, é do ultramar, o que indica que há 2100 anos, Cantão tinha já contactos com o ultramar. Peças de cerâmica e porcelana eram os principais produtos exportados pela China para o ultramar. Há investigadores que chamam mesmo às linhas de comunicação marítima da China com o mundo exterior as “rotas da cerâmica e da porcelana”. Tem sido muito frequente nos últimos anos a descoberta de porcelanas

chinesas exportadas por mar, porcelanas que saíram das águas da baía Mazu de Lianjiang, na província de Fujian, de Suizhong, na província de Liaoning, mas o maior número de peças de porcelana encontradas até hoje foi o do barco naufragado ao largo do referido porto coreano. Está em curso um estudo sobre as porcelanas exportadas por mar. Também têm sido descobertas muitas vezes, nas zonas costeiras, antigas moedas trazidas pelo mar.

## D. TRADUÇÕES

Muitos são os trabalhos de antigos autores estrangeiros que versam as comunicações marítimas da China com o ultramar, alguns deles podendo servir de contraprova aos documentos em chinês, outros suprimindo a falta destes. Como já referimos, trabalhos de autores japoneses e coreanos são escritos muitas vezes em chinês e deles uma parte foi já organizada pelos investigadores chineses. No passado também se traduziram trabalhos de autores de outros países, como *Zhongxi jiaotong shiliao huibian* (Dados Históricos das Comunicações entre a China e o Ocidente), de Zhang Xingliang e *Su Laiman youji* 苏莱曼遊记 (Notas de uma Viagem a Su Laiman), de Liu Bannong 刘半农. Mas, as traduções foram esporádicas e não eram, muitas vezes, suficientemente exactas, sobretudo no que respeita aos nomes dos lugares e dos povos. A série *Zhonwai guanxishi mingzhu yicon* 中外关系史名著译丛 (Traduções de Obras Famosas sobre a História das Relações da China com o Estrangeiro), promovida e editada pela Editora da China, compreende trabalhos famosos relativos às comunicações com o ultramar, como, por exemplo, *Xila lading zuojia yuandong wenxian jilu* 希腊拉丁作家远东文献辑录 (Compilação de Documentos sobre o Extremo Oriente de Autores Gregos e Latinos), 1987, *Alabo bosi tujue ren dongfang wen xian jizhu* 阿拉拍波斯突厥人东方文献辑注 (Compilação Anotada de Documentos sobre o Oriente dos Árabes, Persas e Turcos), 1989, *Dao Li Bang Guo Zhi* 道里邦国志 (Livro dos Itinerários e dos Reinos), 1991, *Edolike dongyoulu* 鄂多里克东遊录 (Registo das Peregrinações ao Oriente de Odorico), 1981, *Zhongguo yindu jianwenlu* 中国印度见闻录 (Registo das Novidades da China e Índia), 1983, *Dong yindu hanghaiji* 东印度航海记 (Navegações Marítimas para a Índia Oriental), 1982, *Shiliu shiji zhongguo nanbuxingji* 十六世纪中国南部行记 (Viagens pelo Sul da China no Século XVI), 1990, traduções



“Embarcações da China e Java, com velas de cana e âncoras de madeira”. In *Itinerário, Viagem ou Navegação de Jan Huygen van Linschoten para as Índias Orientais ou Portuguesas*.

efectuadas, respectivamente, por Gengsheng 耿升, Gengsheng e Mu Genlai 穆根来, Song Xian 宋峴, He Gaoji 何高济, Mu Genlai, Wen Jiang 汶江 e Huang Zhuohan 黄倬汉 e Yao Nan de trabalhos dos franceses Coedès e G. Ferrand, do árabe Ibn Khurradâhbih, do holandês W. I. Bonteku e do inglês Boxer.

Estas traduções de livros de viagens e geografia de autores estrangeiros antigos, revistas de forma séria e cuidada, têm todas um importante valor académico e grande utilidade para o estudo histórico deste tema. Dos livros de viagens de Marco Polo e Ibn Battuta, que têm muito a ver com as comunicações chinesas

com o ultramar, há já traduções publicadas, do primeiro mesmo mais do que uma. Porém, tais traduções não satisfazem, especialmente no que se refere à fiabilidade dos nomes traduzidos e dos factos históricos.

#### E. ESTUDOS ESPECÍFICOS

Neste período, o estudo da história das comunicações marítimas da China com o ultramar teve grandes avanços em relação ao passado, tendo-se alargado os campos de estudo e aprofundado a investigação de certos temas.

## HISTORIOGRAFIA

Os laços iniciais entre a China e a América Latina, a viagem ao Leste de Xu Fu, os roteiros de navegação marítima dos enviados das duas dinastias Han, os regulamentos das dinastias Song e Yuan sobre as embarcações comerciais, foram os temas mais estudados. Houve contactos entre a antiga civilização índia da América Latina e a antiga civilização da China? Chegaram os chineses dos tempos remotos à América Latina, atravessando os mares? Eis os tópicos de discussão mais animados e sobre os quais alguns investigadores apresentaram teses muito convictas, enquanto outros assumiam dúvidas e a sua negação. O aprofundamento dos estudos sobre estas questões espera por novas descobertas.

