

A Decadência do Estado Português da Índia e a Situação de Macau

nos Arbítrios de Duarte Gomes Solis e Jorge Pinto de Azevedo

EDUARDO FRUTUOSO*



INTRODUÇÃO

Depois de um período de crescimento do império marítimo e comercial português na Ásia, que vem a atingir a sua máxima extensão sensivelmente por 1570, vão passar a avolumar-se as dificuldades de índole económica e financeira, aspectos sensíveis que apontam para uma realidade bem mais complexa de uma “crise estrutural do ‘império português da pimenta’”¹. Se é certo que Portugal não desenvolveu internamente os sectores produtivos, recorrendo sobretudo a mercadorias importadas para usar no trato com o Oriente, e se não criou condições para uma acumulação significativa de capitais nas mãos de um grupo social forte e dinâmico, capaz de investir e gerar riqueza (com excepção dos mercadores de ascendência judaica, muitos deles fugidos do país para escapar às perseguições político-religiosas), também é verdade que a própria organização e dinâmica do império português na Ásia produziu importantes constrangimentos que muito contribuíram para um processo de decadência, particularmente acentuado no século XVII. À grande dispersão dos estabelecimentos portugueses, à corrupção e desorganização dos aparelhos burocrático e militar, às crescentes despesas com a manutenção de feitorias e fortalezas, com as tropas e com os funcionários do Estado e à desastrosa política naval, para só citar alguns dos problemas, juntam-se uma reacção mais efectiva dos povos asiáticos à presença pretensamente dominadora dos Portugueses no Índico e a chegada a esse oceano de importantes concorrentes europeus, particularmente dos holandeses e dos ingleses.

Em 1581, Filipe II de Espanha torna-se também rei de Portugal, personificando a realidade de uma União Ibérica que junta nas suas mãos “os dois maiores impérios coloniais do século”, na expressão de Fernand Braudel². Mas a política espanhola relativamente aos

Países Baixos, que se tinham rebelado contra o domínio de Filipe II, e à Inglaterra impediu o monarca de acautelar convenientemente o relacionamento comercial de Portugal com esses Estados do Norte da Europa. Ao decretar o encerramento dos portos portugueses a navios holandeses e ingleses, tentando asfixiá-los economicamente, Filipe II não só colou Portugal ao posicionamento geo-estratégico e político de Espanha no contexto europeu como também incentivou holandeses e ingleses a procurarem directamente nos outros continentes os produtos a que deixaram de ter acesso por via do impedimento do comércio com Portugal³.

A chegada destes concorrentes europeus ao Índico, particularmente dos holandeses, que tem lugar mesmo no ocaso do século XVI, vai ser fatal para o império português não só pelo poderio naval e pela força militar que estes rivais possuíam mas também pela organização das suas armadas e por uma estratégia de actuação pautada pelo rigor. Para isso muito contribuiu a formação, em 1602, da holandesa Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC), com capitais públicos e privados, a quem foi atribuído o monopólio do comércio com as designadas “Índias Orientais”.

O ataque dos holandeses ao império asiático português começa em 1605 com a conquista das Molucas, as famosas ilhas das especiarias (ainda que parcialmente recuperadas depois pelos espanhóis das Filipinas). Daí avançarão para outras regiões, devastando “sistematicamente o comércio português asiático desde o golfo Pérsico até ao Japão” e destruindo “grande parte da imensa cadeia de colónias costeiras portuguesas conquistando-as uma a uma”⁴. Esta guerra entre portugueses e holandeses, que Boxer considera como a verdadeira Primeira Guerra Mundial⁵, resultará no controlo, por parte destes últimos, das principais rotas marítimas asiáticas, em especial do trato das especiarias.

A primeira metade do século XVII não é, assim, fácil para os impérios marítimos ibéricos. Enquanto o poder português no Oriente se encontra num processo de acentuada decadência, o império espanhol, afectado por numerosos problemas internos de carácter político e económico-financeiro, vai seguir também um rumo descendente.

É neste contexto que se desenvolve, quer em Espanha quer em Portugal, aquilo que designamos por

A fortaleza de Colombo, in Gaspar Correia, *Lendas da Índia*, 1518.

* Licenciado em História pela Universidade Nova de Lisboa e professor do Ensino Secundário, prepara o doutoramento em Estudos Asiáticos pela Universidade do Porto. Tem desenvolvido diversos trabalhos relacionados com o movimento da Carreira da Índia e os naufrágios nos séculos XVI a XVIII e com o comércio luso-brasileiro nos finais do século XVII e inícios do século XIX.

History graduate from Lisbon's Universidade Nova and secondary school teacher, he is now completing his doctorate in Asian Studies at the University of Oporto. His research is linked to the India sea route and shipwrecks from the 16th to the 18th centuries and with late 18th century, early 19th century trade between Portugal and Brazil.

HISTÓRIA

arbitrismo, ou seja, um movimento de produção de *arbítrios* – ou *alvitres* –, textos contendo propostas de resolução dos constrangimentos económicos que afectavam então os impérios ibéricos. Estes arbítrios foram elaborados pelos mais diversos autores, desde pensadores, especialistas em assuntos económicos, homens de Estado, oficiais administrativos, até comerciantes, soldados, viajantes, aventureiros e mesmo simples curiosos. Eram documentos geralmente



dirigidos ao rei, de quem os autores pretendiam, frequentemente, obter mercês em troca dos pareceres e das opiniões que veiculavam. Em alguns casos, estes textos constituíam-se como verdadeiros receituários, como se fossem mezinhas capazes de curar as enfermidades por que passavam os imperialismos ibéricos.

Durante o século XVII, foram muitos os pareceres elaborados para pretensamente ajudar o Estado a resolver os seus problemas económicos. Alguns dos autores emitiram opiniões sobre assuntos concretos a que dedicaram grande parte das suas vidas e sobre os quais consideravam ter adquirido uma experiência válida, passível de ser rentabilizada a bem do Estado. Outros fizeram do *arbitrismo* uma carreira, procurando atingir uma posição próxima da Corte que resultasse em importantes lucros pessoais e familiares. Outros ainda, de forma esporádica ou constante, actuavam como porta-vozes de interesses grupais ou sectoriais.

Fosse como fosse, a verdade é que a abundância de arbítrios que chegavam às mãos dos conselheiros do rei, revelando algum excesso de facilidade no tratamento de questões complexas, e a falta de qualidade de muitos deles contribuíam para a imagem pouco abonatória e edificante de que gozavam os arbitristas, facto testemunhado pela literatura da época. Vistos muitas vezes como “noveleiros”, gente “pouco experimentada”, “zoilos”, mexeriqueiros, “profetas falsos”, “cartomantes”, “bruxos” ou “loucos-engenhosos”, os arbitristas eram frequentemente acusados de serem causa dos problemas políticos do país ao avançarem com pareceres caprichosos, muitos deles ruinosos para o Estado e particularmente nocivos para as populações. No ambiente satírico que os rodeava, chegaram mesmo a ser denunciados como tendo celebrado pactos com o diabo⁶.

Esta visão claramente anti-arbitrista que se divulgou na época em Espanha e em Portugal não faz justiça a alguns dos autores que redigiram arbítrios. Independentemente das motivações profundas que pudessem guiar as suas penas na escrita, fossem elas de mera filantropia, como quem quer prestar apenas um serviço ao país, ou de prossecução de interesses particulares, pessoais ou

D. Filipe Mascarenhas, vice-rei da Índia de 1645 a 1651, in Francisco Xavier Valeriano de Sá, *Vice-Reis e Governadores da Índia Portuguesa*, Macau: CTMCDP, 1999.

de grupos bem definidos, a verdade é que alguns arbitristas produziram textos de grande qualidade, dignos de, pelo menos, serem equacionados e analisados pelos respectivos governos.

De entre os arbitristas cujos pareceres se afiguram de manifesto interesse podemos encontrar os nomes de Duarte Gomes Solis e de Jorge Pinto de Azevedo. Do primeiro chegaram-nos, para além de duas cartas dirigidas a membros do Conselho de Estado de Portugal, datadas de 1621 e publicadas por Léon Bourdon em 1955 sob o título *Mémoires Inédits de Duarte Gomes Solis (Décembre 1621)*, duas obras fundamentais para o estudo do pensamento económico seiscentista em Portugal intituladas *Discursos Sobre los Comercios de las Dos Indias, Donde se Tratan Materias Importantes de Estado y Guerra – Dirigido a la Sacra y Catolica Magestad del Rey Don Felipe Quarto Nuestro Señor*, publicada em 1622, e *Alegacion en Favor de la Compañía de la India Oriental – Comercios Ultramarinos que de Nuevo se Instituyó en el Reyno de Portugal*, datada de 1628⁷. De Jorge Pinto de Azevedo conhecemos apenas um texto de 1646, intitulado *Aduertencias de Muita Importancia ha Magestosa Coroa del Rey Nosso Senhor Dom João o 4º do Nome, Offerecidas e Apresentadas ao Dito Senhor no Seu Conselho do Estado da India, em Mão do Senhor Vice Rey Dom Phelipe Mascarenhas, por Jorge Pinto d' Azevedo, Morador na China em Março de 1646*⁸.

