



Fragment of a 17<sup>th</sup> century screen portraying a Dutch galleon arriving at a Chinese port (Rijksmuseum, Amsterdam).  
From Roger Goepfer, *La Chine ancienne*, Paris: Bordas, 1988.

# Macau, Manila e os Holandeses

RUI MANUEL LOUREIRO

Os portugueses foram os primeiros europeus a chegar ao Mar do Sul da China, logo após terem estabelecido sólidos baluartes em pontos estratégicos do oceano Índico, como a ilha de Moçambique, Ormuz, Goa e Malaca. Envolveram-se de imediato com as redes mercantis pré-existentes, já que o seu principal objectivo, ao viajarem para Oriente através de uma rota marítima directa, era apoderarem-se de parte do comércio asiático de bens valiosos, como drogas raras e especiarias, pedras preciosas, madeiras perfumadas e têxteis finos. Por volta de 1513 tinham alcançado a costa Sul da China e, com base nas informações entretanto recolhidas, logo perceberam que a China era a maior potência política, económica e cultural da Ásia Oriental.

A empresa ultramarina portuguesa desenvolveu-se, desde muito cedo, de acordo com dois sistemas diferentes. Por um lado, um império fomentado pela Coroa lusitana, baseado num poderoso aparato naval e militar, ao qual se daria posteriormente a designação de *Estado da Índia*, que tentava aceder, pela força das armas ou por tratados de paz, a uma quota significativa do comércio global de artigos asiáticos de luxo, para os canalizar para a Europa, através da “carreira da Índia”, sob a qual era exercido um rigoroso controle. Por outro lado, existia um império sombra que crescia na orla dos empreendimentos da Coroa portuguesa. Este império secundário era alimentado pela iniciativa privada dos soldados e dos mercadores portugueses, que haviam descoberto os enormes lucros que qualquer indivíduo minimamente empreendedor poderia obter no Oriente. Para isso era essencial que possuísse algum

produto valioso para oferecer aos mercados locais, quer fosse uma embarcação mercantil, capital de investimento ou conhecimentos técnicos na área da navegação ou da arte da guerra.

Assim, enquanto os oficiais da Coroa portuguesa construíam uma rede alargada de fortes e de feitorias ao longo de toda a costa do oceano Índico, durante a primeira metade do século XVI, no Mar do Sul da China, os aventureiros portugueses tentavam estabelecer uma base comercial algures ao longo da costa das províncias meridionais do Celeste Império, a partir da qual pudessem organizar as suas trocas comerciais com os parceiros chineses. O comércio na China tornou-se num empreendimento deveras lucrativo para todas as partes envolvidas, até porque as autoridades imperiais chinesas estavam a passar por uma daquelas fases temporárias de oposição às transacções comerciais com o exterior e tinham desencorajado, ou até proibido, a maior parte dos contactos marítimos entre a China e o exterior. Nessa altura, a partir da base que estabeleceram em Malaca, os portugueses viajavam regularmente até à costa do sul da China, levando consigo especiarias, madeiras perfumadas, prata e armas, e regressando com valiosos carregamentos de sedas e porcelanas.

A chegada dos portugueses ao Sul do Japão, por volta de 1543, veio abrir novas e importantes oportunidades comerciais. A Terra do Sol Nascente atravessava, nessa época, um longo e violento período de guerra civil e todas as relações oficiais com a China tinham sido interrompidas. Porém, os japoneses mostravam-se muito interessados nas sedas chinesas, que pretendiam trocar pelas suas abundantes provisões de prata; e a China, obviamente, sempre fora o melhor comprador de prata no mundo asiático. Consequentemente, os portugueses aproveitaram de imediato esta oportunidade, assumindo o papel de indispensáveis intermediários entre a China e o Japão. O envolvimento português com o comércio japonês tornou mais premente a necessidade de um porto seguro no continente chinês, de onde fosse possível organizar as transacções comerciais. Entretanto, por variadas razões, os oficiais chineses da província de Guangdong acolheram de bom grado a aproximação dos portugueses, autorizando-os a estabelecer uma base mercantil na península de Macau por volta de 1557.

