

## RESUMOS

**Dutch Trade and Navigation in the South China Sea during the 17<sup>th</sup> Century**

During the 17<sup>th</sup> century everywhere around the South China Sea, the Dutch were able to find Chinese merchants willing to sell them silk and porcelain, but on their conditions and at their prices. Therefore, once they had gained access to the pepper markets and the Moluccan spices, direct trade with China became the main objective of the Dutch East India Company. However, Chinese pirates and the authorities were always able to keep the Company at arm's length. For a short while the door fell ajar via the Dutch colony of Formosa, with the silver trade of Japan functioning as the key. After these two were lost, Dutch maritime support to the Qing in their efforts to suppress piracy gave them some hope, but the few embassies sent to the court in Beijing were unable to establish a solid trading relationship. By the end of the 17<sup>th</sup> century the Dutch were more or less where they had started, with Chinese shipping prevailing in the South China Sea, now with tea as the most desirable commodity being brought to Batavia in Chinese vessels. Thirty years later quality considerations led the Company to join the other European companies in establishing a factory at Canton.

[Author: Ernst van Veen, pp. 114-135]

**Country Trade and Chinese Alum: Raw Material Supply and Demand in Asia's Textile Production in the 17<sup>th</sup> and 18<sup>th</sup> Centuries**

This paper discusses the nature of inter-Asian maritime trade in the 17<sup>th</sup> and 18<sup>th</sup> centuries. It presents a case study of Chinese alum that surveys, primarily, the economic and technological factors for the inclusion of this commodity in country trade. This is accomplished by briefly examining: 1) the nature of country trade; 2) the commoditization and regionalization of Asian goods in general and Chinese goods and alum in particular; and 3) Chinese supply and Indian demand. Using Dutch and Portuguese archival sources and pertinent secondary materials, "Country Trade and Chinese Alum" identifies the specific Indian port city market demand for

Chinese alum. It concludes with a brief discussion of the importance of country trade and commercial and cultural exchange on imperial projects in the 17<sup>th</sup> and 18<sup>th</sup> centuries.

[Author: George Bryan Souza, pp. 136-153]

**The 'Three Musketeers' as Seen by the Chinese**

During the period of the Maritime Discoveries, Portugal, Spain and Holland were three great sea powers. Of these pioneers in European-Chinese relations, whose successive journeys to the Far East represented significant milestones in modern world and Chinese history, Portugal was the most outstanding member. With the Portuguese conquest of Malacca in 1511, the Portuguese began sailing towards China. In 1513, Jorge Álvares arrived at Tamão, in the Pearl River Delta. In 1517, Tomé Pires, the first Portuguese ambassador to go to China, disembarked in the city of Canton, opening up official relations with Ming China. From 1553 onwards, when the peace treaty was signed between Wang Bo and Leonel de Sousa, the Portuguese began to frequent Macao, and from 1557 onwards, to settle there with the knowledge of the highest authorities in Peking, transforming it into an important emporium of the "China Trade" and a centre for spreading Catholicism throughout the Far East. With Fernão de Magalhães' circumnavigation of the globe, the Spanish discovered the Philippines in 1521, and conquered them in 1576, in order to use them as a springboard for trade with, and attempted military conquest of, China. Manila came to be one of the departure points or ports of call on the trans-Pacific silk route that would lead to the Mediterranean and Seville. With the demise of the House of Flanders, the Dutch, who had been forbidden by the Hapsburgs from procuring spices in Lisbon, which was already under Spanish rule, were forced to set sail on the heels of the Iberians, in a truly planetary battle with the Portuguese and Spanish. The "three maritime musketeers" left the Old World and met again in China. While the Portuguese were originally known as Fulangji, the Spanish were given the name of Lüsong. The Dutch, because of their

characteristic features that were so different from the Iberians, were baptized "Red skinned Barbarians" or "Red Barbarians". Just as the first Europeans registered their impressions about China by creating a number of images of the Middle Empire, the Chinese entrusted to their brushes the first information on the new elements in the Chinese "tributary system", creating certain "figures" of them in collective Chinese memory. The presence of the "Three Maritime Musketeers" in China made a huge impact on the Chinese mentality, which had been characterised by Sino-centrism, engendering gradual changes in the Chinese concept of the world and enriching the collective Chinese ideal of the exotic.