As obras em causa, todas da primeira metade do século XVII, ainda que escritas em conjunturas políticas diferentes, revelam dois autores com um conhecimento aprofundado da realidade do império português, a que não é alheia a experiência adquirida ao longo de muitos anos por terras do Oriente quer ao serviço do Estado quer na gestão de negócios particulares. Ao mesmo tempo, possuem ambos uma opinião concreta sobre Macau e o seu posicionamento no contexto da crise do império asiático português que analisam.

Deste modo, e dado o interesse destes arbitristas para a história das ideias políticas e económicas que envolvem a presença portuguesa no Oriente, faz sentido dedicar-lhes estas páginas, procedendo a uma análise do seu pensamento quer numa perspectiva de constatação dos problemas que minam os alicerces do *Estado Português da Índia* quer no que respeita às recomendações que avançam com vista à resolução dos mesmos, destacando, em particular, o que referem a propósito do enclave macaense.

DUARTE GOMES SOLIS

De Gomes Solis conhecem-se bastantes dados biográficos. Sabemos que nasceu em Lisboa por volta de 1562 numa família de cristãos-novos – com ascendência judaica, portanto –, tendo crescido em Medina del Campo, em Espanha, onde os pais se fixaram. Em 1585, com pouco mais de 20 anos, embarcou rumo à Índia na nau *Santiago*, que veio a naufragar perto de Moçambique. Salvou-se, com vários companheiros, no batel da nau, tendo conseguido alcançar a costa africana de onde, após várias peripécias, passou à Índia. Aí desempenhou, até 1591, as funções de feitor do trato das especiarias e de conselheiro do governador Manuel de Sousa Coutinho em assuntos monetários, tendo-se envolvido igualmente em negócios particulares. Acusado pelo vice-rei seguinte, Matias de Albuquerque, que tinha ordenado uma devassa às acções governativas do seu antecessor, de prestar maus conselhos ao governo da Índia, é preso e deportado para Portugal. A nau *Madre de Deus*, em que viajava, foi tomada em Agosto de 1592 por uma armada inglesa junto aos Açores.

Em 1593 encontra-se já em Lisboa, onde o ilibam das acusações que sobre ele pendiam, partindo de novo para a Índia nos primeiros dias de Abril na nau *S. Cristóvão*. Mais uma vez passa pela experiência do naufrágio, agora junto à costa de Melinde. Transferidos os sobreviventes para outra nau da armada, chega à Índia em Julho de 1594, onde retoma as suas funções de feitor das especiarias e conselheiro do vice-rei, que nesse momento era D. Francisco da Gama.

Em Janeiro de 1601 regressa em definitivo a Portugal com uma fortuna apreciável, obtida nos negócios em que se envolveu no Oriente. Não é desta vez, porém, que completa uma viagem sem incidentes. A nau *S. Valentim*, na qual tinha embarcado, é atacada e tomada por ingleses à vista de Sesimbra em Junho desse ano. Menos de um mês depois estará em Lisboa, sinal de que deve ter negociado um resgate rápido.

Em 1604 desposa uma filha de um dos homens mais ricos da capital portuguesa, Heitor Mendes de Brito, também ele um cristão-novo. Em 1610 escrevia já arbítrios que fazia chegar à Corte⁹ e, em 1621, fixa-se em Madrid onde assume em pleno a carreira de arbitrista e onde redige as suas principais obras. Aí, queixa-se do ambiente de Corte, afirmando que são tantos os arbitristas que nela marcam presença que o

DISCURSOS
SOBRE LOS COMERCIOS
DE LAS DOS INDIAS, DONDE
se tratan materias importantes de Esta-
do, y Guerra.

DIRIGIDO A LA SACRA
*y Católica Magestad del Rey don Felipe
Quarto nuestro señor.*

AVTOR D V A R T E G O M E Z,
natural de la Ciudad de Lisboa.



Año M.DC. XXII.

governo acaba por não fazer distinção entre os que apresentam pareceres sérios e fundamentados e os outros. E, apesar de ser ele próprio um arbitrista, não se coíbe de denunciar que a maioria dos seus pares formulam pareceres exclusivamente para defender interesses pessoais¹⁰.

Da análise que faz à situação crítica em que se encontrava o império português do Oriente, Duarte Gomes Solis destaca vários problemas para os quais considera fundamental encontrar-se uma solução imediata. Um deles tem a ver com a falta de gente, sobretudo de soldados e de oficiais, que pudessem defender o *Estado da Índia* da acção de inimigos europeus, particularmente dos holandeses, a quem Solis designa por “rebeldes” (nome pelo qual eram aliás comumente conhecidos em Espanha, em virtude da guerra de independência que travaram na Europa contra o domínio espanhol). Esse “desamparo” a que estavam votados os interesses territoriais e económicos de Portugal no Oriente favorecia inequivocamente a acção dos holandeses, que tinham entrado nesses mares com “grossas armadas”¹¹.

Outro factor desta crise do império asiático português tem a ver com a incompetência de muitos dos ministros que tiveram a seu cargo a Fazenda Real, os quais, recrutados geralmente entre a nobreza de corte, partilhavam de uma mentalidade de claro menosprezo pela actividades mercantis, com consequências negativas para as finanças públicas. Solis queixa-se de que “*los mercaderes ricos*”, que “*en todas las partes del mundo son estimados, porque son los mas utiles para la republica*” são enjeitados em Portugal, onde se beneficiam apenas os comerciantes estrangeiros e isso não deixa de ser caricato num país em que os reis ostentam nos seus títulos serem senhores “*de la conquista, nauegacion y comércio*”¹².

A cobiça que atingia todos os que navegavam para a Índia era igualmente um problema a ter em consideração. Os abusos que se cometiam eram muitos e perpetrados por indivíduos das mais variadas proveniências sociais, com efeitos por vezes devastadores. A corrupção começava logo com a construção dos navios, já que o dinheiro para isso destinado nem sempre era empregue na aquisição dos melhores materiais, permitindo-se encaixes financeiros particularmente chorudos a certos particulares à custa da segurança das embarcações e dos respectivos passageiros. Procurando gastar-se o menos possível,

chegavam a usar-se madeiras verdes, acabadas de cortar, as quais tendiam a abrir em contacto com a água, ou mesmo madeiras podres. A isto juntava-se a irresponsabilidade no cumprimento dos prazos de construção, acontecendo frequentemente ter de se atrasar a partida das armadas da Índia pelo facto de os novos navios não se encontrarem concluídos.

O aprovisionamento das armadas proporcionava também ganhos acrescidos a funcionários desonestos, que cortavam na quantidade e na qualidade dos alimentos embarcados. As consequências dessas atitudes em termos de perdas de vidas humanas eram por vezes elevadas, devido à maior deterioração dos alimentos quando a viagem se prolongava um pouco mais ou quando o calor era muito intenso. O mesmo se passava com a água, o bem mais precioso a bordo de um navio, que se corrompia muito facilmente quando guardada em barris novos feitos de madeira verde.

Os exemplos de problemas relativos à navegação podem multiplicar-se: falta de planeamento e de cuidado na distribuição da carga nos navios (que, por vezes, saíam dos portos já inclinados); sobrecarga excessiva dos mesmos com mercadorias particulares, pertencentes a membros da tripulação ou a passageiros que pretendiam ganhar ao máximo com as viagens que efectuavam, desdobrando-se em negócios pessoais; poucas paragens durante a viagem para fazer aguadas; necessidade de se fazerem invernadas prolongadas em determinados pontos do percurso devido às partidas tardias, que não permitiam apanhar as monções favoráveis no Índico que conduzissem as embarcações à Índia em segurança; abundância de maus oficiais, de pilotos incompetentes e de marinheiros irresponsáveis, cuja actuação punha em causa frequentemente a segurança dos navios e dos passageiros (houve casos de naufrágios causados por membros da tripulação que adormeceram durante os seus quartos); desadequação da política de recrutamento dos membros das tripulações, aos quais não se proporcionavam condições de preparação para as viagens, havendo jovens recrutados à força nas vésperas do embarque; utilização de navios excessivamente grandes e pesados, muito lentos e difíceis de manobrar, o que os tornava presas fáceis de piratas.

Para além destas condições relativas à navegação, que provocavam inúmeros naufrágios, com consequências drásticas não só ao nível das perdas humanas mas também dos danos materiais, há um

HISTÓRIA

outro aspecto muito focado por Gomes Solis e que tem a ver com a forma como eram tratados nos Estados ibéricos os comerciantes de origem judaica, a quem se tiravam os bens à menor suspeita de judaizarem. Como cristão-novo, Solis era particularmente sensível às atitudes de segregação a que estes estavam sujeitos, queixando-se mesmo da injustiça de se continuarem a designar como “cristãos-novos” aqueles que professavam o Cristianismo há quatro ou cinco gerações, sendo esse um estigma difícil de suportar. A decadência do comércio em Portugal estava associada, segundo Solis, à perseguição movida a estes cristãos-novos, que não obstante procurarem “*aumentar el amor de la honra, credito y reputacion y valor de los Portugueses*”¹³, se viam obrigados a exilar-se nos “*estados de los rebeldes*”¹⁴, onde eram bem aceites, independentemente de praticarem o Catolicismo ou o Judaísmo, podendo negociar livremente e gozando de privilégios. Gomes Solis lamenta profundamente que não existissem condições políticas, religiosas e mentais em Portugal que permitissem a estes Portugueses, que eram os que mais acudiam às necessidades públicas do Estado e que sustentavam o comércio no país, poderem viver em Portugal e aí aplicarem os seus capitais. Pelo contrário, ao estabelecerem-se precisamente em países onde era permitida a “*libertad de conciencia*”¹⁵, como a Holanda, que se encontrava em guerra com Portugal no Índico, estavam a contribuir para o seu enriquecimento e para sustentar as lutas que contra Portugal eram levadas a cabo no Oriente.