A questão da travessia marítima de Xu Fu ao Leste foi alvo de uma discussão acalorada nos anos 80, especialmente sobre qual teria sido o seu ponto de partida. Qin Huangdao de Hebei, distrito Huang de Shandong, Lian Yungang, em Jiansu, Huanghua, em Hebei e outros locais foram os nomes apresentados como resposta, cada um com o seu fundamento, não se tendo chegado ainda a uma conclusão definitiva, o que reflecte o forte interesse pelo estudo das primeiras comunicações marítimas entre a China e o Japão.

Os estudos posteriores à Revolução Cultural incidiram mais sobre as dinastias Ming e Qing, nomeadamente sobre as viagens de Zheng He, os bandidos japoneses, os piratas e o comércio no mar, o comércio privado nos finais da dinastia Ming, o comércio por galeões entre a China, as Filipinas e a América Latina, o comércio de Zheng Chenggong com o ultramar, a emigração chinesa para o ultramar e a política de isolamento, etc..

As viagens de Zheng He têm sido, desde sempre, um ponto quente dos estudos da história das comunicações marítimas e, nesta fase, foram ainda mais profundos, incluindo a origem da sua família, as finalidades das suas viagens, as regiões por ele atingidas, as suas actividades comerciais, os modelos das suas embarcações, a organização das frotas, etc.. Esta questão do modelo das embarcações de Zheng He, relacionada com a questão mais vasta das características dos antigos barcos chineses de mar, provocou muitas discussões, sendo apresentadas diferentes visões.

De um modo geral, pensava-se que, após as viagens de Zheng He, o comércio chinês com o ultramar entrara pouco a pouco em decadência. Entretanto, recentes estudos consideram que, mesmo

na segunda metade da dinastia Ming, o comércio particular com o ultramar continuou a ter um volume relativamente grande, com ele se relacionando a actividade dos piratas e bandidos japoneses, sendo diversas as opiniões dos diferentes estudiosos sobre os papéis por estes assumidos.

Depois da ocupação da América Latina e das Filipinas pelos colonizadores espanhóis, a seda chinesa era transportada para a América Latina através das Filipinas, atravessando o Oceano Pacífico, no que é geralmente designado por “comércio por galeões”. Sendo assim, e em certa medida, a China passou a estar ligada aos mercados da Europa e a prata vinda da América Latina teve evidente influência sobre a vida económica da China, aspecto até há pouco desconhecido no meio académico do nosso país. Nos últimos anos apareceram vários trabalhos sobre a questão, sendo pela primeira vez traçadas esta rota marítima e as características deste comércio de seda e prata que durou quase 200 anos.

Uma das razões pela qual Zheng Chenggong 鄭成功 conseguiu manter uma longa luta contra a dinastia Qing reside na sua forma de actuação no âmbito do comércio com o ultramar. Este é um ponto assente. Mas a amplitude e o *modus operandi* de Zheng Chenggong neste seu comércio com o ultramar aguardam por mais estudos.

Durante as dinastias Ming e Qing muitos habitantes das zonas costeiras emigraram para o ultramar e por muitas razões. São já muitos os trabalhos sobre os motivos de tais emigrações, sobre os seus destinos no ultramar e sobre as relações dos emigrantes com os colonizadores ocidentais. Há poucos anos, alguns investigadores começaram a recorrer a dados de listas genealógicas das famílias para estudar a questão dos emigrantes no ultramar, obtendo bons resultados.

A maior parte dos estudiosos considera que os governantes das dinastias Ming e Qing adoptaram políticas restritivas em relação às comunicações com o ultramar, afirmando, na sua análise sobre os motivos e consequências sociais de tais políticas, que elas constituíram uma das razões importantes da pobreza e do atraso da China moderna. Há, no entanto, quem sustente opinião diferente, argumentando com o facto de, em finais da dinastia Ming, ter sido posto termo à proibição do comércio com o exterior, enquanto a dinastia Qing proibia o comércio com o ultramar mas abria um porto para o comércio externo como medida

de defesa perante as potências colonialistas, o que não pode ser considerado uma política de não-abertura.

Estas são questões alvo de grande discussão, havendo, no entanto, outras que devem igualmente ser mencionadas.

A primeira é relativa ao culto da Rainha Celestial. A Rainha Celestial é uma deusa exclusiva da China, que protege os que viajam no mar. O seu culto iniciou-se durante a dinastia Song e estende-se de Fujian a todo o país. Depois da dinastia Yuan, a Rainha Celestial passou a ser objecto do culto dos marinheiros e pescadores. De há mais de dez anos que os estudiosos têm vindo a investigar os templos dedicados à Rainha Celestial por toda a China, procedendo a um ordenamento sério dos respectivos dados e tendo já publicado uma série de trabalhos valiosos.

