

ITINERARI DELAS MISSIONES

DEL INDIA ORIENTAL

Que hizo el P. Maestro Fra Sebastian Manrique Religioso
Eremita de S. Agustín.

*Missionario Apostolico treze años en varias Misiones
della dicha India*

Y al presente Prefecto Apostolico de la Mission Calaminculo
especialmente delegado por la Santidad de INNO-
CENTIO X. nuestro Señor.

Procurador, y Definidor General della Prouincia Au-
gustiniana de Portugal en esta Curia de Roma.

*Con una Summaria Reliccion del Grande y Opulento Imperio del Emperador
Xa-zibam Cerrambo Gran Mogol y de otros Reis Infieles en cuyos
Reynos asyden los Religiosos de S. Agustín.*

AL EMINENTISS. SEÑOR
CARDENAL PALLOTTO

Protector de la Religion Augustiniana.
CON PRIVILEGIO



IN ROMA A la instancia de Guillelmo Halle Sub signat

Salamanca Regie. M. DC. LIII.

Con licencia de los Superiores.

Viagem de Manila para Macau, 1637-1639

Sebastião Manrique, O. S. A.



Nascido no Porto em finais de Quinhentos, Sebastião Manrique

partiu para a Índia no início do século XVII e professou em Goa no convento da Ordem de Santo Agostinho corria o ano de 1603. Deverá ter missionado na Índia até 1628, altura em que deixou Cochim com destino à Missão de Ugulim (Hughli), no reino de Bengala, onde permanece alguns meses. Depois de uma estada de cerca de cinco anos no reino de Arracão (Arakan), na costa da península indochinesa, regressa à Índia em 1636. Movido pelo projecto de ir missionar no Japão, parte no ano seguinte para um longuíssimo périplo pelos mares da Ásia Oriental. Chegado a Manila, constata que as perseguições movidas à Igreja Católica no arquipélago nipónico o impedem de concretizar os seus intentos. Inicia então uma tortuosa viagem de volta, com passagens por Faifo (Haiphong), Macau, Macaçar, Japara e Bantam. Em Agosto de 1640, aporta em Arepur, no reino de Orissa, mas não consegue encontrar navio que o conduza a Goa. Opta então por seguir até à Europa pela via terrestre. Depois de estanciar nos domínios do Grão-Mogol, em Agra e Lahore, cruza o Afeganistão, a Pérsia, a Mesopotâmia e a Palestina, acabando por entrar em Roma em Julho de 1643. Eleito procurador e definidor geral da Província Agostiniana de Portugal junto da Cúria Romana, Sebastião Manrique reside em Roma até 1669. Aí serve como conselheiro da Sagrada Congregação de *Propaganda Fide* para as questões da missionação dos reinos da Alta e da Baixa Birmânia e publica dois livros: a *Breve relatione de i regni di Pegu, Arracan, e Brama, e degli Imperij del Calaminan, Siamon, e gran Mogor* (Roma, 1648) e o *Itinerario de las Misiones del India Oriental* (Roma, 1649; reedição, Roma, 1653). Nesta última obra descreve com particular pormenor os últimos 13 anos que passou no Oriente. Frei Sebastião morreu em Londres em 1669, supõe-se que assassinado por um seu criado. O trecho que se transcreve do *Itinerário das Missões da Índia Oriental* corresponde à viagem que

Frei Sebastião realizou de Manila para a Cochinchina, entre Outubro e Novembro de 1638. A sua intenção era atingir Macau, para aí tomar um navio que o levasse de volta ao Índico. No entanto, uma fortíssima tempestade no Mar do Sul da China forçou o patacho em que seguia a dirigir-se para o golfo de Tonquim, tendo acabado por invernar na Cochinchina. Noutras passagens do seu relato, o autor descreve alguns violentos encontros entre navios portugueses e os dos seus inimigos holandeses, como é o caso de uma notícia recolhida em Malaca em 1637 sobre a captura de um galeão pertencente a um português de Cochim que transportava tecidos do Coromandel para a China. Esta travessia de Manila para Faifo não ficou assinalada por nenhum episódio desse género, já que todos os imprevistos descritos resultaram do tufão que surpreendeu os tripulantes. Contudo, por entre a vivíssima descrição de um naufrágio iminente surgem alguns sinais interessantes das boas relações políticas que então existiam entre Manila e Macau. A crescente complementaridade económica entre as duas praças explica-o em parte. A instintiva aliança militar que se estabeleceu entre elas por efeito da pressão holandesa justifica o resto.