Também a política monetária adoptada pelos Estados ibéricos merecia reparos por parte de Gomes Solis. Graças à exploração das minas americanas, a prata chegava a Espanha em grande quantidade e por esse motivo era aí pouco valorizada, assistindo-se à sua utilização excessiva nas trocas comerciais com o estrangeiro, o que proporcionava a outros países, como a Holanda, a aquisição de boa quantidade de prata a preços baixos, permitindo-lhes assim lançarem-se na conquista dos mares do Oriente e intrometerem-se nas redes comerciais interasiáticas.

Mas uma das situações mais problemáticas com que se debatia o *Estado da Índia* e, em particular, os comerciantes de Macau, era a chegada da prata americana ao Oriente por via das Filipinas. Aliás, desde a inauguração, no tempo de Filipe II, da carreira de navegação entre o México e as Filipinas que o comércio

da Índia via Cabo da Boa Esperança se vinha ressentindo da concorrência. E, neste contexto, o cenário era especialmente adverso para os comerciantes de Macau, devido à perturbação que esta nova linha comercial veio a provocar nas relações mercantis entre Macau e o Japão.

Como sabemos, devido ao duradouro corte de relações entre a China e o Japão, os mercadores dos dois Estados estavam impedidos de estabelecer qualquer tipo de relação comercial entre si. Aproveitando tal circunstância, os comerciantes de Macau rapidamente se tornaram nos intermediários privilegiados nas ligações mercantis entre os dois potentados, participando activamente na ligação anual da célebre nau do trato entre Goa e Nagasáqui e retirando daí fabulosos lucros. Com o afluxo da prata americana a Manila a situação altera-se substancialmente. Os chineses, para quem a prata era um produto extraordinariamente valioso, acorriam às Filipinas carregados de seda, que trocavam pelo metal branco. Por sua vez, os japoneses passaram também a frequentar Manila, onde compravam a seda chinesa em troca da prata nipónica e de produtos alimentares. Neste enredo negocial participavam também os holandeses de Ternate que eram, segundo Gomes Solis, quem mais ganhava com ele.

Perante este novo enquadramento, os japoneses, que Solis afirma serem “*por naturaleza traydores*”¹⁶, tendo entretanto estabelecido relações comerciais com os holandeses e tendo acesso aos produtos chineses por via de Manila, deixaram de ter “*necesidad de nuestro comercio y trato*”, razão pela qual “*tomaron ocasion de quemarnos la naue del trato, y fue la perdida de suerte que quedò la ciudad de Macao de todo arruynada, y perdida, y muchos Portugueses de toda la India impossibilitados de poder cambiar mercaderias*”¹⁷.

O comércio das Filipinas gerou, assim, interesses entre os mercadores chineses e japoneses, que acabou por conduzir a uma efectiva aproximação destes negociantes entre si, não obstante o risco de serem mortos por não cumprirem os impedimentos legais das autoridades dos seus países no que respeita ao corte de relações entre eles. Em sentido contrário, o trato de Manila colocou portugueses e castelhanos em verdadeira rota de colisão, guerreando-se entre si, “*como si vnos fuesen Turcos y otros Christianos*”¹⁸, quando na realidade não só professavam ambos “*la ley de Christo*” como também eram “*vassallos de vn mismo Rey*”¹⁹.

Por outro lado, o afluxo da prata da América espanhola aos mercados orientais via Manila aumentou o custo da seda chinesa na fonte e diminuiu o seu preço na Europa em face da concorrência. Dessa forma, os lucros dos mercadores de Macau, que anteriormente detinham a exclusividade desse comércio, diminuíram drasticamente. E com a quebra do volume do trato entre Macau e Goa caíram também os direitos alfandegários, que eram particularmente elevados em Malaca e em Goa.

Em resumo: o comércio das Filipinas era altamente prejudicial para a Coroa de Portugal e para os mercadores portugueses. Por isso, sustenta Gomes Solis, o rei não pode, como monarca das duas Coroas, permitir que tal situação se mantenha. É que, como governante de Portugal, tem obrigações em relação ao país e à defesa dos seus interesses e do seu império, particularmente do *Estado da Índia*, “*que tanto costo la conquista del a los Reyes de gloriosa memoria*”²⁰. E acrescenta que em tempos recuados, quando Portugal e Espanha eram Coroas separadas, havia respeito pelas “*demarcaciones dadas por los sumos Pontífices*”²¹ (referência implícita aos tratados entre Portugal e Espanha assinados sob a égide papal, como o de Tordesilhas). Daí que a inimizade entre portugueses e espanhóis no Oriente se deva, em muito, à não observância destas antigas regras de bom relacionamento.

Se é verdade que o comércio das Filipinas prejudicou directamente a Coroa portuguesa, ele também contribuiu para uma verdadeira “*guerra a la Christiandad*”²², pondo em causa a missão da Japão. De facto, para Gomes Solis, o trato de Manila foi a causa principal das atitudes de intolerância por parte dos japoneses, que resultaram no martírio de muitos religiosos portugueses.

Solis vai ainda mais longe nas críticas ao monarca ao afirmar que enquanto os portugueses e espanhóis se preocupavam em dar expressão ao ódio que os dividia, o que só se verificava porque o monarca não tomava medidas, os holandeses ficavam mais livres para fortalecer a sua posição no Oriente, o que nunca teria acontecido se eles tivessem chegado “*a los mares del Sur*” ao tempo dos reis D. Manuel I ou Carlos V, pois estes dariam “*tales ordenes a sus Capitanes que no pudieron los Olandeses tener fuerças en aquellos mares*”²³. A presença dos holandeses no Índico e no Extremo Oriente, incentivada em boa parte pela paz que a

Espanha negociou com a Holanda em território europeu (dando ensejo a que estes pudessem concentrar a sua atenção e parte das suas forças no Oriente), devia constituir mesmo uma das principais preocupações do rei, em virtude da posição de força que os mesmos estavam a conseguir cimentar numa região em que os interesses portugueses eram significativos.

A estratégia holandesa no Oriente parecia estar a dar bons resultados, como se pode constatar pelos negócios com os chineses e os japoneses. De facto, os preços dos fretes praticados pelos holandeses eram muito concorrenciais, para além de não cobrarem direitos pelas mercadorias transportadas nos seus navios, o que fazia com que essas mercadorias saíssem muito mais baratas a quem recorresse aos seus serviços. Por outro lado, o seu poder militar nos mares do Oriente garantia a segurança nas viagens, o que não acontecia com as naus portuguesas. Ora, o grande perigo desta situação, alertava Gomes Solis, era que os potentados do Oriente, tomando o pulso a esta superioridade holandesa, consubstanciada no maior poder militar, nos preços concorrenciais praticados nos fretes e na ausência de cobrança de direitos, viessem a aliar-se a eles, como o fizeram “*los lapones, y Chinos cōtra las leyes, estatutos de sus Reynos, por ser esta la condiçō de la codicia, en cōsideraçō de la mejor contratacion*”²⁴.

Perante o rol de problemas em que se encontrava enredado o *Estado da Índia*, Duarte Gomes Solis vai avançar com um conjunto de propostas que visavam dar uma resposta efectiva aos males diagnosticados. Em primeiro lugar, considera essencial que se envie à Índia socorro militar com toda a urgência para que os “rebeldes” da Holanda não solidifiquem o seu poder na Ásia pelas armas nem através de acordos comerciais com os potentados locais. “*No quiera Dios*”, adverte Solis, que os holandeses “*se vean señores de la mar y de la Índia*” porque, ao contrário dos portugueses, saber-se-ão aproveitar dessa situação “*como mercaderes y Capitanes*”²⁵. Depois, advoga que se deve favorecer o comércio, pois essa é uma actividade que ensina a ganhar dinheiro, o que contribui para a grandeza do Estado. E a verdade é que sem dinheiro não é possível sustentar a guerra nem tão-pouco conservar a paz²⁶, acrescentando ainda que o dinheiro é o “*neruio principal [...] de la guerra*”²⁷.

Proteger o comércio implica beneficiar ou amparar aqueles que o praticam, ou seja, os mercadores,

HISTÓRIA

contrariando a mentalidade dominante entre os círculos da nobreza, onde se encarava a actividade comercial como uma ocupação menor e se olhava com grande desconfiança para os que a ela se dedicavam. Mas Gomes Solis vai mais longe. Para bem do Estado, a administração da Fazenda Real devia mesmo ser atribuída a homens ricos e honestos que tivessem feito fortuna a negociar, suficientemente endinheirados para não se deixarem levar pela cobiça e pela corrupção e capazes de actuar com verdade e sentido de Estado. Conhecendo bem, por experiência própria, o tipo de manobras comerciais correntes e usando da arte que os fez enriquecer pessoalmente, estes homens estariam em condições de defender melhor o país nas negociações com os outros Estados, contribuindo para o seu engrandecimento.

O trato de Manila foi a causa principal das atitudes de intolerância por parte dos japoneses, que resultaram no martírio de muitos religiosos portugueses.