A segunda refere-se ao estudo da história dos portos, cuja ascensão e decadência estão intimamente ligadas às comunicações com o ultramar. Ao longo da extensa costa chinesa existem muitos portos excelentes, alguns muito famosos, como Cantão, Quanzhou e Ningpo, que desempenharam um importante papel nas antigas comunicações com o estrangeiro. Há ainda outros, por exemplo, Wenzhou, Dengzhou, Lian Yangang, Yangzhou, Taicang, Xangai, etc., que, em diversos períodos e por diversificadas formas, desempenharam também o seu papel. Depois da Revolução Cultural, estes estudos sobre a história dos portos começaram a ganhar importância, merecendo especial destaque, entre vários com excelentes resultados, o relativo ao porto de Quanzhou.

Uma terceira questão respeita ao estudo da ciência e técnicas de navegação antigas e técnicas de construção naval, áreas indispensáveis aos estudos sobre a história das comunicações marítimas com o ultramar. Só com o fim da Revolução Cultural os respectivos estudos se desenvolveram, surgindo inúmeras teses sobre meteorologia oceânica, técnicas astronómicas de navegação, bússola, cartas náuticas. Quanto às formas dos barcos antigos, existem já análises especiais da estrutura do casco do barco, acessórios (vela, remos, leme, etc.), tipos de barcos, tecnologia de construção, etc. Surgiram também estudos sobre as questões das religiões e nacionalidades relacionadas com as comunicações marítimas com o ultramar.

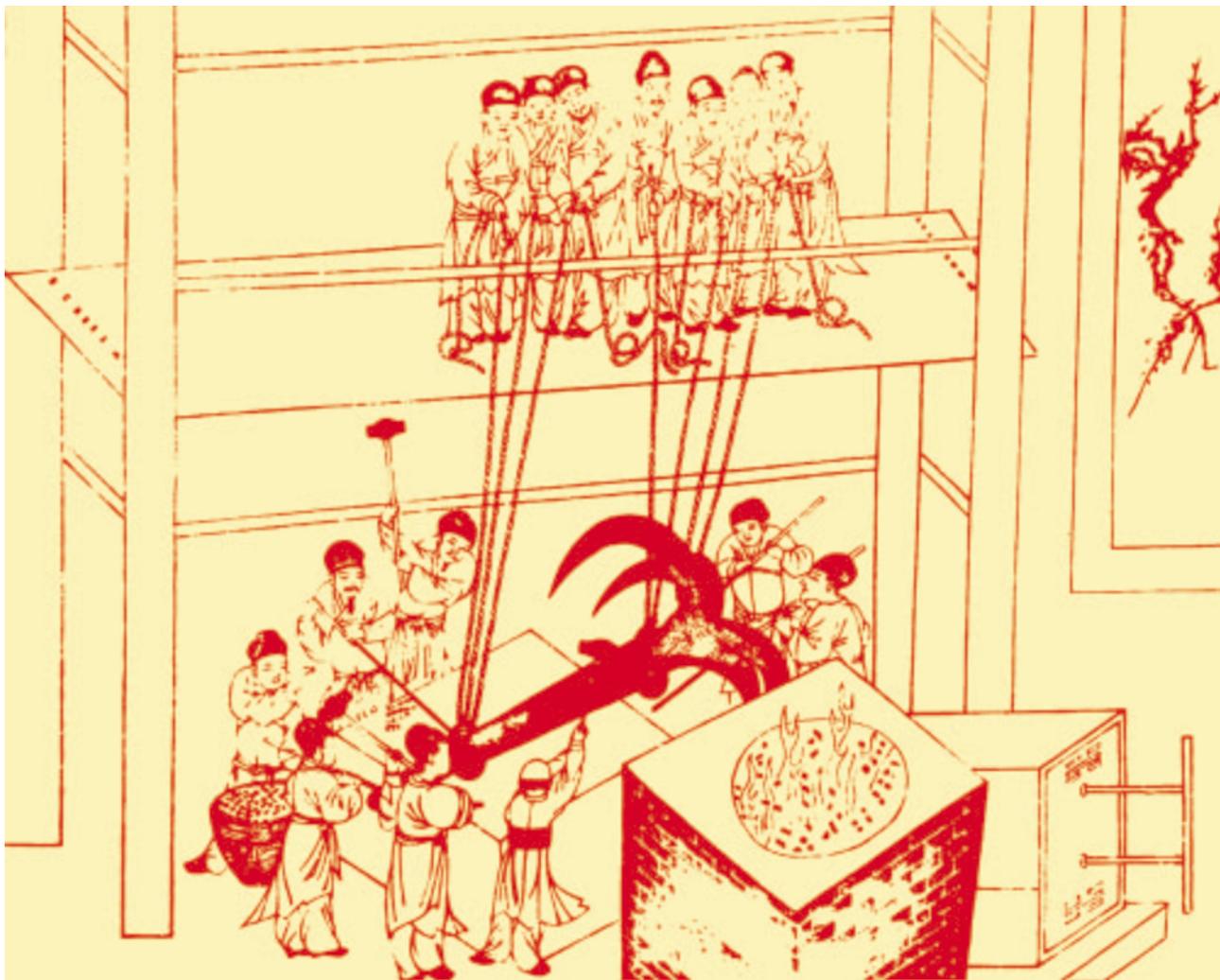
Com base nos resultados obtidos, a partir de meados da década de 80 começaram a ser publicadas diversas obras abrangentes sobre este tema específico.