Fonte utilizada: Sebastião Manrique, O. S. A., *Itinerário de Sebastião Manrique* [1649], edição de Luís Silveira [2 vols., Lisboa: Agência Geral das Colónias, 1946, vol. 2, pp. 131-136]. O texto foi traduzido do espanhol por Aldino Dias.



ENCONTROS E DESENCONTROS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA II

Born in Dporto at the end of the 16th century, Sebastião Manrique

left for India at the beginning of the 17th century and took his vows in Goa at the convent of the S. Augustine Order in the year of 1603. He is thought to have continued his mission in India until 1628, when he left Cochim headed to the mission of Ugulim (Hughli), in the kingdom of Bengal, where he stayed for a few months. After a stay of around five years in the kingdom of Arakan, in the coast of the Indochina peninsula he returned to India in 1636. With the thought of doing missionary work in Japan, he left in the following year on a long voyage on the East Asian seas. Arriving in Manila, he realized that persecution against the Catholic Church in the Japanese archipelago would prevent him from accomplishing his intentions. He then started a winding return voyage through Haiphong, Macao, Macassar, Japara and Bantam. In August 1640, he landed in Arepur, in the kingdom of Orissa, but was unable to find a ship to take him to Goa. He chose then to head to Europe by land. After staying in the lands of the Great Moghul, in Agra and Lahore he crossed Afghanistan, Persia, Mesopotamia and Palestine arriving in Rome in July 1643. Elected as procurator and general surveyor of the Augustine Province of Portugal in the Cúria Romana, Sebastião Manrique lived in Rome until 1669. There he served as counsellor of the Sacred Congregation for the Spreading of the Faith in charge of the affairs with the kingdoms of North and South Burma. He published two books: *Breve relatione de i regni di Pegy, Arracan, e Brama, e degli Imperij del Calaminan, Siamon, e gran Mogor (Rome, 1648)* and *Itinerario de las Misiones del India Oriental (Rome, 1649; reprinted, Rome, 1653)*. This last work describes in accurate detail the last thirteen years spent in the Orient. Friar Sebastião died in London in 1669, apparently assassinated by one of his servants. The transcription herein of the *Itinerário das Missões da Índia Oriental* corresponds to the voyage of Friar Sebastião from Manila to Cochinchina, between October and November 1638. He hoped to reach Macao to take a ship back to the Indian Ocean. However, a strong storm in the South China Sea forced his ship into the Gulf of Tonkin and he spent the winter in Cochinchina. In other parts of his account, the author tells of some violent encounters between Portuguese ships and their enemies the Dutch as in a note taken in Malacca in 1637 on the capture of a galleon belonging to a Portuguese from Cochim who was carrying fabrics from Coromandel to China. This crossing from Manila to Haiphong saw no such episode, since all unpredicted events had resulted from the typhoon which took the passengers by surprise. Nevertheless, in between the vivid description of impending shipwreck there are some interesting notes regarding the good political relations extant at the time between Manila and Macao. The growing economic, complementary relation of the two outposts explains part of it. The instinctive military alliance between them as an effect of Dutch pressure justifies the rest.

Source: Sebastião Manrique, O. S. A., *Itinerário de Sebastião Manrique [1649]*, edited by Luís Silveira [2 vols., Lisbon: Agência Geral das Colónias, 1946, vol. 2, pp. 131-136]. The text was translated from the Spanish by Aldino Dias.

CAPÍTULO 44

DE COMO PARTI DE MANILA PARA A CHINA

E DO MAIS QUE ME ACONTECEU ATÉ CHEGAR A MACAU

Estando eu já há catorze meses nas Filipinas¹, aproximando-se a monção, aprontou-se logo um patacho muito bom para partir para Macau, pertencente a Gaspar Borges da Fonseca, da mesma cidade, o qual tinha ali chegado proveniente do Camboja e apenas estava à espera da monção. Quando esta chegou, como referi, decidi partir. Entretanto, o governador, Dom Sebastián Hurtado de Corcuera y Mendoza, quis que eu partisse nele e, mandando-me chamar, entregou-me os despachos quer para Espanha quer para o Sumbanco, rei de Macaçar, e para o Mataram, imperador da Java Maior e Menor. Com estes entregou-me também um roteiro do caminho que havia de seguir. Como já estava negociado tudo o que era necessário e o capitão da embarcação, chamado João de Mora, tinha sido informado, não foi necessário mais do que deslocar-me para o porto de Cavite, onde, depois de saber que o patacho ficaria ali mais quatro dias, fui para o nosso Convento dos Descalços.