A este propósito, Solis avança com o exemplo de Génova e Veneza, que eram ricas e poderosas precisamente por serem governadas por mercadores. E afirma, sem que isso lhe ofereça qualquer tipo de dúvida, que se o exemplo destas repúblicas fosse seguido em Portugal e em Espanha, ou seja, se os cavaleiros dos Estados ibéricos não desprezassem tanto as actividades mercantis e se fizessem comerciantes, os dois países poderiam triunfar e tornarem-se senhores do Oriente, enviando para lá menos homens do que os que tinham sido remetidos até ao momento, que era, aliás, o que os holandeses estavam a fazer.

Ora, um dos grandes problemas da presença portuguesa no Oriente foi precisamente ter-se conquistado a Índia como cavaleiros e não se ter sabido administrá-la como mercadores. Porque, sustenta Gomes Solis, era possível ganhar mais com “*los*

comercios de la India” do que com a prata das minas de Potosi e todo o ouro “*de todas las Occidētales*”²⁸, justificando essa afirmação com o facto de os proventos das minas de ouro ou prata serem finitos e os frutos da terra serem infinitos²⁹. Se os portugueses tivessem sabido negociar, por exemplo, entre a China e a Índia por “*estanco*” (ou seja, por especulação, aumentando o valor das mercadorias pela redução da quantidade de bens em circulação), teriam conseguido alcançar lucros exorbitantes, comprando os produtos na China a custos muito reduzidos e vendendo-os na Índia a preços elevados. Um outro exemplo é o da canela. Tendo os portugueses sido “*señores de la isla de Seylan*” durante tanto tempo, deviam ter feito estanco dessa mercadoria, o que teria feito “*valer mas la poca canela que la mucha*”, podendo, só com esse género “*sacar mas prouecho [...] que de muchas minas de plata*”³⁰.

Deste modo, a política portuguesa face ao Oriente que se implementou não foi a mais acertada. Portugal devia ter seguido a estratégia pensada por D. Francisco de Almeida, o primeiro vice-rei da Índia, que era avesso à política de conquistas e de multiplicação de fortalezas, sustentando que a força militar de Portugal no Índico devia estar concentrada no mar. Para Solis, este projecto, associado a uma atitude de protecção e prática da mercancia, teria feito de Portugal um país rico, até porque quem fosse “*señor de la mar*” e “*de las especerías de la Índia, como géneros singulares y necessários para todo el mundo*” teria a amizade de todos os potentados existentes³¹.

Outro aspecto que Gomes Solis considera importante resolver é a questão judaica. Para isso, advoga, há que produzir legislação que solucione este problema, assim como há que acabar com os regulamentos que proíbem “*el contratar en nuestras conquistas*”³², pois é um erro clamoroso impedir a participação no comércio da Índia precisamente daqueles que mais contribuem para o seu desenvolvimento. É que, sem comércio, não é possível sustentar as fortalezas portuguesas no Oriente, já que as mesmas sobrevivem dos rendimentos alfandegários. Desse modo, seria útil a abertura do comércio da Índia a todos os mercadores que lá quisessem ir, particularmente aos cristãos-novos e judeus portugueses que estavam exilados noutros países da Europa, garantindo-se-lhes liberdade de comércio e protecção face a perseguições. Esta seria, aliás, uma das melhores formas de se fazer frente aos “rebeldes” holandeses nos mares da Ásia.

HISTORY

Quanto às questões de navegação, Solis defende a construção de navios pequenos e ligeiros, passíveis de navegarem com poucos homens, a serem construídos de preferência na Índia com madeiras incorruptíveis e secas. Neste aspecto, considera que é fundamental prestar-se uma atenção muito especial às armadas da Carreira da Índia, promovendo-se o rigor na preparação das partidas e garantindo-se o cumprimento dos prazos de construção de navios novos, o uso de materiais de qualidade, o aprovisionamento honesto e responsável das embarcações e um recrutamento sério e atempado de oficiais, marinheiros e soldados. E acrescenta que todo este processo deveria ser orientado por gente experiente e não por ministros desacreditados ou indivíduos que fossem parte interessada nessas operações, evitando-se assim atitudes e manobras pouco claras que pusessem em causa a segurança das embarcações e dos respectivos passageiros e tripulantes, para além do património da Coroa.

Para Solis, a melhor forma de garantir que os navios da Carreira da Índia seriam bem aprovisionados de mantimentos e de sobresselentes e, no caso de navios novos, construídos com materiais de qualidade, seria atribuir essas tarefas por contrato a armadores particulares, homens experientes nas coisas do mar, negociantes ricos e honestos, que não se deixassem levar pela ambição e pela necessidade de enriquecer à custa de artimanhas de efeitos irreparáveis. Solis lembra inclusive que, “*antiguamente*”, quando os navios eram armados por particulares, “*juan y venian a saluamento en menos de onze meses*”³³.

Ao mesmo tempo, havia que alterar a forma de recrutamento dos soldados e marinheiros e proporcionar-lhes treino nas armadas da costa em Portugal antes de partirem para a Índia. Era urgente acabar com o terrível costume de recrutar compulsivamente, nas vésperas das partidas, jovens do interior, que nunca tinham visto o mar, para servirem nas armadas como marinheiros.

Outra medida fundamental para combater a crise seria elevar-se o valor da prata, cunhando-se moeda com liga de prata e cobre, de forma a evitar uma sangria exagerada desse metal precioso que permitisse aos inimigos de Espanha e Portugal tornarem-se poderosos. Esta seria, aliás, a melhor forma de fazer guerra aos holandeses: sem prata, não haveria condições para tantos navios desse Estado passarem ao Índico, pois não teriam meios para comprarem as especiarias. E sem

esse negócio não poderiam sustentar a guerra contra Portugal. É que, como afirma Gomes Solis, o comércio é mais poderoso que as armas³⁴.

Simultaneamente, havia que pôr termo ao trato entre o México e as Filipinas, evitando-se o afluxo de grandes quantidades de prata ao Oriente, que acabava por enriquecer o inimigo holandês, o principal beneficiado, segundo Solis, com a existência dessa linha comercial. Essa medida impediria igualmente a subida dos preços dos produtos asiáticos, situação que estava a arruinar o comércio português feito por via de Macau e da Índia.

Todas estas propostas remetiam para uma questão estratégica de nuclear importância: é que Portugal deveria estabelecer um plano de acção no Oriente que envolvesse simultaneamente as vertentes mercantil e militar, de modo a conseguir defender-se melhor dos seus inimigos europeus. Por outras palavras, havia que planear o comércio e a guerra em conjunto, pois é com base nos lucros da compra e venda de mercadorias que se obtém o dinheiro para as acções militares, sendo impossível separar estes dois aspectos da actuação portuguesa nos mares da Ásia. Para tal, Gomes Solis defendia a constituição de uma companhia comercial para o trato com o Oriente, à semelhança da companhia holandesa, cujos efeitos se consubstanciariam num “*total remédio*” que ditaria a “*restauracion de la navegacion y comercio*”³⁵.

Por último, era absolutamente vital que portugueses e espanhóis percebessem, de uma vez por todas, que estando unidos sob o governo do mesmo rei, o prejuízo de qualquer uma das partes afectaria necessariamente a outra, como se de um corpo místico se tratasse³⁶, pelo que se tornava urgente uma actuação conjunta no Oriente, que lhes permitisse enfrentar com sucesso o inimigo holandês. Para tal seria necessário, obviamente, acabar com os motivos da discórdia, sendo o principal o comércio das Filipinas.

JORGE PINTO DE AZEVEDO

O outro arbitrista que é motivo de análise neste artigo é Jorge Pinto de Azevedo, um autor menos conhecido, que escreveu um texto datado de 1646, o período conturbado do pós-Restauração. Este documento, que só recentemente veio a lume³⁷, chegou ao Conselho de Estado da Índia, por via do vice-rei D. Filipe Mascarenhas, com o intuito de ser depois

HISTÓRIA

apresentado ao rei D. João IV. Nele, Pinto de Azevedo faz uma análise dos erros do passado e deixa algumas sugestões, em forma de “advertências”, como refere o título, para superar os problemas com que se debatia o império asiático português, agora independente do vizinho ibérico.

Do autor conhecemos pouco mais do que o que diz de si próprio no texto em análise. Sabemos que à data de produção do seu escrito se encontrava em Macau, o mesmo acontecendo quatro anos antes, em 1642, quando foi um dos subscritores da declaração do Senado local que aclamou D. João IV como rei de Portugal³⁸. Nessa qualidade não seria certamente um mero transeunte na cidade, mas também não podemos sustentar que aí se tenha fixado, já que ele próprio afirma nunca ter permanecido sequer dois anos consecutivos em cada um dos locais que visitou no Oriente. Declara ainda estar na Índia há 24 anos, o que coloca a sua chegada ao mundo asiático por volta de 1622, precisamente o ano em que Duarte Gomes Solis publicava o primeiro dos seus dois longos arbítrios, o *Discurso Sobre los Comercios de las Dos Indias*. Sustenta ter visitado todas as cidades, fortalezas e reinos da Índia, quer ao serviço do rei, como soldado e capitão, quer administrando os seus haveres, acentuando que sempre o fez “com o licito e não estranhado modo que geralmente vzamos neste Oriente”³⁹, o que constitui uma clara alusão aos abusos e corrupção que grassavam entre os portugueses que, na Ásia, estavam pretensamente ao serviço do Estado. E acrescenta ainda que a experiência ganha nesta dupla missão militar e comercial lhe deu a “erudição” e o “motivo” para opinar em questões relativas à guerra e ao comércio⁴⁰, justificando assim a elaboração do documento.