De entre elas, *Zhongguo hanghaishi* 中国航海史 (História das Navegações Chinesas),<sup>31</sup> da responsabilidade do Instituto de Navegação da China [*Zhongguo hanghai xuehui* 中国航海学会] e *Zhongguo gudai hanghaishi* 中国古代航海史 (História das Antigas Navegações da China)<sup>32</sup> de Sun Guangqi 孙光圻 são as de maior destaque. Mais concisas são *Zhongguo gudai de zaochuan he hanghai* 中国古代的造船和航海 (Construção Naval e Navegações da Antiga China),<sup>33</sup> de Jin Qiupeng 金秋鹏 e *Qihai yangfan* 七海扬帆 (Navegações nos Sete Mares)<sup>34</sup> de Yao Nan, Chen Jiarong e Qiu Jin 丘进.

Não podem ser esquecidas as “investigações sobre as rotas da seda” levadas a efeito a nível mundial pela UNESCO a partir dos anos 80, com o objectivo de desenvolver o intercâmbio cultural entre os diferentes países. Todos os respectivos documentos afirmam que, antes de mais, as rotas da seda são formas de intercâmbio e diálogo entre as diversas civilizações. Aliás, as “rotas da seda” significavam tão só as ligações terrestres entre o Oriente e o Ocidente mas, com o desenvolvimento da investigação, cada vez mais investigadores equiparam as comunicações marítimas às terrestres, considerando que ambas constituíam as pontes de contactos entre o Oriente e o Ocidente. Estas pesquisas em grande escala, promovidas pela UNESCO, dividem as rotas da seda em rota terrestre e rota marítima, consagrando assim formalmente a concepção de “rotas marítimas da seda”. Sendo a China terra produtora de seda, estas “rotas marítimas da seda” significam, na realidade, as comunicações marítimas da China com outros países.

Este projecto de investigação foi bem recebido por muitos investigadores de diversos países, tendo-se iniciado em Outubro de 1990. Um grupo de cientistas de diversas nacionalidades e de profissionais da imprensa embarcou em Veneza, passou por diversos portos historicamente muito importantes, chegando, em Fevereiro de 1991, a Quanzhou, em Fujian, antigo porto famoso da China. Aqui teve lugar um simpósio internacional – “A China e as Rotas da Seda Marítimas” – reflectindo as comunicações apresentadas pelos investigadores chineses, *grosso modo*, os resultados dos estudos realizados nos últimos 20 anos no nosso país neste domínio da história das comunicações marítimas com o ultramar. As teses foram publicadas em “A China e as Rotas da Seda – Comunicações ao Simpósio Internacional de Quanzhou sobre as Investigações das

## HISTORIOGRAFIA



Fabrico de uma âncora em ferro. In Song Yingxing, *Tian Gong Kai Wu* (c. 1637).

Rotas Marítimas da Seda Organizadas pela UNESCO<sup>35</sup> e num outro livro que o continua (1994). Os vestígios das antigas comunicações marítimas de Quanzhou com o ultramar e os trabalhos dos académicos chineses foram altamente apreciados.

O estudo do nosso país sobre a história das comunicações marítimas com o ultramar está a progredir para o mundo.

#### IV. OBSERVAÇÕES FINAIS

No século XX, o estudo da história das comunicações marítimas da China com o ultramar conheceu importantes avanços. Temos um grupo de estudiosos de alguma importância quer quanto ao número quer quanto à qualidade e cuja força principal

está na sua meia-idade e nos jovens. Mas, não se pode negar a existência de muitas lacunas, estando muitas questões ainda numa fase inicial de abordagem, sendo necessário levar a cabo um grande número de tarefas. Perante a situação actual e na perspectiva dos futuros trabalhos, julgo necessário prestar atenção aos seguintes aspectos:

1. Em primeiro lugar, impõe-se um reforço da cooperação entre os múltiplos ramos da ciência. A interdisciplinaridade científica é hoje factor do desenvolvimento das ciências. Para o estudo da história das comunicações marítimas com o estrangeiro, essa interdisciplinaridade é ainda mais importante.