[Authors: Jin Guo Ping and Wu Zhiliang, pp. 154-173]

## RESUMOS

## RESUMOS

### O “Incidente do *Santa Catarina*” de 1603: Pirataria Holandesa, o Estado da Índia e o Comércio Intra-Asiático no Despontar do Século XVII

O artigo revisita o “Incidente do *Santa Catarina*”, o famoso episódio da primeira embarcação portuguesa capturada pelos holandeses nos mares asiáticos, inserindo-o no contexto mais vasto da rivalidade luso-holandesa no mundo malaio, mais concretamente nos estreitos de Singapura e Malaca. Através de uma cuidada análise de fontes europeias efectua uma avaliação completa das maiores consequências deste evento e das suas subsequentes implicações internacionais. Depois de 1603, não só se consciencializaram os dirigentes da Companhia Holandesa das Índias Orientais e os governantes da República Holandesa de como poderia ser lucrativa a política de pirataria e de pilhagem do inimigo, como também as autoridades portuguesas do Estado da Índia se tornaram progressivamente mais cientes das suas vulnerabilidades devidas às condicionantes geográficas. Dedicada ainda alguma atenção à defesa legal dos interesses holandeses orientada por Hugo Grotius, o juriconsulto holandês por muitos considerado o “pai do moderno direito internacional”. Deste artigo resulta igualmente muito evidente a importância efectiva dos mercadores macaenses para o Estado da Índia, a profunda expansão das suas redes mercantis para o Sudeste Asiático bem como, não obstante o facto de terem sofrido alguns reveses em consequência da pirataria da Companhia Holandesa das Índias Orientais, o modo como conseguiram recuperar desses abalos, com extraordinária agilidade e perseverança.

[Autor: Peter Borschberg, pp. 12-25]

### Macau, Manila e os Holandeses

O presente artigo tenta determinar o impacto que os holandeses tiveram no Mar do Sul da China, na primeira metade do século XVII. Os holandeses desde cedo colocaram o Celeste Império como um dos seus objectivos prioritários, numa

estratégia mais global de implantação na Ásia; por isso mesmo, vão hostilizar consistentemente os dois únicos estabelecimentos euro-asiáticos que mantinham relações regulares com a China, mais precisamente Macau e Manila. Entretanto, será necessário prestar atenção às interações entre europeus e asiáticos anteriores à chegada dos holandeses, no âmbito mais geral do curso das relações comerciais e marítimas nesta região da Ásia.

[Autor: Rui Manuel Loureiro, pp. 26-34]

### Os Jesuítas e a Chegada dos Protestantes ao Japão

Este artigo analisa o modo como os Jesuítas reagiram à chegada dos mercadores ingleses e holandeses ao Japão. O aparecimento dos primeiros aventureiros holandeses ocorreu numa altura em que aqueles tentavam adaptar-se às mudanças políticas decorrentes do advento ao poder dos Tokugawa e em que estavam envolvidos na luta pela hegemonia das missões católicas face aos frades vindos de Manila. Os religiosos do Padroado Português tentaram neutralizar os navegadores batavos, mas o xogunato emergente reconheceu nos recém-chegados gente com enormes potencialidades, que podiam ajudar os novos governantes nipónicos a furar, finalmente, o monopólio dos mercadores e missionários ibéricos.

A fundação das feitorias holandesa e inglesa em Hirado, em 1609 e 1613 respectivamente, tornaram a situação dos Jesuítas mais difícil. Os primeiros protestantes que visitaram Nagasáqui sentiram a hostilidade dos católicos japoneses, mas, logo em 1614, os Tokugawa decretaram a proibição do Cristianismo com a conivência dos Protestantes, que viam nas perseguições apenas o combate ao Catolicismo, que eles também odiavam.

Nem todos os missionários compreenderam bem o papel decisivo desempenhado pelos holandeses neste processo de afastamento dos ibéricos do mercado japonês, pois a rivalidade entre os clérigos de Macau e de Manila persistiu ao longo das quatro

décadas seiscentistas em que decorreu o gradual isolamento do Japão.