Para Jorge Pinto de Azevedo, o pecado original da presença portuguesa no Oriente foi o seu estabelecimento na costa ocidental da península indiana. Tendo sido essa a região a que chegaram os primeiros navegadores vindos de Portugal, acabou por ser aí que os portugueses instalaram a sede do nascente *Estado Português da Índia*. Mas esse foi um erro estratégico fundamental. É que a costa ocidental da Índia era precisamente a pior opção possível para o efeito em todo o Oriente. E as razões eram muitas. Em primeiro lugar, não era possível navegar em segurança ao longo dessa costa devido à abundante pirataria existente na região, o que sempre exigiu das autoridades portuguesas um enorme esforço financeiro com a

organização de múltiplas armadas de defesa, quer as que tinham por objectivo vigiar as regiões costeiras, quer as que visavam acompanhar, nas zonas de maior risco, os navios que chegavam carregados de mercadorias. Em segundo lugar, os estabelecimentos portugueses na costa ocidental indiana estavam quase completamente rodeados por inimigos, o que colocava as nossas praças em permanente perigo de se perderem, com o consequente avolumar de despesas militares com a sua manutenção. Por outras palavras: a posição portuguesa na costa ocidental da Índia era frágil e Goa um verdadeiro matadouro de homens⁴¹.

Mas a região em causa tinha ainda outros inconvenientes, como a inexistência de ouro e prata, o facto de as sociedades autóctones serem praticamente auto-suficientes, possuindo produção própria, nomeadamente de tecidos, ou ainda as populações não estarem disponíveis para serem evangelizadas, “por serem todos mouros, ou quasi todos”⁴². Por outro lado, Goa não possuía condições de “commodidade” para tanta gente, razão pela qual os portugueses acabaram por se dispersar por tantas partes do Oriente⁴³.

Do mesmo modo, as condições de navegabilidade não eram as mais favoráveis em Goa. Não só havia muitos baixios na costa indiana como também existiam limitações impostas pelo calendário das monções, tendo a barra de Goa que permanecer encerrada durante longos períodos em cada ano.

É certo, considera Pinto de Azevedo, que não é justo culpar os primeiros que chegaram à Índia de terem errado nas opções tomadas, até porque eles, de início, não estavam na posse de elementos que lhes permitissem definir uma posição de certeza em termos de política de fixação. O problema foi persistir-se no erro. A estratégia que norteou a presença portuguesa no Oriente devia ter sido alterada logo após se ter percebido que Goa não era o local ideal para nela se estabelecer a sede do *Estado da Índia*. Só que isso não foi feito.

Para Jorge Pinto de Azevedo, a situação não oferece dúvidas: a política portuguesa no Oriente sempre esteve a reboque dos interesses particulares. Não havia uma linha estratégica definida para o futuro, que tivesse em vista “inouar e emprender couzas arduas, mais proueitozas aos vindouros que aos presentes”⁴⁴. Cada um procurava tirar o máximo proveito da sua presença na Ásia, sem se preocupar em deixar obra feita para os outros. E essa era uma realidade indesmentível,

HISTORY

“que bem se infere da openião que inda agora neste estado mizerauel nos constringe a dizer que he tarde este remédio pera a nossa idade, e que quem vier detraz feicha a porta”⁴⁵.

Perante o que ficou dito sobre a costa ocidental da península indiana, qual seria então o local ideal para estabelecer a capital do império asiático português? Jorge Pinto de Azevedo não tem dúvidas: esse local seria Ceilão. Em primeiro lugar, porque, sendo os seus habitantes gentios, eram mais fáceis de cristianizar do que os mouros. Depois, porque Ceilão era uma ilha, o que a tornava mais defensável face a reinos inimigos vizinhos. Em terceiro lugar, porque possuía a canela, uma das especiarias mais valiosas que existiam na Ásia. Em quarto, porque se encontrava situada junto das costas do Coromandel, do Masulipatão e da Pescaria, no sul do continente indiano, numa região excepcional para as actividades comerciais. A quinta razão residia no facto de Ceilão se encontrar localizada próximo de Cochim e dos demais portos da pimenta. Para além disso, a sua situação geográfica era também favorável para o comércio com Bengala, Pegu, Malaca e todos os demais reinos situados para leste e sul de Malaca. Em sétimo lugar, as facilidades de navegação eram incomparavelmente melhores em Ceilão do que em Goa, pois não só não havia baixios em redor da ilha como a mesma podia ser visitada por navios durante todo o ano, não estando para isso dependente do calendário das monções. Outra razão era que não havia corsários em Ceilão, pelo que as armadas de protecção eram desnecessárias. A nona justificação invocada tinha a ver com o facto de a concentração das nossas forças em Ceilão permitir obviar às consequências da sua divisão, pois mais valia possuir um reino forte e unido que muitas praças dispersas e fracas. Por último, havia também um motivo de carácter religioso que importava considerar: a proximidade de Ceilão face à costa do Coromandel e ao “santuário das relíquias” do apóstolo S. Tomé poderia constituir um factor de estímulo, capaz de se afirmar como “fundamento e alicerce” da presença portuguesa nos mares da Ásia⁴⁶.

Em conclusão: se Portugal tivesse aplicado o dinheiro que gastou em Goa na conquista de Ceilão e na instalação de um Estado forte na ilha teria agora o domínio dos mares do Oriente e, não usufruindo de ocasião de se perder em guerras inúteis com reinos e piratas da costa ocidental indiana, que consumiam gente e fazenda, como na realidade acontecia, teria

podido impedir a entrada no Oriente dos concorrentes europeus. Por outro lado, ao possuir um reino próprio no Oriente, Portugal “trabalhava pera sy, e não em prol de outros”. É que “vir comprar na terra alheia e meter lhe o dinheiro em caza a custa de tantas vidas, he demenuir gente e dinheiro, porque inda que tenhamos os ganhos que nos parece, tudo se despende nos tráfegos destas guerras”⁴⁷.

Neste contexto, a chegada de outros europeus ao Índico, com particular destaque para os holandeses, veio pôr a nu a desordem em que se encontrava o império asiático português, a qual, segundo Pinto de Azevedo, tinha permanecido camuflada graças aos lucros que as actividades comerciais proporcionavam. Assumindo uma postura de força nos mares asiáticos, os holandeses rapidamente conquistaram posições portuguesas e obstruíram a circulação de navios com a bandeira das quinas, os quais eram imediatamente apresados. Um dos exemplos dessa situação foi a pressão feita pelos holandeses às naus portuguesas que faziam comércio com a China, tomando-as ou bloqueando a sua passagem no estreito de Malaca. A única forma de contrariar este bloqueio era navegar em pequenas galeotas, que acabavam depois por ser aprisionadas, sendo “esta a mayor perda pera nos, e o maior aumento do olandez que ouue”⁴⁸.

A vizinhança dos holandeses em relação aos portos portugueses era, aliás, um problema muito sério e que causava enormes prejuízos para Portugal. Prova disso foi o seu estabelecimento na ilha Formosa, onde “adquirirão o comercio da China” e a partir de onde atacavam os navios que iam para Macau, apossando-se das suas mercadorias e encarecendo as “cedas e ouro em muito grande grao”. A partir da Formosa faziam também comércio com o Japão, levando-lhe seda em grande quantidade, “que foi isso muita parte da cauza em que se fundarão os Jappões pera nos prohibirem o comercio que com elles tinhamos em Machao que oje está em risco de se perder por isso”. E, como se não bastasse, ainda passaram a abastecer de mercadorias chinesas “todo este archipelago indiano e estreito de Eufrates”⁴⁹.

Pinto de Azevedo afirma ainda que os holandeses estavam assumidamente apostados em destruir a presença portuguesa no Oriente fazendo “emcarecer nos os preços das couzas que compramos, e abater os das que vendemos”, o que, reconhece, “não lhes sera dificultoso pelo desaranjo de nossos modos de negociar”. E acrescenta que estes “estratagemas de

HISTÓRIA

mercancia” são bem reais, pois, testemunha, “com meus ouvidos o ouuy a Cornelio Vanderly general que oje he dos Olandezes, em prezença de outros portuguezes conhecidos”⁵⁰.

Mas a “demenuição” do poder económico, político e militar de Portugal no Oriente tinha também outras explicações que Pinto de Azevedo não se abstém de denunciar. Uma delas era “a indecencia da nauegação mercantil, em embarcações que por incapazes de defença se entregauão logo aos inimigos a huma vista sem brigar”⁵¹. De facto, a pirataria era tão temida pelos mercadores que alguns navios chegavam a ser abandonados pelas suas tripulações (que fugiam nos batéis) ao mínimo sinal de suspeita de haver um navio pirata no horizonte, situação que é duramente criticada por Pinto de Azevedo, que vê nestas atitudes tão-só o maior motivo da ruína do *Estado da Índia*⁵². Outra justificação para a crise era a ignorância e incompetência de muitos pilotos portugueses que navegavam nos mares da Índia, a quem Pinto de Azevedo acusa de irresponsabilidade por se entregarem a uma tarefa que não dominavam, pondo em causa a segurança de pessoas e bens.