Durante este tempo não faltou quem advertisse o capitão e o piloto de que seria bom permanecer no porto durante a Lua de S. Francisco, a mais terrível por aquelas paragens, e eles, mesmo sem este aviso, sabiam-no muito bem, mas como *sic erat in fati*, surgiram algumas circunstâncias que os forçaram a partir, o que eu senti muitíssimo por já saber bem, por experiência, quanto se deviam evitar ocasiões semelhantes. Como era forçoso embarcar, fi-lo muito triste e desconsolado, o meu coração palpitando, como que adivinhando os grandes trabalhos e perigos que teria de enfrentar, mas fazia aquela viagem por obediência a ordens e bem contra a minha vontade. Consolei-me um pouco com o facto de também irem embarcados cinco sacerdotes, a saber, um monge de S. Domingos, catalão, chamado frei Francisco Armella, que ia para Macau para dali, por via da Índia, seguir para Espanha, e os padres Pedro Alberto e Tomás Rodrigues da Companhia [de Jesus], que se tinham vindo ordenar *in sacris*, mais dois sacerdotes que iam também para Macau. Com a companhia destes, como disse, fiquei mais consolado e, por não se poder passar ali a Lua, partimos do porto de Cavite a 13 de Outubro do ano de 1638. E ao terceiro dia da nossa viagem, fomos atingidos por uma tempestade tão forte que nos derrubou o mastro grande,

EUROPEAN ENCOUNTERS AND CLASHES IN THE SOUTH CHINA SEA II



partindo-nos a vela em mil pedaços, o que nos obrigou a dirigirmo-nos para a ilha de Ilocos e aportar em Abra de Viga, de onde, providos de nova verga e consertada a vela, prosseguimos o nosso caminho. Por não nos atrevermos a passar a Lua naquele porto, por ser muito aberto e exposto a qualquer tempestade, principalmente se carregasse o vento do mar. Em tal caso não havia outra solução senão apoiarmo-nos nas amarras e se estas falhassem encalhar em terra, feitos em mil pedaços, e bem afortunado seria aquele que conseguisse chegar com vida.

Antevendo, pois, todos estes perigos, partimos embrenhando-nos no mar com vento difícil mas suportável, a meio velame. Porém, avançávamos pouco por ser escasso, a bolinas apertadas ou limitadas, de acordo com a linguagem náutica. Desta forma íamos muito cansados, considerando, por um lado, o pouco que se avançava e, por outro, vendo o tempo tão carregado e que piorava cada vez mais, por causa, como referi, da aproximação da Lua de Outubro, coisa que tanto temíamos. Assim, o piloto já tinha dado ordens para desembarçar os mastros das gáveas e pôr a artilharia em segurança, porque com os tombos e balanços se deslocavam das suas posições. Ocupados, pois, com estas prevenções, sendo já o segundo dia desde que tínhamos partido do porto de Abra de Viga, às duas horas do amanhecer fomos fustigados por um vento norte acompanhado por um forte temporal com muita chuva, relâmpagos e granizo, que aqueles que eram experientes naquelas costas disseram que se tratava de um tufão, uma forma de temporal muito temida naquelas partes, arrastando-nos, segundo os cálculos do piloto, para os baixios da ilha de La Plata. Lugar [este] onde se perdem muitas embarcações, por ser tão perigoso que, mesmo na época calma, só pode ser atravessado com muita dificuldade, não só porque aqueles baixios têm pouca profundidade mas também porque serem atravessados pelas impetuosas correntes do Camboja. A isto juntava-se o fortíssimo vento à popa, com o qual quanto mais nos íamos aproximando dos baixios tantos mais remoinhos e alterosas ondas encontrávamos, que, impelidas com a fúria dos ventos, com subidas e descidas nos transformavam em acrobatas, sem que nenhum de nós o quisesse ser.