[Autor: João Paulo Oliveira e Costa, pp. 35-47]

### Mercadores como Diplomatas: As Embaixadas como Reflexo das Relações Asiático-Europeias

O artigo centra-se num tema até agora pouco estudado: as relações diplomáticas entre os holandeses e os dirigentes asiáticos no início da era moderna. A questão em apreço é a de saber se os holandeses adquiriram uma posição nos sistemas asiáticos de relações diplomáticas e, em caso afirmativo, qual foi exactamente essa posição. Tendo em conta que a base do actual sistema diplomático surgiu na Europa no século XVII, faz uma comparação entre o primitivo sistema Ocidental e as relações diplomáticas na Ásia.

A principal conclusão é que, enquanto as relações asiático-europeias se restringiram ao comércio, ou seja, até à segunda metade do século XIX os holandeses foram capazes de manter a sua posição através do recurso a agentes e embaixadas ocasionais. Mas, a partir do momento em que conquistaram poderio territorial e político, passaram a assumir um comportamento de potência asiática, como se pode observar no Sri Lanka (Ceilão) e no arquipélago da Indonésia. Asiáticos e europeus equilibravam-se, aliás, no que toca à manutenção da posição detida. Ambos sabiam bem que essa posição reflectia não somente o poder existente, mas também a possibilidade de o adquirir ou aumentar.

[Autor: Jurrien van Goor, pp. 48-64]

### Compromissos e Subserviência: Relações de Macau com a China (2.ª Metade do Século XVII)

A queda da dinastia Ming, no século XVII, e as consequentes guerras civis, localizadas em diversas províncias, que seguiam personalidades que se intitulavam os últimos baluartes Ming dentro do Império, reflectiram-se em Macau, estabelecimento português em território chinês desde 1557. A pequena cidade

portuária administrada pelos portugueses, na sua maioria mestiços, longe do vice-reinado de Goa e mais longe ainda da Coroa Portuguesa, teve de lutar pela sua continuação, usando estratégias, umas espontâneas e outras planificadas, para garantir a sua presença. Assim, o pagamento de subornos ao mandarinato da Casa Branca e a Cantão foi uma constante. De forma mais concertada, procederam à realização das embaixadas de Manuel de Saldanha (1668-1670) e de Bento Pereira de Faria (1678), para sensibilizar o imperador chinês para a importância da reabertura do comércio externo, única justificação para a presença lusa na China, proibido pelo decreto imperial de 1662.

[Autor: Anabela Nunes Monteiro, pp. 65-81]

### **Chineses, Holandeses e Castelhanos em Taiwan (1624-1684)**

Ao longo do século XVII, Taiwan converteu-se num enclave asiático estratégico de primeira ordem e também em cenário de disputas e rivalidades entre chineses, holandeses e ibéricos. Os holandeses estabeleceram-se no Sudoeste de Taiwan entre 1624 e 1662. Os castelhanos fortificaram-se no norte de Taiwan entre 1626 e 1642. As comunidades mercantis chinesas já há décadas que frequentavam a costa ocidental de Taiwan. Diversos processos históricos exógenos confluem na complexa conjuntura que aqui se analisa: a união dinástica entre Castela e Portugal a partir de 1580; a rebelião nos Países Baixos e a posterior asiaticização do conflito; a fundação do xogunato Tokugawa em 1603, propiciando um aumento do fluxo de prata japonesa na Ásia Oriental e quebrando o monopólio português de intermediação no comércio sino-nipónico; e, finalmente, a mudança dinástica chinesa, resultado da invasão manchú de 1644, que transformou Taiwan num reduto de resistência dos Ming, dando um protagonismo histórico às comunidades mercantis ilegais chinesas do Mar do Sul da China. Como resultado final, Taiwan acabou por entrar plenamente no âmbito do império chinês. [Autor: Manel Ollé i Rodríguez, pp. 82-98]

### **Pêro Vaz de Siqueira, Mercador e Armador nos Mares do Sul da China**

Pêro Vaz de Siqueira era natural de Macau e filho de Gonçalo de Siqueira e Sousa, capitão-de-mar-e-guerra, que foi embaixador à corte do Japão em 1644-47, tendo acompanhado o seu pai ao Japão, naquela ocasião.

Era fidalgo-cavaleiro e serviu na Armada do Estado da Índia entre 1657 e 1669. Depois, foi para Macau onde se fixou e casou com D. Maria de Noronha, pertencente a uma família de comerciantes ricos e proeminente da sociedade local. Em 1684, foi enviado como emissário de Macau ao Sião, pelo vice-rei da Índia, D. Francisco de Távora, 1.º Conde de Alvor, mas não conseguiu obter o apoio do rei siamês, Phra Narai.