É este o quadro do *Estado Português da Índia* descrito por Pinto de Azevedo em 1646, poucos anos após a Restauração: muitas mortes (“nas armadas da costa da Índia [...] e nas doenças de Goa se tem gastado milhões de gente”), desorganização militar (“sem soldados de prezidio nem ordem nenhuma de milícia de guerra”), decadência do comércio (“estamos sem comercio nenhum”), pobreza (“he tão notória a pobreza e miseria de todo este dito estado em geral”)⁵³. A estratégia portuguesa no Oriente pode, por isso, resumir-se da seguinte forma: “tantos annos mal gastados, tantas vidas sem proueito, tanto dinheiro mal empregado”⁵⁴.

Mas nem tudo estava perdido. Portugal ainda estava a tempo para alterar o rumo dos acontecimentos, mas teria que agir rapidamente de forma a aproveitar a oportunidade única que a diplomacia portuguesa havia conquistado. De facto, logo após a Restauração, em 1641, Tristão de Mendonça Furtado, em representação da Coroa restaurada em Portugal, conseguiu a assinatura de um acordo em Haia com os Estados Gerais das Províncias Unidas, que implicava o estabelecimento de um período de tréguas entre as duas partes por dez anos. Ao contrário do que pretendia a VOC, os mares e territórios do Oriente não foram

omitidos no acordo, pelo que os holandeses se viram obrigados a suspender a conquista definitiva de Ceilão, cujos preparativos haviam já começado.

O manuscrito de Pinto de Azevedo é assim produzido neste período de expectativa. Para o autor não havia, por isso, tempo a perder. Portugal teria que tomar um conjunto de medidas imediatas que conduzissem à reedificação do império que estava agonizante. E para esse processo de regeneração havia que tomar consciência dos erros do passado para que os mesmos métodos que conduziram ao desmoronamento do edifício imperial não voltassem a ser repetidos. Daí o rol de lamentos que encontramos neste texto, e que antecedem um conjunto de propostas do autor para ultrapassar a situação em que o Estado da Índia se encontrava.

A primeira medida a implementar deveria ser a transferência do vice-rei para Ceilão, o que acarretaria também a concentração das nossas forças na ilha. Depois, havia que promover o povoamento dos seus matos, processo que seria naturalmente lento mas que teria de ser iniciado de imediato, para o qual seriam utilizadas famílias pobres, de preferência “topazes” e “canarins”⁵⁵ trazidos dos vários territórios orientais dominados por Portugal, a quem seriam distribuídas terras para cultivo, accionando-se assim o seu sustento. Ao mesmo tempo, devia fomentar-se uma política de casamentos mistos entre esses topazes ou canarins e os cingaleses, a fim de que os seus filhos, “não sabendo de que casta são”, vivam “obedientes sem presumir rebelião”⁵⁶.

Também os problemas da navegação mercantil deveriam ser encarados e resolvidos com firmeza. Para tal, era necessário alterar o tipo de embarcação usada no comércio, privilegiando-se navios mais ligeiros, preparados simultaneamente para o trato e para a guerra, bem equipados e providos de pessoal. Pinto de Azevedo aconselha mesmo a comprar-se essas embarcações na China, onde a relação custo-qualidade era mais favorável. Por outro lado, havia que escolher os capitães dos navios em face das suas características de “homens de guerra”, a quem se deviam atribuir amplos poderes, e promover exames para os pilotos, defendendo mesmo a criação de uma escola onde fosse ensinada essa arte, de forma a ultrapassar-se a incompetência reinante nesta “sciencia [que] não consente imperfeições”⁵⁷. Nesta matéria, advoga mesmo a aplicação de castigos exemplares para capitães desleais

e pilotos incompetentes, como se pode atestar das suas palavras: “Com que resão Senhor não ha de ser castigado hum capitão que por botar a perder huma cidade entregando hum nauio destes aos inimigos, merece [ser] açado em hum espeito, e botando aos cães, para emenda de outros e pilotos que dão com os nauios em parte de que se desuiar já hum cego, porque se lhe não ão de tirar os olhos, para os mais verem bem no que se metem quando tomão entrega de outros”⁵⁸.

*Se Portugal tivesse aplicado
o dinheiro que gastou
em Goa na conquista
de Ceilão e na instalação
de um Estado forte
na ilha teria agora
o domínio dos mares
do Oriente [...] teria podido
impedir a entrada no Oriente
dos concorrentes europeus.*

Outras medidas são ainda propostas por Pinto de Azevedo, como sejam promover-se o comércio com diferentes regiões no Oriente, dividindo os mercadores portugueses por esses locais de modo mais ou menos equitativo a fim de fazerem concorrência aos holandeses e dificultar-lhes o trato, e privilegiar o relacionamento comercial com as costas do Coromandel e Pescaria, para além de Solor, que era fundamental proteger pela sua importância estratégica. Vital era igualmente escolher para vice-reis homens com experiência e conhecimento da Índia, como eram, por exemplo, os capitães que tinham servido em Goa, e não atribuir o cargo a nobres vindos do Reino que nunca tivessem estado no Oriente, mesmo que muito zelosos e dedicados, qualidades manifestamente insuficientes para o efeito.

Mas, perante o estado em que se encontravam os interesses portugueses no Oriente, podia dar-se o

caso de as medidas propostas não serem suficientes para garantir a sobrevivência do *Estado Português da Índia*. Nessa circunstância, havia ainda uma solução possível: restaurá-lo a partir de Macau e da China. A parte final do manuscrito de Pinto de Azevedo, é, aliás, dedicado a este projecto. Por outras palavras, para o autor, Macau e a China apareciam como meios de viabilização da presença institucionalizada de Portugal no continente asiático.

Ocupando-se então de Macau, Pinto de Azevedo lamenta o estado de profunda depressão em que o território se encontrava desde que perdera o comércio com o Japão. Efectivamente, Macau desenvolvera-se com a intermediação mercantil entre a China e o Japão, mas a concorrência dos holandeses e do comércio de Manila foram fazendo com que os lucros deste negócio fossem sendo reduzidos, deixando de bastar para sustentar uma cidade em contínuo crescimento. Perante tal constrangimento, os mercadores de Macau solicitaram ao rei português que inaugurasse uma viagem comercial de Lisboa a Macau, com a qual pudesse garantir, por um lado, a conservação da cidade, e, por outro, ganhos significativos para os mercadores do Reino e para a própria Fazenda Real. Contudo, como a ajuda da Coroa não se concretizou e como o trato do Japão acabou por se perder, Macau ficou na miséria, “de sorte que huns mal dizião sua estrellá, outros morrião apreçadamente, outros perdião o juizo, e todos juntos com estes e outros tormentos de pennas, chorauão não só a prezente perda, senão tão bem a que ao diante os esperaua, por ser ruina total e irremediauel por humanos meyo”⁵⁹.

O infortúnio dos mercadores de Macau provocou, por seu turno, a desconfiança dos chineses de Cantão, que temiam que os macaenses, “esfaimados sem viagens” lhes pudessem “entrar pela cidade”⁶⁰, razão pela qual conseguiram do imperador a proibição de os portugueses frequentarem a feira de Cantão, onde compravam seda, bem como qualquer outro porto da China. Só o abastecimento de Macau ficaria garantido, facto que penalizou ainda mais uma cidade que seria perfeitamente sustentável (mesmo sem o trato do Japão, de Manila ou qualquer outro) se lhe fosse permitido negociar livremente com a China. Jorge Pinto de Azevedo dedica mesmo um pequeno capítulo do seu manuscrito a essa situação, intitulado-o “Como se podião os de Machao conseruar se e crescer sem mais viagens que as do Reino de China se tiuessem liberdade

HISTÓRIA

pera as fazer”⁶¹. Nele traça um quadro de grande prosperidade para Macau, cujos mercadores trariam de Chinchéu, Nanquim, Consay (Hangzhou), Ainão, Cantão e de diversas aldeias chinesas produtos de grande circulação, como seda, roupas, louça, ouro, cobre, arroz, almíscar, retrós, rubis, azougue, vermelhão, cocos, areca, bétele, pau-da-China, madeira, telhas, galanga, entre outros. Todas estas mercadorias seriam vendidas em Macau a castelhanos, holandeses, ingleses e indianos, o que traria múltiplas vantagens, como a diminuição do negócio dos chinchéus directamente com os holandeses da Formosa ou com os mercadores de Manila, o consequente enriquecimento dos negociantes portugueses e, por via deles, de Portugal, ou mesmo a possível recuperação do comércio com o Japão, que poderia tornar-se uma realidade quando os japoneses viessem a perceber que era possível adquirir a seda mais barata através dos portugueses do que comprando aos holandeses da Formosa.

*Macau e a China
apareciam como meios
de viabilização
da presença institucionalizada
de Portugal
no continente asiático.*

Perante este quadro, mesmo que hipotético, Pinto de Azevedo considera que Portugal só teria a ganhar permitindo que holandeses, ingleses e castelhanos frequentassem Macau e aí pudessem negociar. Até porque, se o não fizesse, incentivaria os chineses a intensificarem directamente o comércio com a Formosa, com Jacarta⁶² e com Manila, arrecadando os lucros que poderiam muito bem pertencer aos comerciantes de Macau. Ao mesmo tempo, o relacionamento comercial com os castelhanos era também muito útil para se adquirir prata, que era fundamental para os negócios no Oriente. Como afirma este arbitrista, “quanta mais prata for [a Macau] mais groço ha de ser o trato pera os de Machao, e

quanto mais groço for, mais gente a de adquirir, e quanta mais adquirir em mayor aumento hira”⁶³.