Entretanto, será importante comentar brevemente a utilização da palavra ‘português’, no

## ENCONTROS E DESENCONTROS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA I

contexto do Mar do Sul da China, nos séculos XVI e XVII. Torna-se muitas vezes difícil exprimir com exactidão qual o significado que as fontes europeias atribuem à palavra ‘português’:

Por vezes, referem-se a pessoas originalmente nascidas em Portugal, que viajaram para a Ásia, em negócios oficiais ou privados.

Outras vezes, o mesmo termo designa pessoas nascidas na Ásia, de progenitores portugueses ou portugueses / asiáticos.

Outras vezes ainda, com menor frequência, as fontes referem-se a asiáticos cristianizados, a viver em territórios orientais controlados pela Coroa portuguesa ou em cidades portuárias asiáticas no interior de uma comunidade portuguesa informal.

A palavra tinha, pois, um vasto leque de aplicações, dependendo do contexto específico. Porém, na maior parte dos casos, os dois primeiros significados abrangem a utilização do termo ‘português’. Por exemplo, quando se referem os ‘mercadores portugueses’ nas costas do Sul da China, a expressão aplicava-se, com toda a certeza, a um grupo multinacional, que incluía alguns indivíduos nascidos em Portugal, mas muitos outros nascidos e criados na Ásia, originários de uniões mistas.

Macau, sob administração portuguesa, depressa se tornou uma cidade portuária extremamente movimentada e próspera, ligando Cantão (Guangzhou) com vários mercados do Mar do Sul da China e de outras paragens mais afastadas. Os produtos chineses, como a seda, a porcelana, o almíscar, o ruibarbo, o cobre, o *ginseng*, o chá, etc., transportados a bordo de navios portugueses, chegavam ao Japão, à Indochina, ao Sião, ao arquipélago da Indonésia e a outros destinos mais longínquos. Os portugueses não eram, obviamente, os únicos exportadores de mercadorias chinesas. Havia também embarcações chinesas que estabeleciam ligações regulares entre as províncias do Sul, e principalmente Fujian, e vários portos no Mar do Sul da China, onde existiam comunidades chinesas ultramarinas, como Patane, Brunei, Manila, Banten, etc. Os portugueses eram, de facto, os únicos europeus envolvidos no comércio com a China. Embora não por muito tempo, já que a notícia da fundação de Macau chegou rapidamente a Espanha, na altura uma das potências políticas e militares mais proeminentes da Europa.

Desde a expedição de Fernão de Magalhães, em 1519-1522, que os espanhóis tentavam, a partir dos

seus territórios na América, estabelecer uma base de operações nas Molucas ou no arquipélago de Luzon, de onde poderiam partir expedições mercantis para os ricos mercados da Ásia Oriental. Mas até essa altura tinham sido infrutíferos os seus esforços para encontrar uma rota de ida e volta que ligasse o Novo Mundo às Índias Orientais. Quando chegaram a Espanha notícias sobre o estabelecimento dos portugueses na costa chinesa, as autoridades espanholas imediatamente deram início a uma vasta operação de recolha de informações, coordenada pelo respectivo embaixador em Lisboa, que teve como resultado imediato a organização de uma nova expedição naval que em 1564 chegou às Filipinas. Enquanto as ilhas iam sendo, lenta mas firmemente, ocupadas por Miguel Lopez de Legazpi, o piloto Andrés de Urdañeta, acompanhado por um assistente português, descobriu finalmente a rota marítima de volta a Acapulco, abrindo assim caminho a uma presença sólida dos espanhóis em regiões ribeirinhas do Mar do Sul da China. Em 1571, os recém-chegados europeus estavam já estabelecidos em Manila, de onde estenderam as suas vistas para a China e para o Japão que, até então, do ponto de vista europeu, tinham sido uma área mercantil exclusiva dos portugueses.