Os estudos sobre as comunicações marítimas são muito abrangentes, relacionando-se com muitas disciplinas da área das humanidades (Arqueologia,

## HISTORIOGRAPHY

Nacionalidades, Religião, Literatura, Arte, etc.) e da área das ciências sociais (Economia, Política, Direito, etc.) bem como das tecnologias (construção naval, cerâmica e porcelana, tecnologia da seda) e outras. Por exemplo, um estudo sobre o comércio com o ultramar envolverá necessariamente uma abordagem multifacetada, tocando a construção de portos, os regulamentos dos mercados visitados pelas embarcações, os órgãos da administração desses mercados, as rotas e as técnicas de navegação, as formas das embarcações marítimas, os artigos comerciados, exigindo, pois, conhecimentos de diversos domínios. As questões respeitantes à história das comunicações marítimas com o estrangeiro só podem ser aprofundadas se forem analisadas a partir de diferentes ângulos, sendo importante atribuir especial atenção aos seguintes:

Antes do mais à arqueologia. Nos últimos anos, verificou-se um progresso assinalável dos trabalhos arqueológicos subaquáticos e os resultados estão à vista. O barco recuperado ao largo do porto de Makpo, na Coreia do Sul, é um exemplo. No nosso país, com águas territoriais imensas, é enorme o número de barcos naufragados e de objectos culturais relativos às comunicações marítimas com o estrangeiro e, apesar da arqueologia subaquática estar ainda no seu início, em algumas regiões já se procederam a alguns trabalhos iniciais com resultados satisfatórios. Se estes trabalhos forem reforçados, será de esperar mais descobertas de valor. Incrementados devem ser também os trabalhos arqueológicos em terra, em locais relacionados com as comunicações marítimas com o estrangeiro. Por exemplo, no Templo do Monge Estrangeiro (um templo hindu) de Quanzhou, nas ruínas do Jardim de Pujia, etc. são possíveis bons resultados, se se proceder a um trabalho científico e sistemático de escavações. Yashan, em Zhuhai, na província de Cantão, foi um campo de batalha decisivo entre a dinastia Song e a dinastia Yuan, no século XIII, havendo um grande número de barcos de guerra e de objectos culturais afundados. Com o passar dos tempos, parte daquele mar foi aterrada. Se aqui se puder promover um trabalho arqueológico em grande escala, simultaneamente subaquático e no subsolo, conseguir-se-ão importantes resultados. Há muitos outros casos semelhantes<sup>36</sup> que reclamam organização e trabalho.

Há ainda o estudo das antigas embarcações marítimas. Os barcos são os meios de transporte nas comunicações marítimas com o estrangeiro. Noutros

tempos, os barcos tinham uma estrutura mais complexa, reflectindo muito bem o nível da ciência e técnica de um determinado período. Deve afirmar-se que as comunicações marítimas de um país com o estrangeiro estão estreitamente ligadas ao tipo de barcos. É longa a história da construção naval na China, responsável por muitas invenções e avanços tecnológicos e que, neste domínio, ocupou, durante muito tempo, uma posição de destaque no mundo.

*[...] cada vez mais investigadores equiparam as comunicações marítimas às terrestres, considerando que ambas constituíam as pontes de contactos entre o Oriente e o Ocidente.*

Aprofundando o estudo da composição do casco das antigas embarcações marítimas e seus pertences, pode conhecer-se a capacidade de navegação e de carga, conhecimentos úteis ao estudo da história das comunicações marítimas. Alguns peritos na construção de barcos fizeram já numerosos trabalhos sobre esse aspecto. Recentemente, o Instituto de Estudos da História das Comunicações Marítimas da China com o Estrangeiro e o Museu da História das Comunicações Marítimas de Quanzhou criaram, em conjunto com peritos em barcos antigos e com mestres deste ofício de diferentes regiões do país, o Centro de Estudo e Construção de Maquetes de Barcos Antigos Chineses [*Zhongguo guchuan moxing yanzhi zhongxin* 中国古船模型研制中心], estando o Museu da História das Comunicações Marítimas de Quanzhou a planear uma exposição de maquetes de barcos de diversas dinastias. Tais medidas darão um forte impulso ao estudo dos barcos antigos, esperando-se que mais gente se venha a interessar e a participar neste trabalho.

2. Em segundo lugar, impõe-se um esforço de relação entre o estudo das comunicações marítimas na história chinesa e os estudos da evolução histórica. Na realidade, as comunicações marítimas da China com o estrangeiro são as relações da China com

## HISTORIOGRAFIA

o ultramar, sendo certamente influenciadas pela história mundial. As actividades marítimas do antigo Império Romano, o comércio dos persas e árabes através das rotas marítimas e a expansão para Oriente dos colonizadores ocidentais depois do século XIV, tiveram influência sobre as comunicações marítimas da China com o estrangeiro. Aliás, quanto mais recentes os acontecimentos, maior a influência exercida. Se não se compreender a história das comunicações marítimas a nível mundial, é difícil obter-se uma visão correcta da história das comunicações marítimas da China com o ultramar. Nos últimos anos, muitos investigadores adquiriram já consciência disso. Vendo a questão na sua globalidade, conhecemos pouco da história das comunicações marítimas no mundo e estamos longe de poder dizer que os nossos estudos são profundos. Por exemplo, não temos suficiente conhecimento da hegemonia exercida nos mares, durante muito tempo, pelos árabes, muito activos no Oceano Índico e no Sudeste Asiático. Neste contexto, é difícil avaliar correctamente a posição dos chineses na navegação a nível mundial. A tradução dos registos de antigos escritores estrangeiros sobre as comunicações marítimas continua a ser um trabalho que pede o nosso empenho. Por exemplo, Marco Polo registou as rotas de navegação de Quanzhou, na China, a Ormuz, no golfo Pérsico, o que é muito importante para o estudo das comunicações marítimas. Porém, como referimos, não há ainda uma tradução com autoridade publicamente reconhecida da sua obra. A tradução mais aceite continua a ser a de Feng Chengjun, apoiada no trabalho de Sha Haiang 沙海昂, mas tanto o texto como as notas estão ultrapassados. É necessário um maior empenho nas traduções dos trabalhos dos autores estrangeiros contemporâneos sobre as comunicações marítimas, para servir de referência e prova.