Com isto, perdidas as esperanças de ajuda humana, tratámos todos de nos confessarmos, cada um como melhor podia conforme o tempo e a oportunidade lho permitiam. Feita esta importante

diligência, temendo que o patacho não pudesse resistir à fúria com que era atacado por aqueles elementos enfurecidos e que, com os contínuos balanços e o saltar do mastro principal, podia partir-se e podíamos ficar sepultados naquelas profundidades, trataram imediatamente de o aliviar e lançar o fogão de bordo ao mar, e de remover um abrigo que vinha montado no convés, na parte de estibordo, para protecção dos cavalos que o governador de Manila mandava ao governador de Macau, Dom Sebastião Lobo da Silveira. Ficando os cavalos sem nenhum resguardo, com os embates contínuos do mar, quer pela frente quer pelas ancas, morreram em poucas horas. Depois de deitados ao mar a embarcação ficou mais leve, pelo que pôde resistir melhor. E sabendo-se bem que toda a nossa salvação, depois do auxílio divino, não consistia noutra coisa senão em ter grande cuidado com a navegação do patacho e como os lascars, que são indianos que servem como marinheiros naquelas paragens, estavam já muito cansados, foi necessário que alguns portugueses que vinham como passageiros acudissem onde a necessidade o pedia e assim se supria a falta dos marinheiros. Entre estes estava também um Cavaleiro da Ordem de Cristo, o nobre Francisco Pereira da Cunha, o Draque, que depois de ter cumprido o seu mandato na capitania de Solor ia para a Índia. Por força do tempo tinha chegado desolado ao porto de Manila, de onde, tendo a oportunidade deste patacho, partia também para Macau, para a partir dali seguir para Goa nas galeotas. Este Cavaleiro entregou-se com valentia a ajudar em tudo o que era necessário, ora trabalhando, ora animando, ora ajudando na navegação, e foi quem, depois de Deus, mais contribuiu para a nossa salvação.

Eram tão grandes os balanços que dava o patacho, que ninguém podia manter-se firme, mesmo estando amarrado, porque ora nos atirava de estibordo para bombordo, ora de bombordo para estibordo. Com a contínua agitação nem os nossos interiores estavam firmes, porque estes, ora impelidos pelo desassossego, ora pelo sentido do olfacto por causa dos cheiros provenientes do fundo do porão, era forçoso que, perturbados os cérebros e revoltos os estômagos, vomitassem em grande quantidade.

Por fim, com estas náuseas e aflições fomos flutuando durante quatro dias completos, ao fim dos quais quis Deus Nosso Senhor, por Sua infinita misericórdia, que se acalmasse o tempo. E embora os mares estivessem alteradíssimos havia a esperança de

ENCONTROS E DESENCONTROS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA II

que em breve se acalmariam e todos nos alegrámos, dando graças ao Senhor por nos livrar da morte que alguns acreditavam estar próxima.

Ao segundo dia, depois de terminado o temporal, amanhecia o dia claro e bonito e o piloto, calculando a posição do navio às horas habituais, viu que se encontrava próximo da China, e assim no dia seguinte avistámos montanhas. E como íamos tão exaustos e sem comida, porque a maior parte tinha ido parar ao mar, determinámos aportar à ilha de Sanchoão [Shangshuan], a seis léguas da formosa cidade de Cantão², onde antigamente os portugueses iam fazer o seu comércio.