Algumas alterações significativas tiveram então lugar no Mar do Sul da China. Por volta de 1575, os espanhóis tentavam já obter autorização dos chineses para estabelecerem uma base semelhante à que os portugueses detinham em Macau. De nada lhes valeu o esforço, pois essa autorização nunca chegou a ser-lhes concedida. Todavia, os espanhóis tinham um argumento muito forte, nomeadamente grandes quantidades de prata provenientes das minas americanas. Manila tornou-se numa movimentada cidade portuária, frequentada regularmente por juncos chineses oriundos do Fujian, por galeões espanhóis que estabeleciam a ligação anual com Acapulco, e por ocasionais navios macaenses. Embora os espanhóis tenham conseguido assegurar uma parte significativa das exportações da China, por meios indirectos, os portugueses mantiveram os seus privilégios mercantis em Macau e em Nagasáqui, onde se tinham estabelecido em 1571. O *grande navio de Amacau*, designação atribuída à grande nau portuguesa que anualmente viajava entre Goa e o sul do Japão, continuou a navegar no Mar do Sul da China, tal como vinha fazendo desde meados do século XVI, enriquecendo muitos capitães portugueses e sendo incomodado apenas por ocasionais

## EUROPEAN ENCOUNTERS AND CLASHES IN THE SOUTH SEA CHINA I

furacões, tão característicos daquelas regiões asiáticas. Impõe-se, obviamente, uma referência aos resultados conseguidos por outras embarcações menores – chinesas, portuguesas, japonesas, siamesas – que continuavam a utilizar as mesmas rotas de navegação. Mas as vias marítimas que atravessavam o Mar do Sul da China, nesta conjuntura, pareciam ser bastante seguras para os portugueses, talvez devido à enorme capacidade de fogo dos seus navios.

O ano de 1581 é especialmente significativo para os interesses ibéricos na Ásia Oriental e no Sudeste Asiático, e também noutras regiões, já que coincide com a data em que el-rei Filipe II de Espanha se tornou também soberano de Portugal, devido a uma trágica sucessão de eventos que deixou a Casa Real portuguesa sem herdeiro. De acordo com as ordens régias do monarca ibérico, os impérios ultramarinos português e espanhol deveriam seguir os seus caminhos de forma independente. Contudo, os interesses em jogo no Mar do Sul da China eram de tal forma vultuosos que os cidadãos, e muitas vezes também as autoridades, de Macau e de Manila, foram incapazes de se manterem afastados dos negócios alheios. As reiteradas

ordens em contrário, vindas da Coroa ibérica, são apenas o garante de que as viagens dos portugueses a Manila eram tão frequentes quanto o eram as expedições espanholas ao Japão e à costa da China. O que significa que o comércio com Manila deve ter aumentado significativamente durante o período da União Ibérica.

A unificação de Portugal com a Espanha, porém, viria a ter consequências terríveis para os portugueses, dado que os inimigos que Filipe II granjeara no Norte da Europa estavam prestes a empreender um poderoso ataque aos impérios ibéricos ultramarinos. Até então, os holandeses tinham tido acesso a mercadorias asiáticas

através de Portugal, mas agora que este país estava fora do seu alcance, decidiram ir directamente às fontes orientais. Assim, em 1596, fazendo uso dos conhecimentos reunidos por Jan Huygen van Linschoten durante o seu período de residência em Goa, uma frota holandesa sob o comando de Cornelis de Houtman navegou directamente para o arquipélago indonésio, exactamente onde a presença portuguesa era mais fraca. A expedição foi um sucesso, tendo provado, pelo menos, que o monopólio da rota do Cabo podia ser quebrado. Nos anos que se seguiram, numerosos navios holandeses rumaram ao Oriente, desafiando o monopólio ibérico de contactos com o Mar do Sul da China.