Regressado a Macau, continuou a desenvolver os seus negócios com o navio *Rosário*, de que era proprietário, para além do *S. Paulo*, fazendo viagens para Manila, Sião, etc., assim como a exercer funções de vereador do Leal Senado de Macau.

Em 1699 havia, em Macau, apenas 24 “homens-bons”, e desses, somente 15 válidos; proprietários de navios eram apenas cinco, entre eles Pêro Vaz de Siqueira e sua cunhada, D. Catarina de Noronha.

Pêro Vaz de Siqueira foi capitão-geral de Macau de 1698 a 1699 e, uma segunda vez, de 1702 a 1703.

[Autor: Leonor Diaz de Seabra, pp. 99-113]

### **Comércio e Navegação Holandeses no Mar do Sul da China no Século XVII**

Durante o século XVII, um pouco por todo o Mar do Sul da China, os holandeses encontraram mercadores chineses dispostos a venderem-lhes as suas sedas e porcelanas, mas nas suas condições e aos seus preços. Assim sendo, após terem conseguido aceder aos mercados da pimenta e das especiarias das Molucas, o comércio directo com a China tornou-se o principal objectivo da Companhia Holandesa das Índias Orientais. No entanto, os piratas e as autoridades chinesas mostraram-se sempre capazes de manter a Companhia afastada. Por um

curto período, a porta manteve-se entreaberta através da colónia holandesa de Taiwan (Formosa), com o comércio de prata do Japão como chave. Após a perda destas duas, foi o apoio marítimo dado pelos holandeses ao esforço Qing para pôr fim à pirataria que lhes trouxe renovada esperança, embora as embaixadas enviadas a Pequim não tivessem sido capazes de estabelecer relações comerciais sólidas. No final do século XVII, os holandeses encontravam-se sensivelmente no mesmo ponto de onde tinham partido, prevalecendo a armada chinesa no Mar do Sul da China, sendo agora o chá o bem mais cobiçado, transportado para Batávia (Jacarta) nos navios chineses. Trinta anos mais tarde, com base em considerações qualitativas, a Companhia decidiu unir-se às outras companhias europeias para instalar uma feitoria em Cantão.

[Autor: Ernst van Veen, pp. 114-135]

### **O Comércio entre Países e o Alúmen Chinês: Oferta e Procura de Matéria-Prima na Produção Têxtil Asiática nos Séculos XVII e XVIII**

Este documento debruça-se sobre a natureza do comércio marítimo inter-asiático nos séculos XVII e XVIII. É apresentado o caso do alúmen chinês, que engloba, essencialmente, os factores económico e tecnológico que contribuem para a participação desta mercadoria nas transacções comerciais. De modo a viabilizar essa avaliação, examina-se sucintamente: 1) a natureza do comércio entre países; 2) a mercantilização e a regionalização dos bens asiáticos, em geral, e dos bens chineses, incluindo o alúmen, em particular; e 3) a oferta chinesa e a procura da Índia. Com base em fontes de arquivos holandeses e portugueses e em outros materiais secundários relevantes, em “O comércio entre países e o alúmen chinês” identifica-se a procura de alúmen da China no mercado específico das cidades portuárias da Índia. Termina com uma breve discussão acerca da importância das transacções comerciais entre países e do intercâmbio comercial e cultural nos projectos imperiais nos séculos XVII e XVIII.

[Autor: George Bryan Souza, pp. 136-153]

## RESUMOS

**Os Três Mosqueteiros Marítimos Vistos pelos Chineses**

Na época dos Descobrimientos Marítimos, Portugal, Espanha e Holanda constituíram três potências marítimas. Foram os pioneiros nas relações Europa-China e as suas sucessivas vindas ao Extremo Oriente representam importantes eventos na História Moderna, do Mundo e da China. Portugal foi o pioneiro dos pioneiros. Com a conquista portuguesa da Malaca em 1511, os lusos começaram a navegar em direcção da China. Em 1513, Jorge Álvares chegou a Tamão, no delta do rio da Pérola. Em 1517, Tomé Pires, o primeiro embaixador português, desembarcou na cidade de Cantão, encetando as relações oficiais com a China Ming. A partir de 1553, com o assentamento da paz entre Wang Bo e Leonel de Sousa, os portugueses passaram a frequentar Macau, onde, desde 1557, se fixaram com o conhecimento das