Nesta ilha muito famosa por ter sido o local de sepultura do sagrado corpo do Apóstolo da Índia S. Francisco Xavier, glória e esplendor da Companhia de Jesus, o qual levado pelo zelo de ir converter aquele vastíssimo Império tinha vindo até ali e, depois de ter feito enormes diligências para entrar na China, foi Deus nosso Senhor servido que acabasse nesta ilha de Sanchoão o glorioso curso da sua felicíssima carreira. São julgamentos do Altíssimo, muito para além do discernimento humano, que não pode atingir os Seus segredos; nem o mais subtil intellecto é capaz de perceber a razão pela qual Deus não permitiu que esse seu fidelíssimo servo entrasse na China, impedindo as suas intenções por meios aparentemente justificados. Com a determinação que referi, íamos já a chegar à ilha, mas não nos foi possível alcançá-la porque o vento voltou e fomos obrigados a voltar para o mar alto, dirigindo-nos a Macau, à distância de dezoito léguas. Mas como a embarcação, por causa da tempestade passada, tinha ficado sem os mastros principais com as suas velas e cabos, não a podíamos forçar e assim, de forma prudente, determinou-se que uma vez que aquele vento chegava na altura da Lua minguante e devia durar alguns dias e com ele era impossível, no estado em que nos encontrávamos, chegar a Macau, era necessário procurar um porto para passar o Inverno e não tentar a Deus com a nossa temeridade, conformando-nos com o tempo. Pelo que atravessámos muito suavemente o terrível golfo de Ainão e em quatro dias fomos parar à ilha de Pulo Champaló, porto capaz e abrigado de todos os ventos, distante quatro léguas do reino da Cochinchina.

Chegados então aqui, logo nos vieram reconhecer, embora à distância, alguns barcos de pescadores e, reconhecendo o nosso navio como um

navio português, imediatamente vieram ao nosso encontro, trazendo-nos muitas coisas e excelente peixe fresco para vender. Numa destas embarcações mandou o capitão dois servidores a terra firme, à cidade de Faifo [Haiphong], onde residiam os portugueses, com algumas cartas e documentos propondo-se decidir as suas acções de acordo com as respostas.

CAPÍTULO 46

DE COMO PARTI DO REINO DA COCHINCHINA
PARA A CIDADE DE MACAU, NO IMPÉRIO DA CHINA,
E BREVE RELAÇÃO DE MACAU E DAS PRIMEIRAS
FUNDAÇÕES QUE AÍ TIVERAM OS PORTUGUESES

Por mais pressa que os portugueses tivessem em partir para Macau, não conseguimos sair [de Faifo] senão a 29 de Maio do mesmo ano de 1639, num junco de um português de Macau chamado Diogo Cardoso que de tão carregado que ia embateu no fundo à saída do porto, pelo que estivemos mais de seis horas martelando nos baixios de carão, que é uma pedra um pouco mais dura do que a pedra-pomes. Aqui permanecemos até que retiraram toda a água que os particulares traziam no convés nos habituais depósitos de água, e assim se conseguiu pôr o junco a flutuar. E quando subiu a maré, saímos, navegando devagar, por causa das calmarias, o que nos provocou algum receio, pois já nos ia faltando a água potável, por se haver derramado, como referi, toda a dos particulares e a água comum dos tanques não era suficiente para suprir todas as necessidades. Para além da falta de água também me preocupava o facto de pouco se avançar na viagem, já que por termos saído tão tarde receava não encontrar embarcação [em Macau para as partes do Sul] naquela monção, por já terem partido todas. Entre estes cuidados, foi Deus Nosso Senhor servido que chegássemos a Macau a 12 de Junho, dia em que naquele ano era a Páscoa de Pentecostes.

Chegado, pois, e sabendo que todas as embarcações já tinham partido, não perdi com isso o ânimo, conformando-me, pois a tal era forçado pelo tempo, e desembarquei em companhia de dois religiosos que me tinham vindo esperar, e segui depois para o nosso convento³. No dia seguinte fui encontrar-me com o capitão-geral Dom Sebastião Lobo da Silveira, para lhe dar os despachos que trazia do governador das Filipinas⁴, o qual, depois de alguma conversa, me disse que uma vez que eu teria de passar

EUROPEAN ENCOUNTERS AND CLASHES IN THE SOUTH CHINA SEA II

ali o Inverno haveria tempo para escolher o caminho mais conveniente para prosseguir viagem. Com esta resposta, depois de ter tratado largamente de outros assuntos, voltei ao convento e, como tinha de interromper a viagem, achei que não seria despropositado, depois de termos chegado a Macau, sair da China sem antes tratar desta cidade e da sua fundação e princípio, assim como de algumas outras cidades que os primeiros portugueses fundaram neste enorme e vastíssimo império, do qual também tratarei de passagem. E não obstante alguns autores terem tratado dele, dizem todavia tão pouco para o muito que há a dizer, que julgo que o leitor não me acusará de supérfluo se também eu disser alguma coisa sobre esse império, já que nele entrei e naveguei pelas suas costas, tendo contactado em Macau, nas Filipinas e na Cochinchina com muitos homens chineses experientes, alguns bem instruídos na sua literatura e história antiga.