Neste contexto, Pinto de Azevedo não se cansa de chamar a atenção do rei português para a importância do reino da China, que considera o “melhor de todo o mundo”⁶⁴. Se Macau vier a perder a sua posição no negócio com a China, rapidamente será substituído pelos holandeses, ingleses ou castelhanos. E se forem os primeiros a assenhorearem-se desse comércio, então os portugueses ficarão numa posição ainda mais fragilizada, pois eles passarão a impedir-nos “que passemos pello [seu] senhorio”, “e assy não só se perderão aquellas grandes christandades, e as mayores que se esperão e as conueniencias de proueito com que ha de crecer o Estado Portuguez, mas tão bem será tanta a oppulencia do Olandez”⁶⁵. Por isso, Azevedo pede ao rei que tenha em boa conta as suas advertências, até, porque, advoga, “não falo [...] sem fundamento”, mas sim com base no que “o meu entendimento fraco alcançou dos mayores gouernadores desta companhia de Olanda neste Oriente”⁶⁶. Por outras palavras, Portugal até pode vir a perder o seu império no Oriente, mas não pode nunca perder “a China, porque da China se pode restrauar [sic] tudo quanto seja cazo”⁶⁷.

Em face das oportunidades que a China representava para os mercadores de Macau, Pinto de Azevedo considera penoso verificar o estado de miséria em que se encontrava a cidade. Tornava-se urgente, por isso, negociar com a China a possibilidade de os portugueses poderem circular livremente pelo seu território e nele serem autorizados a comercializar, aproveitando para tal o conturbado contexto político em que se encontrava o império (os manchus tinham já conquistado várias províncias chinesas e conseguiram apoderar-se da capital, Pequim, deixando o imperador Ming numa posição fragilizada). Apesar de ser habitual o imperador chinês não aceitar receber “embaixadores de nenhum Rey”⁶⁸ por não ter necessidade deles, Pinto de Azevedo acreditava que desta vez as coisas poderiam ser diferentes, pois, “como tudo esta reuolto, e elle sem muita parte da monarchia, he prouauel que não esteja tão vfano, e que deseje socorro portuguez, que conhecem por valerosos, ou ao menos os não queria ter por inimigos neste conjunção”⁶⁹. E acrescenta: “Ex aqui os Portugueses atribulados por não ter comercios ou terras de que comão, dependentes del Rey da

China, e el Rey atrebulado com aleuantamentos, dependente dos portugueses pera se conseruar. Boa mestura farão os de Machao com el Rey da China, e o mesmo Rey com elles, se ajuntarem, e vnirem, os portugueses pera o conseruar no Reino, e elle pera os conseruar em Machao, consedendo a Vossa Magestade pera isso os tratos do Reino atras referidos, e os foros e dominios da ilha de Anção em que esta a Cidade de Machao”⁷⁰.

Porém, se o imperador mantivesse a sua tradicional posição de não receber embaixadas ou se não concedesse as facilidades que se pretendiam para a sustentação de Macau, então só restaria uma alternativa: a invasão e conquista de Cantão. Esta não era a primeira vez, que se pensava nesta solução. Já em 1515 Tomé Pires a havia proposto⁷¹. Quase século e meio depois, Pinto de Azevedo volta ao tema, elaborando mesmo um plano minucioso e audaz para o efeito, onde se comprova o seu conhecimento da região. Nessa operação militar, a realizar de surpresa, durante a noite, participariam não só soldados mas também outros homens de Macau, nomeadamente pescadores, que ajudariam a controlar as embarcações que se encontrassem estacionadas em Cantão. Apanhados de surpresa, os cantonenses não teriam tempo para reforçar “a porta do muro que esta junto ao pagode que chamão de Taquecy”⁷², a qual seria arrombada com a ajuda de um instrumento que se levaria para o efeito, entrando por aí os soldados e a artilharia. Depois de fazerem o mesmo a uma das portas da segunda muralha, os portugueses tornar-se-iam senhores de Cantão e de toda a sua província, passando Macau a servir de fronteira, onde se venderiam as mercadorias da China aos povos de outras nações asiáticas ou europeias.

Dada a importância de Cantão para o abastecimento do império chinês, Pinto de Azevedo acreditava que o imperador faria as pazes com os portugueses. Mas se o não fizesse e se tentasse tomar a cidade, não teria hipótese de sucesso, pois esta era praticamente inexpugnável, com as suas duas muralhas, quando devidamente guardada e artilhada.

Cantão devia ser, por tudo isto, e tendo em conta o contexto em que se encontrava o império asiático português, a principal prioridade dos portugueses no Oriente. Citando Pinto de Azevedo: “Esta cidade Senhor he o que neste oriente, mais conuem e importa aos estados portuguez pera sua segurança”⁷³. No

entanto, percebendo que o seu plano de conquista de Cantão poderia ser interpretado como uma imprudência, o autor argumenta com toda a sua experiência das coisas do Oriente para reafirmar a sua convicção de que esse feito era possível, até porque os chineses não eram propriamente guerreiros valentes (disso dá inclusive dois exemplos concretos de situações por si vividas), assegurando que “a mayor dificuldade que [se] tem he sustentar Cantão, e os rios, com armada, e vigiar algum fogo em alguma poluora, por ardis que tem”⁷⁴. Se a sua proposta não tivesse sustentabilidade, declara, “não me atreuera a tratar de couzas tão fundas em terras tão arduas com outra qualquer pessoa, quanto mais com Vossa Magestade que Deos guarde”⁷⁵.

CONCLUSÃO

Dois arbitristas, duas conjunturas políticas diferentes, duas experiências, duas propostas. Em ambas, porém, e apesar da especificidade dos respectivos conteúdos, encontramos elementos comuns que apontam num mesmo sentido. Por um lado, a constatação dos problemas do império asiático português, associados a erros de planeamento e falta de organização, rigor e responsabilidade na actuação dos portugueses e à concorrência de inimigos europeus, com particular destaque para os holandeses. Por outro, a formulação de propostas visando minorar ou resolver esses constrangimentos, as quais teriam necessariamente que passar por uma transformação e uma reconversão radicais dos motivos que os causaram, por uma projecção conjunta das vertentes militar e económica, por uma alteração das mentalidades e por um papel mais interventivo por parte do Estado na fiscalização, apoio e enquadramento relativamente às iniciativas particulares, que importava incentivar. Por último, o reconhecimento da importância da China não só no contexto do comércio interasiático mas também intercontinental e o carácter fundamental do posicionamento estratégico de Macau junto ao gigante oriental, enclave ao qual deveria ser prestada uma maior atenção e concedido um maior apoio por parte das entidades metropolitanas. **RC**

Nota do autor: Este artigo foi elaborado no âmbito de uma Bolsa de Investigação concedida pelo Instituto Cultural do Governo da RAEM.