autoridades máximas de Pequim e aí criaram um importante empório do “comércio da China” e ponto da irradiação do Catolicismo em todo o Extremo Oriente. Com a circum-navegação de Fernão de Magalhães, os espanhóis descobriram as Filipinas em 1521 e, após várias tentativas, ocuparam-nas em 1576, convertendo-as numa plataforma do comércio com a China. Manila chegou a ser um dos pontos, de partida ou escala, na rota trans-Pacífico da seda que culminava na mediterrânica Sevilha. Com a extinção da Casa de Flandres, os holandeses, proibidos pelos Hasburgos de se abastecerem de especiarias em Lisboa, já sob a coroa dualista, viram-se obrigados a sair ao mar no encaço dos ibéricos, numa luta verdadeiramente planetária com portugueses e os espanhóis. Os “três mosqueteiros marítimos” saíram do Velho Mundo e reencontraram-se na China. Os portugueses foram inicialmente

conhecidos por *fulangji* e os espanhóis receberam o nome de *lúsong*. Os holandeses, pelas suas características fisionómicas, muito diferentes das dos ibéricos, foram baptizados de “bárbaros de pêlos ruivos” ou “bárbaros ruivos.” Tal como os primeiros europeus registaram as suas impressões sobre a China, criando algumas imagens do Império do Meio, os chineses confiaram aos seus pincéis as primeiras informações sobre os novos elementos do seu “sistema tributário”, criando algumas “figuras” na memória colectiva chinesa. A presença dos “Três Mosqueteiros Marítimos” na China teve um grande impacto na mentalidade chinesa, até então caracterizada pelo seu sinocentrismo, tendo provocado mudanças graduais no conceito chinês do Mundo e enriquecendo o imaginário colectivo chinês sobre o exótico. [Autores: Jin Guo Ping e Wu Zhiliang, pp. 154-173]

## ABSTRACTS

**The “Santa Catarina Incident” of 1603: Dutch Freebooting, the Portuguese *Estado da Índia* and Intra-Asian Trade at the Dawn of the 17<sup>th</sup> Century**

The article revisits the “*Santa Catarina* incident”, the famous episode of the first Portuguese ship captured by the Dutch in Asian waters, placing it within the broader context of Luso-Dutch rivalry in the Malay world, particularly the Straits of Singapore and Malacca. Through a careful analysis of European sources, the author assesses the broader consequences of this event and the ensuing international implications. After 1603, the VOC directors and the regents of the Dutch Republic were alerted to how profitable the policy of freebooting and despoiling the enemy could be, while the Portuguese authorities of the *Estado da Índia* became aware of their vulnerability in the face of geographical constraints. There is also a discussion of the legal defence of

the Dutch interests as presented by Hugo Grotius, the Dutch jurist who has frequently been upheld as the “father of modern international law”. What becomes very transparent in the course of the present account is how important the Macao merchants really were to the *Estado da Índia*, how far their networks of trade spanned deep into Southeast Asia, and how, despite suffering a number of severe setbacks as a result of VOC freebooting activities, they managed to recuperate from these blows with amazing agility and perseverance. [Author: Peter Borschberg, pp. 12-25]

**Macao, Manila and the Dutch**

The purpose of this paper is to assess the impact the Dutch had on the South China Sea in the first half of the 17<sup>th</sup> century. On their arrival in Asia, the Dutch soon targeted the Middle Kingdom as one of their main objectives. Thus, they

consistently antagonized the only two Euro-Asian port-cities which had steady relationships with China, namely Macao and Manila. Meanwhile, interactions between Europeans and Asians prior to the arrival of the Dutch should be considered as part of a larger framework of commercial and maritime trends in this Asian region. [Author: Rui Manuel Loureiro, pp. 26-34]

**The Jesuits and the Arrival of Protestants in Japan**

This article analyzes how the Jesuits reacted to the arrival of English and Dutch merchants in Japan. The appearance of the first Dutch merchant adventurers occurred as the Jesuits were trying to adapt to the political changes linked to Tokugawa's rise to power, and were involved in a struggle for the hegemony of the Catholic missions over friars from Manila. The Portuguese religious orders tried to neutralize the Batavian mariners, but the emerging