Assim, a primeira povoação que os portugueses fundaram na China foi a cidade de Liampó, duzentas léguas mais a norte de Macau⁵. Esta, pelo seu grande trato e comércio, chegou a competir com as principais cidades da Índia, mas foi destruída numa revolução, no ano de 1542, sendo Vice-rei da Índia Martim Afonso de Sousa e capitão de Malaca Rodrigo Vaz Pereira Marramaque⁶. Os portugueses que escaparam das ruínas da arrasada Liampó mudaram-se para o porto de Chinceo [Zhangzhou], que ficava cem léguas mais abaixo, onde começaram a edificar uma povoação e a fazer os seus tratos e contratos. Aqui se mantiveram até ao ano de 1555, data em que a contratação se passou para a ilha de Sanchoão [Shangshuan], situada a seis léguas da cidade de Cantão. Daqui, a mesma contratação transferiu-se para a ilha de Lampacau, seis léguas a norte de Sanchoão, onde se manteve até ao ano de 1557. Nesse ano, os portugueses, a instâncias dos queves [guanghang], ou mercadores do reino de Cantão, e do vice-rei ou tutão [dutang] (em idioma sínico) do mesmo reino mudaram-se para a ilha de Macau, onde aos poucos foram fundando uma formosa cidade, tanto pelo local como pela edificação de sumptuosos templos e nobreza do casario.

Há nesta cidade uma igreja catedral, com o seu bispo e dignidades, e outras igrejas paroquiais, para além de quatro conventos de religiosos mendicantes, a saber, de Santo Agostinho, de São Domingos, de São Francisco e da Companhia de Jesus; há também um

convento de monjas da Ordem Seráfica. Quanto ao governo temporal e secular, assistem nesta cidade, por ordem de Sua Sereníssima Majestade el-Rei de Portugal, um capitão-geral, um ouvidor e outros oficiais do foro criminal e cível e também da Fazenda Real. E todos vivem tão seguros como se estivessem em Portugal.

Esta cidade, nos seus princípios, esteve alguns anos sem muralhas nem fortificações, por temerem os naturais que os portugueses, se fizessem naquela ilha uma praça de armas, poderiam partir dali para a conquista da China. Contudo, viram que os holandeses e os ingleses pretendiam assenhorear-se da ilha de Macau, tendo para o efeito ali aportado em 1622 com uma poderosa armada e grandes naus. Os portugueses, apesar de serem poucos, com a ajuda dos seus escravos e servidores, e também das suas mulheres e, sofrendo apenas a morte de alguns escravos, aniquilaram mais de oitocentos holandeses. Estes tinham a presa por tão segura que, por excesso de sofreguidão e de cobiça, se desentenderam com os ingleses a propósito da divisão do saque, tendo posteriormente, durante a fuga, recebido grandes vaias e zombarias pela sua imprudente confiança.

Considerando, pois, os governadores chineses da província de Cantão todas estas coisas, deram conta a seu rei [imperador] do sucedido e de como os portugueses de Macau eram boa gente, que não cuidavam mais do que dos seus tratos e contratos, contrariamente aos holandeses, que como ladrões e piratas infestavam os mares e o mundo, os quais, se se assenhoreassem daquela ilha poderiam perturbar e roubar todas aquelas costas, causando danos irreparáveis. Com esta informação, logo o Grão-Chim [imperador] concedeu livremente licença aos portugueses para que murassem e fortificassem a cidade, como achassem necessário. **RC**

NOTAS

- 1 Manrique chegara a Manila em Setembro de 1637.
- 2 A distância de Sanchoão a Cantão é substancialmente maior, já que dela distam até Macau cerca de 80 quilómetros.
- 3 O convento agostiniano de Macau fora fundado em 1589.
- 4 Estava-se então em finais da União Ibérica, o que justifica o envio de despachos oficiais de Manila para Macau.
- 5 A historicidade de Liampó tem sido comprovada por documentação chinesa recentemente divulgada.
- 6 A destruição de Liampó, na realidade, data de 1548.