Certos países colonizadores da Europa conservam muitos documentos importantes das suas actividades de navegação marítima no Oriente noutros tempos. Por exemplo, nos arquivos e bibliotecas de Portugal guardam-se muitos registos e outros documentos relacionados com a China, que esperam ser aproveitados e estudados de forma profunda.<sup>37</sup> Até hoje sabemos pouco do que referem. Impõe-se formar investigadores com domínio de diversas línguas, para que esses documentos possam ser estudados e aproveitados, o que impulsionará o estudo sobre a história das comunicações marítimas do século XVI ao XIX.

Importa referir que, depois da sua ocupação pelos portugueses em meados do século XVI, através do pagamento de uma renda, Macau desenvolveu-se e passou a ser um porto importante no comércio entre o Oriente e o Ocidente, um laço que ligava a China com o mundo. Macau ocupava também uma posição de relevo no intercâmbio cultural entre o Oriente e o Ocidente. Ao estudar a história das comunicações marítimas depois do século XVI, é necessário reconhecer a importância do papel do porto de Macau. No entanto, durante muito tempo não foi suficiente o nosso conhecimento da posição e papel de Macau na história das comunicações marítimas, e nem foi aprofundado o estudo a esse respeito. Nos últimos anos, essa situação tem vindo a mudar. Macau retornará à Pátria no fim deste século, devendo nós reforçar o estudo da sua história, sobretudo do seu papel e da sua posição nas comunicações marítimas e no intercâmbio cultural.

3. Impõe-se melhorar o trabalho de recolha e sistematização dos documentos e dados respeitantes à história das comunicações marítimas. Os nossos antepassados deixaram-nos grande quantidade de registos, sendo já muitos os trabalhos de recolha e sistematização. No entanto, quer uns quer outros são vastos como o mar: há registos referentes às comunicações marítimas inseridos em obras exclusivamente dedicadas a este tema e há documentos, e em maior quantidade, dispersos por toda a parte. Parte dos primeiros está ainda por inventariar e aqueles que se encontram dispersos necessitam de ser recolhidos, organizados e anotados com cuidado. Neste aspecto há ainda muito a fazer.

A recolha e sistematização dos dados referentes à história das comunicações marítimas podem adoptar múltiplas formas. Uma é fazer apontamentos, correcções, notas e explicações relativamente aos trabalhos dedicados ao tema. Uma outra consiste em coligir de forma completa os dados relativos às comunicações marítimas das diversas dinastias. E a terceira é a redacção e registo dos dados relativos a temas específicos (dados respeitantes às deslocações entre a China e um outro país e região, aos antigos barcos marítimos e às antigas porcelanas vendidas no estrangeiro). Pode haver ainda outras formas. Os trabalhos realizados até aqui têm optado mais pela primeira forma; daqui para diante deve haver um reforço do uso das duas últimas formas.

Nestes trabalhos deve atribuir-se uma especial importância à descoberta e sistematização de novos

## HISTORIOGRAPHY

dados. São enormes as potencialidades nesse aspecto. Por exemplo, os registos do livro *Dade nanhaizhi* 大德南海志 (Sobre o Distrito Nanhai no Reinado de Dade), de Chen Dazhen 陈大震, que chamaram a atenção dos investigadores nos últimos 20 a 30 anos, deram-nos mais conhecimentos sobre a divisão na dinastia Yuan dos oceanos Leste e Oeste e sobre as mercadorias do comércio externo.<sup>38</sup> Outro exemplo é o estudo de Rao Zongyi 饶宗颐 sobre “*Tai Qing Jin Ye Shen Dan Jing* 太清金液神丹经”, que enriqueceu o conhecimento sobre a geografia do Mar Meridional ao tempo da dinastia Norte e Sul.<sup>39</sup> Estes são dados que não foram utilizados na primeira metade do século. Os estudos sobre as listas das estirpes familiares surgidos nos últimos anos, e que nos proporcionaram dados preciosos sobre os emigrantes no ultramar, aguardam mais pesquisas. Estão longe de ser aproveitados os arquivos da dinastia Qing relativos às comunicações marítimas com o estrangeiro.