Os holandeses não demoraram muito a perceber, tal como os portugueses um século antes, que as rotas mercantis asiáticas dispunham de uma lógica muito própria. Se pretendiam comprar especiarias nas ilhas de Maluco, tinham de as trocar por têxteis indianos; se pretendiam adquirir sedas e porcelanas chinesas, estas tinham de ser intercambiadas por especiarias e madeiras perfumadas do Sudeste Asiático; se pretendiam prata japonesa, apenas a podiam conseguir em troca de sedas chinesas,

etc. O envolvimento com o mundo mercantil oriental tinha de ser global para ser duradouro e lucrativo e para isso os holandeses tinham de estabelecer feitorias por toda a Ásia marítima, tal como os portugueses haviam feito antes deles. E o Império do Meio, obviamente, era encarado como o mais importante parceiro no contexto do Mar do Sul da China. Assim, os holandeses desde cedo tentarão fixar-se na orla marítima chinesa.

A primeira visita dos holandeses às Filipinas aconteceu em 1600, quando uma frota sob o comando de Olivier van Noort atravessou o arquipélago e apareceu frente a Manila. A resposta de Espanha não



Jan Huygen van Linschoten.

## ENCONTROS E DESENCONTROS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA I

se fez esperar e os atacantes foram derrotados, tendo alguns prisioneiros holandeses sido enforcados. Não havia dúvida que, nas áreas controladas pelos espanhóis, os holandeses passariam a ser tratados como perigosos adversários. E nas áreas controladas pelos portugueses? No ano seguinte, uma frota sob o comando de Jacob van Neck ancorou em Macau, onde desembarcaram alguns homens, a maioria dos quais viria a ser morta pelos portugueses. Já se tinham verificado escaramuças luso-holandesas no arquipélago indonésio e os portugueses estavam bastante cientes de que os recém-chegados europeus estavam empenhados em assumir o controle de porções significativas do comércio asiático. Também sabiam que qualquer intervenção estrangeira em Macau, para além da sua própria, poria em risco as relações amigáveis que tinham conseguido estabelecer com os mandarins de Guangdong. Assim, não estavam preparados para admitir a presença de outros intermediários europeus nas transacções com os chineses, já que a situação equilibrada que existia então em Macau tinha sido deveras difícil de construir.

O episódio de Macau tem sido encarado como um ponto de viragem nas relações luso-holandesas na Ásia, pois, alegadamente, após o regresso de Van Neck à Europa, as expedições holandesas seguintes tornaram-se claramente hostis, não só para os espanhóis, mas também para os portugueses, dando início a uma série de ataques deliberados às posições e aos interesses ibéricos. Contudo, fontes contemporâneas comprovam não só que as hostilidades já tinham começado anteriormente, como também que os capitães das embarcações holandesas tinham ordens explícitas para contrariarem os interesses portugueses e espanhóis na Ásia por todos os meios que considerassem adequados, incluindo mesmo meios bélicos. A situação estava condenada a agravar-se em anos subsequentes, porque nem os holandeses desistiam das suas intenções de estabelecerem sólidas relações mercantis com as Índias Orientais, nem os portugueses, ou a Coroa ibérica, melhor dizendo, lhes queriam permitir o estabelecimento dessas relações.

Depois de 1602 e da fundação da Vereenigde Oostindische Compagnie, usualmente conhecida como VOC, as actividades holandesas na Ásia tornaram-se mais coerentes e mais organizadas, dependentes como estavam de uma direcção centralizada. Partiam anualmente frotas das Províncias Unidas para os mares asiáticos, transportando a bordo cada vez maiores

recursos materiais e humanos. A estratégia holandesa era simples e directa e não totalmente distinta da que os portugueses tinham adoptado um século antes:

- ocupar posições chave no arquipélago indonésio e em todos os locais possíveis do Mar do Sul da China;
- controlar uma percentagem substancial das transacções asiáticas em mercadorias de luxo; e
- criar oposição, de todas as formas possíveis, aos concorrentes europeus e asiáticos.

Assim, nas primeiras décadas do século XVII, mudanças importantes tiveram lugar nas regiões marítimas da Ásia Oriental e do Sudeste Asiático.

Sendo os portugueses encarados como o alvo mais importante, os ataques às suas fortalezas e navios tornaram-se uma característica dominante do comportamento holandês. Em 1603, a *Santa Catarina*, uma embarcação portuguesa oriunda de Macau e carregada de valiosas mercadorias no valor de cerca de 30 toneladas de prata, foi capturada pelos holandeses perto de Patane; no ano seguinte, uma frota holandesa atreveu-se a bloquear a entrada marítima de Goa, enquanto várias outras embarcações portuguesas eram capturadas em locais tão distantes como Surate, Cochim e o mar de Java; e, em 1605, as fortalezas portuguesas de Amboíno e Tidore eram conquistadas. Se referirmos ainda que entre 1596 e 1605 cerca de uma centena de navios holandeses chegaram à Ásia, a magnitude da ameaça às posições ibéricas será por demais evidente.

Uma análise dos dados disponíveis sugere várias explicações para o sucesso da entrada dos holandeses nos circuitos comerciais asiáticos:

- Os holandeses tinham feito o seu “trabalho de casa”, reunindo todas as informações sobre a Ásia então disponíveis na Europa, nomeadamente aquelas que tinham sido recolhidas por Jan Huygen van Linschoten e por Cornelis de Houtman.
- Logo, dirigiram-se preferencialmente para o arquipélago indonésio, onde as especiarias e as drogas eram abundantes e onde, em simultâneo, a presença portuguesa era menos importante do que noutras regiões orientais.
- Outro factor adjuvante era o de as entidades políticas serem nessas regiões do Sudeste Asiático mais fragmentárias e menos poderosas.
- Rapidamente procuraram estabelecer alianças com governantes asiáticos que não viam os

## EUROPEAN ENCOUNTERS AND CLASHES IN THE SOUTH SEA CHINA I

portugueses com bons olhos. E, ao contrário dos povos ibéricos, nunca misturavam negócios com religião, pelo que as suas atitudes perante os asiáticos nunca estiveram dependentes de estes últimos aceitarem ou não o cristianismo.

- O factor surpresa revestiu-se da máxima importância. Embora os portugueses tivessem recebido informações de que as potências da Europa setentrional iriam tentar infiltrar-se no monopólio da rota do Cabo, ninguém podia prever um ataque tão abrangente e tão rápido.
- Os holandeses possuíam navios bem construídos e bem armados, sendo eles próprios excelentes navegadores, bem como artilheiros exímios. Os únicos que se lhes equiparavam, em termos de guerra naval, seriam sem dúvida os próprios portugueses.
- Mas estes eram então aceites como parceiros habituais por todos os mares da Ásia, pelo que já quase não dispunham de artilharia pesada nas suas embarcações, transportando apenas armas mais leves.
- Entretanto, os seus métodos bélicos tinham-se asiatisado, pelo que estavam mais acostumados a combates corpo a corpo do que a duelos de artilharia. As suas embarcações, para além de estarem habitualmente sobrecarregadas com mercadorias, transportavam também mais passageiros pacíficos do que soldados armados.

Por todas estas razões, foram apanhados de surpresa nos primeiros confrontos com os holandeses.

Na realidade, os holandeses, apesar de estarem a ganhar firmes posições no Oriente, despoletaram uma reacção forte entre os portugueses, introduzindo toda uma nova panóplia de problemas comerciais, militares e navais, os quais estes teriam de resolver expeditamente, se quisessem continuar a manter uma presença e uma influência alargada na Ásia marítima. A Coroa ibérica despachou reiteradas ordens para Goa e para Manila, por vezes com o correspondente suporte humano e material, incentivando a reorganização das defesas do *Estado da Índia* e o despoletar de fortes medidas de contra-ataque. E, nos anos subsequentes, as fortalezas portuguesas foram reconstruídas e abastecidas de novas tropas, fundiram-se novos canhões, misturou-se pólvora de melhor qualidade, e construíram-se embarcações bélicas e de marinha mercante mais leves. Adoptaram-se também medidas de segurança nas rotas marítimas

e envidaram-se esforços para conquistar novas posições. Tentou-se estabelecer alianças com anteriores inimigos e enviaram-se frotas para prolongadas campanhas navais. E, por toda a Ásia marítima, os holandeses foram implacavelmente perseguidos e atacados.