Existem nos anais das localidades das dinastias Ming e Qing muitos registos relativos às comunicações marítimas com o estrangeiro. Por exemplo, no livro *Zhengde qiongtai zhi* 正德琼台志

(Anais do Distrito Qiongtai do Reinado de Zhengde) são referidas aldeias de habitantes estrangeiros. Relacionando estas descrições com as inscrições árabes lavradas nas lápides recentemente descobertas, pode concluir-se que moravam ali, ao tempo das dinastias Song e Yuan, muitos habitantes árabes provenientes do ultramar, devendo a ilha de Hainão ser considerada como uma porta do nosso país para o Mar Meridional. Muitos mais exemplos poderiam ser referidos. Enfim, neste tipo de trabalhos, também é necessário ter uma visão aberta e prosseguir para novos campos de investigação.

O século XX está a terminar. Ao passar em revista os anos já idos, vemos que, com os esforços de investigadores de várias gerações, os estudos do nosso país sobre a história das comunicações marítimas com o estrangeiro obtiveram êxitos cada vez maiores, sendo progressivamente mais profundos e mais amplos. Podemos acreditar que, nos últimos anos do presente século e no novo século que está prestes a chegar, os sucessos serão ainda maiores. **RC**

Tradução de Hu Ying 胡英

## NOTAS

- 1 *Hainan zhuan* 海南传 (História de Hainão), de *Liangshu* 梁书 (Livro dos Liang).
- 2 *Manyi zhuan* 蛮夷传 (História de Manyi), de *Songshu* 宋书 (Livro dos Song).
- 3 *Manyi zhuan* (História de Manyi), de *Songshu* (Livro dos Song).
- 4 O monge Yuankai 元开, *Tang daheshang dongzheng zhuan* 唐大和上东征传 (Registos da Expedição ao Leste do Monge da Dinastia Tang).
- 5 Autor desconhecido, *Daoyi zhiblue houxi* 岛夷志略后序 (Pós-fácio de ‘Breves Registos das Ilhas Estrangeiras’).
- 6 *Kexue jishushi tonglun kexue yu zhongguo dui shijie de yingxiang* 科学技术史通论·科学与中国对世界的影响 (Sobre a História das Ciências e Tecnologias - Influências das Ciências e da China sobre o Mundo), “Obras de Joseph Needham”, Editora de Ciências e Tecnologias de Liaoning [*Liaoning kexuejishu chubanshe* 辽宁科学技术出版社], 1986, p. 258.
- 7 Feng Chengjun 冯承钧, *Ping zhongxi jiaotongshiliao huibian* 评中西交通史料汇编 (Comentários a ‘Dados para a História das Comunicações entre a China e o Ocidente’), inicialmente em *Dili zazhi* 地理杂志 (Revista das Ciências da Geografia), n.º 4, 1930 e, posteriormente, em *Xiyu nanhai shidi kaozheng lunzhu huiji* 西域南海史地考证论著汇辑 (Coleção de Obras de Pesquisas Documentais sobre a História e Geografia do Mar Meridional da Região Oeste), Editora da China [*Zhonghua shuju* 中华书局], 1957.
- 8 Zheng Hesheng 郑鹤声, *Feng Chengjun dui zhongguo haiwai jiaotongshi zhongwai guanxi shi yanjiu de gongxian* 冯承钧对中国海外交通史、中外关系史研究的贡献 (Contribuições de Feng Chengjun para o Estudo da História Chinesa das Comunicações Marítimas e da História das Relações Sino-Estrangeiras), *Haijiaoshi yanjiu* 海交史研究 (Estudos de História das Comunicações Marítimas), n.º 1, 1994.
- 9 *Xaoshuo yuebao* 小说月报 (Revista Mensal de Romances), vol. 20, n.º 1, 1929.
- 10 *Beiping tushuguan guankan* 北平图书馆馆刊 (Boletim da Biblioteca de Beiping), vol. 4, n.º 6, 1930.
- 11 *Qinghua xuebao* 清华学报 (Boletim de Estudos de Qing Hua), n.º 1, 1936.
- 12 *Yu Gong* 禹贡, vol. 7, n.º 4.
- 13 *Yunnandaxue xuebao* 云南大学学报 (Boletim de Estudos da Universidade de Yunnan), n.º 2, 1942.
- 14 *Zhongguo shehui jingjishi yanjiu jikan* 中国社会经济史研究集刊 (Coleção de Estudos de História da Economia da Sociedade Chinesa), vol. 6, n.º 2, 1939.
- 15 *Guanyu makeboluo libua de yiduan hanwen jizai* 关于马可波罗离华的一段汉文记载 (Um Parágrafo em Chinês sobre a Partida da China de Marco Polo), in *Wenshi zazhi* 文史杂志 (Revista de Cultura e História), vol. 1, n.º 12, 1941. Posteriormente incluído em *Yuanshi sanlun* 元史三论 (Três Comentários sobre a História da Dinastia Yuan), 1985.
- 16 Antigamente, havia muitas árvores *citong* 刺桐 (paulónia) em Quanzhou, daí a cidade ser assim chamada.
- 17 *Quanzhou fangguji* 泉州访古记 (Registos da Viagem a Quanzhou em Busca de Antiguidades), in *Shixue yu dixue* 史学与地学 (História e Geografia), n.º 4, 1928.
- 18 *Shiqishiji zhi shijishiji zhongye zhongguo fanchuan zai dongnanya zhou hangyun he shangyeshangde diwei* 十七世纪至十九世纪中