Os holandeses tiveram particular sucesso no Sudeste Asiático continental e insular, onde estabeleceram as suas mais importantes bases (Jambi, Jacarta, Patane, Ayuthia, Amboíno, etc.), sempre em áreas onde podiam contactar embarcações orientais vindas do Celeste Império. Mas a mecânica das transacções do Mar do Sul da China, como já foi referido, forçou-os a procurar mais longe. E a China, obviamente, estava sempre em lugar de destaque no horizonte holandês. Ou seja, os holandeses tinham de se fixar na costa chinesa, tal como os portugueses haviam feito em Macau, ou algures onde a existência de comunidades chinesas ultramarinas disponibilizasse, em larga escala, bens chineses, como os espanhóis tinham feito em Manila:

- Os holandeses tentaram apoderar-se repetidas vezes de Manila, que atacaram ou bloquearam com regularidade, a partir de 1609, mas sempre com fracos resultados, pois os espanhóis conseguiram resistir em todas as frentes: a capital das Filipinas continuava inexpugnável e os galeões de Acapulco mantiveram-se sempre fora do alcance dos rivais holandeses. Estes não tinham outra alternativa senão atacar os impotentes barcos chineses que todos os anos vinham da província de Fujian demandar a capital filipina.
- Em seguida, os holandeses avançaram para Macau que, apesar da inexistência de uma defesa militar consistente, também conseguiu permanecer inviolável. Justa reputação ganhou o ataque holandês de 1622 à cidade portuária luso-chinesa, durante o qual uma poderosa expedição de oito embarcações e perto de 800 homens, sob o comando de Cornelius Reyersen, desembarcou em território macaense, no que seria, supostamente, uma ocupação militar rápida e fácil. Os portugueses ofereceram uma forte resistência, reunindo todos os seus recursos, e os invasores foram completamente derrotados, sofrendo pesadíssimas baixas. Uma vez mais, os holandeses encontraram uma alternativa na captura de navios chineses ou portugueses, em viagem de ida ou no regresso de Macau, e em bloqueios ocasionais deste porto.

# ENCONTROS E DESENCONTROS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA I



Anónimo português, Mapa das costas asiáticas da Insulíndia à Formosa, c. 1640. In *Livro das Plantas das Fortalezas, Cidades e Povoações do Estado da Índia Oriental*.

## EUROPEAN ENCOUNTERS AND CLASHES IN THE SOUTH SEA CHINA I

Entretanto, desde 1609 que os holandeses tinham conseguido autorização para abrir uma feitoria no Japão. E, ao contrário do que tinham feito noutras regiões da Ásia, mantiveram uma atitude muito discreta, adoptando uma aproximação diplomática aos japoneses e nunca hostilizando os navios japoneses com que se cruzavam no Mar do Sul da China, com destino ao Sião, às Filipinas ou ao Tonquim. Talvez os seus relatórios de espionagem tivessem mencionado os problemas com que os portugueses se estavam a deparar em face das autoridades centrais nipónicas. Na verdade, os missionários católicos que chegaram ao Japão, vindos sobretudo de Macau, mas mais tarde também de Manila, começavam a tornar-se cada vez mais impopulares, dado que o governo japonês encarava a existência de uma grande comunidade cristã como o maior obstáculo no processo de unificação nacional que então estava em curso. Como resultado, em 1614 todo o proselitismo cristão foi proibido no Japão. E os mercadores portugueses de Macau, que transaccionavam em Nagasáqui, nunca conseguiram dissociar-se completamente dos missionários que tinham vindo a bordo das suas embarcações. Em breve, os portugueses tiveram de enfrentar sérias dificuldades, pelo que os holandeses procuraram tomar o seu lugar como intermediários no comércio entre a China e o Japão, pois não estavam interessados em actividades religiosas, mas alimentavam tão somente propósitos comerciais.

Sem um fornecimento permanente de sedas chinesas, qualquer feitoria estrangeira no Japão seria praticamente inútil. Assim, face à impossibilidade de ocupar quer Macau quer Manila, os holandeses optaram por se fixarem antes em Pescadores (Penghu) e depois na Formosa, ao largo da costa da China. Estas ilhas não tinham uma produção própria de seda, mas supunha-se que os juncos chineses oriundos do território imperial, com destino ao Japão ou às Filipinas, poderiam ser atraídos, pela força ou por outros meios, para uma colónia europeia perto dos seus portos de origem. A base holandesa foi estabelecida em Tayouan, uma península na costa oeste da Formosa, mas os negócios decorriam lentamente, excepto no que respeitava aos resultados de actividades corsárias, até que, em 1633, o famoso pirata Zheng Zhilong (Nicolas Iquan) começou a fornecer seda e outros bens chineses aos holandeses. Não obstante estas aberturas, a colónia holandesa na Formosa nunca se tornou uma cidade portuária internacional movimentada, capaz de rivalizar

com Macau ou com Manila, como se pretendia. Em vez disso, tornou-se numa colónia baseada na tributação das actividades agrícolas locais, que depressa viria a ser abandonada pelos holandeses (1662).

O curto período entre 1639 e 1641 seria decisivo para os portugueses, em Portugal e na Ásia, devido a uma série de mudanças e convulsões políticas simultâneas:

- Em 1639, no seguimento de uma série de ameaças do governo japonês, devido ao contínuo desrespeito pela proibição de enviar missionários para Nagasáqui, os portugueses foram totalmente banidos do Japão. Do ponto de vista do xogunato que detinha o poder militar supremo sobre a maior parte do Império do Sol Nascente, os cristãos punham em risco os esforços nipónicos em prol da unificação nacional. Para os mercadores de Macau, a expulsão do Japão significou o fim do seu mais antigo e mais lucrativo empreendimento.
- Em 1640, em Lisboa, D. João, duque de Bragança, organizou um golpe de estado e declarou unilateralmente a independência de Portugal em relação a Espanha. Para além de outras consequências mais extremas, isto significou também que as embarcações de Macau passaram a ter de se manter afastadas de Manila, ou seja, uma perspectiva nada animadora do ponto de vista mercantil.
- Em 1641, depois de anos de bloqueios e de ataques, os holandeses conquistaram finalmente a cidade portuguesa de Malaca, tão vital para as ligações entre o oceano Índico e o Mar do Sul da China. Uma vez mais, este facto apenas acarretava acrescidas dificuldades para Macau, porque as relações futuras com Goa e com o *Estado da Índia* saíam gravemente comprometidas.
- Por fim, mas não menos importante, ocorriam também mudanças importantíssimas no Império do Meio, onde a dinastia Ming estava prestes a ceder perante os avanços dos manchus, que conquistaram Pequim em 1644, dando assim início à dinastia Qing. Durante longas décadas, as províncias do Sul da China estariam em tumulto, com evidentes consequências negativas para Macau.

Todavia, não obstante todas estas dificuldades, os portugueses mantiveram-se firmes em Macau, talvez

## ENCONTROS E DESENCONTROS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA I

adoptando o lema chinês que diz que “quando o vento sopra, o bambu verga-se”.

Apesar dos inúmeros sucessos no Mar do Sul da China, os holandeses, com todos os recursos navais e militares que eram capazes de reunir, nunca conseguiram expulsar os portugueses de Macau, nem os espanhóis de Manila. Para além disso, foram incapazes de estabelecer uma base permanente no continente chinês e só foram aceites como parceiros credíveis pelas autoridades chinesas décadas mais tarde. Os portugueses, não obstante todas as perdas sofridas noutras partes da Ásia, nomeadamente em Ceilão e na Índia, mantiveram firmemente a sua posição em Macau, sendo reconhecidos pelos chineses, durante longos anos, como o único interlocutor europeu. Obviamente, algum mérito deve ser atribuído à missão jesuíta de Pequim, aí estabelecida desde os inícios do século XVII, que muitas vezes actuou junto da corte imperial chinesa como defensora dos interesses de Macau. E também às autoridades de Manila, que frequentemente enviaram ajuda militar aos macaenses. A cidade portuária luso-chinesa, apesar da permanente ameaça holandesa, continuou a desempenhar um importante papel no Mar do Sul da China, graças ao seu fácil acesso aos mercados de Cantão e à diversificação das suas opções mercantis, que incluíam locais tão distantes quanto Tonquim, Sião, Java, Macaçar, Timor e as Filipinas.