## HISTORIOGRAFIA

- 叶中国帆船在东南亚航运和商业上的地位 (Os juncos chineses na navegação e comércio no Sudeste Asiático desde o século XVII a meados do século XIX), *Xinjianshe* 新建设 (Nova Construção), n.º 4, 1956. *Zailun shiqishiji zhi shijiushiji zhongye zhongguo fanchuan ye de fazhan* 再论十七至十九世纪中叶中国帆船业的发展 (Mais comentários sobre o desenvolvimento dos juncos chineses desde o século XVII a meados do século XIX), *Lishi yanjiu* 历史研究 (Estudos de História), n.º 12, 1957. Ambos os artigos foram inseridos em *Zhongguo fanchuan maoyi yu duiwaiguanxishi lunji* 中国帆船贸易与对外关系史论集 (Coleção de Teses sobre a História Chinesa do Comércio de Juncos e Relações Exteriores) do autor, 1987.
- 19 Li Donghua 李东华, *Quanzhou yu woguo zhonggu de haishang jiaotong Houji* 泉州与我国中古的海上交通后记 (Posfácio de Quanzhou e as Comunicações Marítimas do Nosso País com o Estrangeiro na Idade Média), Editora Estudantil de Taiwan [*Taiwan xuesheng shuju* 台湾学生书局], 1986.
- 20 Yao Nan 姚楠, *Daoyizhilue qianyan* 岛夷志略前言 (Prólogo de ‘Breves Registos das Ilhas Estrangeiras’).
- 21 Livraria Xuejin [*Xuejin shudian* 学津书店], Hong Kong, 1992.
- 22 Editora de Livros Antigos de Xangai [*Shanghai guji chubanshe* 上海古籍出版社], edição de 1985.
- 23 Inserido em *Zhongwai jiaotongshiji congkan* 中外交通史籍丛刊 (Colectânea de Documentos sobre a História das Comunicações Marítimas entre a China e o Estrangeiro), Editora da China [*Zhonghua shuju*], 1988.
- 24 Editora dos Livros de Qilu [*Qilu shushe* 齐鲁书社], 1983.
- 25 Editora dos Transportes Populares [*Renminjiaotong chubanshe* 人民交通出版社], 1988.
- 26 Zhang Yi 章翼, *Xinbian Zhenghe hanghaituji xu* 新编郑和航海图集”序 (Prefácio de ‘Nova Redacção da Coleção das Cartas Náuticas de Zheng He).
- 27 Publicado em conjunto pelas Editora Popular de Ningxia [宁夏人民出版社 *Ningxia renmin chubanshe*] e Editora Popular de Fujian [福建人民出版社 *Fujian renmin chubanshe*], em 1984.
- 28 Editora Popular de Ningxia [*Ningxia renmin chubanshe*], 1989.
- 29 Editora dos Oceanos [海洋出版社 *Haiyang chubanshe*], 1987.
- 30 Editora do Instituto dos Transportes Marítimos de Dalian [大连海运学院出版社 *Dalian haiyun xueyuan chubanshe*], 1989.
- 31 Editora dos Transportes Populares [*Renminjiaotong chubanshe*], 1985.
- 32 Editora dos Oceanos [*Haiyang chubanshe*], 1989.
- 33 Editora da Juventude Chinesa [中国青年出版社 *Zhongguo qingnian chubanshe*], 1983.
- 34 Editora da China [*Zhonghua shuju*] em Hong Kong, 1990.
- 35 Editora Popular de Fujian [*Fujian renmin chubanshe*], 1991.
- 36 Segundo uma reportagem do Jornal de Guangming [*Guangming ribao* 光明日报], de 19 de Julho de 1995, foi descoberto um barco naufragado, do período inicial das dinastias Song e Yuan, em Dinghai, em Zhejiang. Isaú Santos, “As fontes para a História de Macau existentes no exterior”, in *Actas das Comunicações - I Seminário Internacional de História e Cultura de Macau*, Instituto de Estudos Culturais de Macau, 1994.
- 38 Por exemplo, o registo mais antigo sobre a importação de xarope para crianças pertence a esse livro.
- 39 *Tai Qing jin yie shen dang jing juanxia yu nan hai di li* 太清金液神丹经 (卷下)与南海地理, in *Xianggang zhongwendaxue zhongguowenhua yanjiusuo xuebao* 香港中文大学中国文化研究所学报 (Boletim Académico do Instituto de Estudo da Cultura Chinesa da Universidade de Língua Chinesa de Hong Kong), vol. 3, n.º 1.