Por outro lado, a Manila espanhola, aparentemente sem problemas significativos, conseguiu resistir à

constante pressão holandesa, aumentando ao mesmo tempo o controlo sobre o vasto arquipélago das Filipinas. Entretanto, o galeão de Acapulco manteve-se completamente operacional, estabelecendo contactos regulares e lucrativos com o México. As ligações comerciais das Filipinas com a China nunca cessaram, graças à comunidade *sangle* de Manila, que continuou a transaccionar com a sua vasta frota de juncos, e também graças aos navios de Macau, sempre presentes durante o período da União Ibérica e mesmo depois da Restauração. As autoridades espanholas, para fazerem frente à ameaça holandesa no Mar do Sul da China, traçavam repetidamente ambiciosos planos, contemplando uma aliança militar entre Manila e o *Estado da Índia*. Mas esta nunca se veio a concretizar. Em primeiro lugar, porque as autoridades goesas estavam demasiado preocupadas com o que acontecia no oceano Índico, onde os Holandeses lentamente ganhavam o controle de portos e de áreas que anteriormente se encontravam sob hegemonia portuguesa. Em segundo lugar, porque o Senado de Macau, que, estando tão distante da Índia, tinha uma grande autonomia na administração territorial, nunca encontrou verdadeiras vantagens numa aliança mais próxima com Manila. O estreitamento de laços políticos com as Filipinas significaria uma perda relevante de autonomia dos cidadãos de Macau e também uma interferência tão previsível quão indesejável dos mercadores e dos missionários espanhóis nos assuntos da China. **RC**

## BIBLIOGRAFIA ESSENCIAL

- Blanco, Maria Manuela Sobral – *Os Holandeses e o Império Português do Oriente (1595-1641)*. 2 vols. Lisboa: Faculdade de Letras de Lisboa, 1974 [dissertação de licenciatura não publicada].
- Boxer, Charles R. – *The Great Ship from Amacon. Annals of the Macao and the Old Japan Trade, 1555-1640*. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1963.
- Boxer, Charles R. – *Fidalgos no Extremo Oriente*. Macau: Fundação Oriente / Museu e Centro de Estudos Marítimos de Macau, 1990.
- Lourido, Rui Manuel – *A Rota Marítima da Seda e da Prata: Macau e Manila, das Origens a 1640*. Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas – Universidade Nova de Lisboa, 1995 [dissertação de mestrado não publicada].
- Masselman, George – *The Cradle of Colonialism*. New Haven / Londres: Yale University Press, 1963.
- Meilink-Roelofs, M. A. P. – *Asian Trade and European Influence in the Indonesian Archipelago between 1500 and about 1630*. Haia: Martinus Nijhoff, 1969.
- Ollé, Manel – *La empresa de China. De la Armada Invencible al Galeón de Manila*. Barcelona: Alcantilado, 2002.
- Pires, Benjamin Videira – *A Viagem de Comércio Macau-Manila nos Séculos XVI a XIX*. Macau: Centro de Estudos Marítimos de Macau, 1987.
- Schurtz, William Lytle – *El galeón de Manila*. Madrid: Ediciones de Cultura Hispánica, 1992.
- Souza, George Bryan – *The Survival of Empire. Portuguese trade and society in China and the South China Sea, 1630-1754*. Londres: Cambridge University Press, 1986.
- Subrahmanyam, Sanjay – *The Portuguese Empire in Asia 1500-1700 - A Political and Economic History*. Londres / Nova Iorque: Longman, 1993.
- Valladares, Rafael – *Castilla y Portugal en Asia (1580-1680)*. Lovaina: Leuven University Press, 2001.
- Van Veen, Ernst – *Decay or Defeat? An inquiry into the Portuguese decline in Asia, 1580-1645*. Leiden: Research School of Asian, African, and Amerindian Studies, 2000.