HISTÓRIA

NOTAS

- 1 Castro: 1983, p. 640. Sobre este assunto cf. também Disney: 1981, pp. 67-89.
- 2 Braudel: 1984 (2.º Vol.), p. 565.
- 3 Magalhães: 1998b, p. 11.
- 4 Boxer: 1981, p. 121.
- 5 *Ibidem*, p. 117.
- 6 Sobre toda esta questão cf. Curto: 1988b, p. 141.
- 7 A reedição destas duas obras tem a assinatura de Moses Bensabat Amzalak (em 1943 e 1955), o grande responsável pela divulgação dos trabalhos de Gomes Solis, cujos escritos eram praticamente desconhecidos de historiadores e economistas.
- 8 Biblioteca da Ajuda, Lisboa, Códice 54-XI-21, Manuscrito n.º 9. Esse texto foi publicado recentemente por Artur Teodoro de Matos (Matos: 1996), que antecede a sua transcrição de um estudo introdutório.
- 9 Solis: 1943, p. 60.
- 10 *Ibidem*, p. 7.
- 11 *Ibidem*, pp. 5-6.
- 12 *Ibidem*, p. 100.
- 13 *Ibidem*, p. 11.
- 14 *Ibidem*, p. 12.
- 15 Solis: 1955, p. 48.
- 16 Solis: 1943, p. 72.
- 17 *Ibidem*, p. 71.
- 18 *Ibidem*, p. 68.
- 19 *Ibidem*, p. 73.
- 20 *Ibidem*, p. 67.
- 21 *Ibidem*, p. 91.
- 22 *Ibidem*, p. 67.
- 23 *Ibidem*, p. 91.
- 24 *Ibidem*, p. 73.
- 25 *Ibidem*, p. 81.
- 26 Aliás, segundo Gomes Solis o ouro e a prata “*son los dioses deste mundo terreno [...] por que con ellos se halla lo que se quiere*” (Solis: 1943, p. 9). Por aqui se vê quão longe se está já da moral escolástica que dominava o discurso dos pensadores da economia nos séculos precedentes.
- 27 *Ibidem*, p. 9.
- 28 *Ibidem*, p. 76.
- 29 Gomes Solis vai mesmo mais longe, ao defender que o rei seria mais poderoso por dominar os mares do Oriente do que por ser senhor da América e de outras riquezas do Ocidente (*ibidem*, p. 86).
- 30 *Ibidem*, p. 77.
- 31 *Ibidem*, p. 90.
- 32 *Ibidem*, p. 21.
- 33 *Ibidem*, p. 157. No caso de não se querer seguir essa política de atribuição da construção de navios novos a armadores particulares, Duarte Gomes Solis considera importante que, pelo menos, seja nomeado para cada navio um fiscal que vigie todo o processo de armação e aprovisionamento das naus.
- 34 Cf. Solis: 1943, p. 66 e 1955, p. 58.
- 35 Cf. Solis: 1955, p. 19.
- 36 Cf. Solis: 1943, p. 85.
- 37 O documento esteve inédito até 1996. Cf. nota 8.
- 38 Cf. Matos: 1996, p. 436.
- 39 *Ibidem*, p. 458.
- 40 *Ibidem*, p. 458.
- 41 Cf. *Ibidem*, p. 472.
- 42 *Ibidem*, p. 463.
- 43 *Ibidem*, p. 472.
- 44 *Ibidem*, p. 474.
- 45 *Ibidem*, p. 474.
- 46 *Ibidem*, p. 468.
- 47 *Ibidem*, p. 473.
- 48 *Ibidem*, p. 478.
- 49 *Ibidem*, p. 479.
- 50 *Ibidem*, p. 481. Segundo Artur Teodoro de Matos, Cornelio Vanderly é Cornelis van der Lijn, governador-geral da Companhia holandesa das Índias Orientais entre 1645 e 1650 (Cf. nota da mesma p. 481).
- 51 *Ibidem*, p. 479.
- 52 Cf. *ibidem*, p. 479: “nenhuma [diminuição] ouue mayor e que mais ajudasse a arruinar este Estado [...] que a indecencia da nauegação mercantil”.
- 53 *Ibidem*, p. 486.
- 54 *Ibidem*, p. 490.
- 55 “Topazes” eram, segundo Artur Teodoro de Matos, os mestiços que se apresentavam como descendentes de portugueses, que falavam português, vestiam como portugueses e praticavam o Cristianismo, designando-se igualmente como tal os “cristãos naturais” que falavam português. A estes últimos aplicava-se também a denominação de “canarins” (ainda que, em rigor, esse vocábulo se reporte aos habitantes do Canará), termo que os portugueses usavam igualmente para se referir às gentes de Goa (cf. *ibidem*, p. 499, notas 106 e 107).
- 56 *Ibidem*, p. 499.
- 57 *Ibidem*, pp. 500-501.
- 58 *Ibidem*, p. 501.
- 59 *Ibidem*, p. 514.
- 60 *Ibidem*, p. 514.
- 61 *Ibidem*, p. 516.
- 62 Jorge Pinto de Azevedo fala sempre de Jacarta (“Jacatra”), em lugar de Batávia.
- 63 Matos: 1996, p. 522.
- 64 *Ibidem*, p. 523.
- 65 *Ibidem*, p. 525.
- 66 *Ibidem*, p. 525.
- 67 *Ibidem*, pp. 525-526.
- 68 *Ibidem*, p. 528.
- 69 *Ibidem*, pp. 528 e 531.
- 70 *Ibidem*, p. 531.
- 71 Cf. Loureiro: 2000, p. 176.
- 72 Matos: 1996, p. 533.
- 73 *Ibidem*, p. 538.
- 74 *Ibidem*, p. 540.
- 75 *Ibidem*, p. 542.

BIBLIOGRAFIA

Fontes

Biblioteca da Ajuda, Lisboa, Códice 54-XI-21 (Manuscrito n.º 9)
Bourdon, Léon. 1955. *Mémoires Inédits de Duarte Gomes Solis (Décembre 1621)*. Lisboa [s.n.].

Matos, Artur Teodoro de (apresentação, leitura e notas). 1996. “Advertências’ e ‘Queixumes’ de Jorge Pinto de Azevedo a D. João IV, em 1646, sobre a Decadência do Estado da Índia e o ‘Proveito’ de Macau na sua ‘Restauração’” in *Povos e Culturas*, n.º 5 – “Portugal e o Oriente: Passado e Presente”, dir. de Artur Teodoro de Matos e Carlos Laranjo Medeiros. Lisboa: Centro de Estudos dos Povos e Culturas de Expressão Portuguesa, Universidade Católica Portuguesa (texto original: 1646), pp. 431-545.

Solis, Duarte Gomes. 1943. *Discurso Sobre los Comercios de las Dos Indias, Donde se Tratan Materias Importantes de Estado y Guerra, Dirigido a la Sacra y Catolica Magestad del Rey don Felipe Quarto Nuestro Señor* (edição de Moses Bensabat Amzalak a partir da edição original de 1622). Lisboa [s.n.].

———. 1955. *Alegacion en Favor de la Compañia de la India Oriental – Comercios Ultramarinos que de Nuevo se Instituyó en el Reyno de Portugal* (edição de Moses Bensabat Amzalak a partir da edição original de 1628). Lisboa [s.n.].

Estudos

Ahmad, Afzal. 1993. “Macau: um breve estudo de desenvolvimento económico-comercial nos séculos XVII-XVIII” in *As Relações entre a Índia Portuguesa, a Ásia do Sueste e o Extremo Oriente*, Actas do VI Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa (Macau, 22 a 26 de Outubro de 1991), dir. de Artur Teodoro de Matos e Luís Filipe F. Reis Thomaz. Macau / Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses / Instituto Cultural de Macau / Instituto Português do Oriente, pp. 49-64.

Albuquerque, Luís de (dir.); Domingues, Francisco Contente (coord.). 1994. *Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses*. Lisboa: Círculo de Leitores (2 volumes).

Almodovar, António; Cardoso, José Luís. 1988. *A History of Portuguese Economic Thought*. London & New York: Routledge, “Routledge History of Economic Thought Series” (Cf. também a edição on-line da Taylor & Francis e-Library, 2002).

Alves, Jorge Manuel dos Santos. 1999. *Um Porto entre Dois Impérios: Estudos sobre Macau e as Relações Luso-Chinesas*. Macau: Instituto Português do Oriente.

Ames, Glenn J.. 2000. *Renascent Empire? The House of Braganza and the Quest for Stability in Portuguese Monsoon Asia, c. 1640-1683*. Amsterdam: Amsterdam University Press.

Amzalak, Moses Bensabat. 1922. *A Economia Política em Portugal: o Economista Duarte Gomez Solis*. Lisboa [s.n.].

———. 1928. *Do Estudo e da Evolução das Doutrinas Económicas em Portugal*. Lisboa [s.n.].

———. 1940. *Anciens Économistes Portugais*. Lisboa: Institute Français au Portugal.

———. 1943. *Uma Carta de Duarte Gomes ao Duque de Lerma*. Lisboa [s.n.].

Azevedo, António do Carmo. 1993. “O Papel fulcral de Macau no comércio entre a Índia e o Japão” in *As Relações entre a Índia Portuguesa, a Ásia do Sueste e o Extremo Oriente*, Actas do VI Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa (Macau, 22 a 26 de Outubro de 1991), dir. de Artur Teodoro de Matos e Luís Filipe F. Reis Thomaz. Macau / Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses / Instituto Cultural de Macau / Instituto Português do Oriente, pp. 447-452.

Barata, José Alberto Leitão. 1993. “A rota portuguesa do Japão (1571-1639)” in *Mare Liberum: Revista de História dos Mares*, n.º 6, Dezembro. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, pp. 49-54.

Bastien, Carlos. 2001. “A divisão da história do pensamento económico português em períodos” in *Revista de História Económica e Social*, dirigida por Vitorino Magalhães Godinho, Nuno Valério e Jaime Ferreira. Lisboa: n.º 1, 2.ª série, 1.º semestre, pp. 53-89.

Bethencourt, Francisco. 1998a. “Competição entre impérios europeus” in *História da Expansão Portuguesa*, dir. de Francisco Bethencourt e Kirti Chaudhuri, vol. II – *Do Índico ao Atlântico (1570-1697)*. Lisboa: Círculo de Leitores, pp. 361-382.

———. 1998b. “O Estado da Índia” in *História da Expansão Portuguesa*, dir. de Francisco Bethencourt e Kirti Chaudhuri, vol. II – *Do Índico ao Atlântico (1570-1697)*. Lisboa: Círculo de Leitores, pp. 284-314.

———. 1998c. “O Estado da Índia” in *História da Expansão Portuguesa*, dir. de Francisco Bethencourt e Kirti Chaudhuri, vol. III – *O Brasil na Balança do Império (1697-1808)*. Lisboa: Círculo de Leitores, pp. 250-269.

Bodian, Miriam. 1997. *Hebrews of the Portuguese Nation: Conversos and Community in Early Modern Amsterdam*. Bloomington: Indiana University Press.

Boyajian, James C.. 1993. *Portuguese Trade under the Habsburgs, 1580-1640*. Baltimore and London: The Johns Hopkins University Press.

Boxer, Charles Ralph. 1981. *O Império Colonial Português (1415-1825)*. Lisboa: Edições 70.

———. 1982. *A Índia Portuguesa em Meados do Século XVII*. Lisboa: Edições 70.

———. 1988. *The Great Ship from Amacon*. Macau: Instituto Cultural de Macau / Centro de Estudos Marítimos de Macau.

———. 1990. *Fidalgos no Extremo Oriente, 1550-1770: Factos e Lendas de Macau Antigo*. Lisboa / Macau: Fundação Oriente / Centro de Estudos Marítimos de Macau.

Braudel, Fernand. 1983-84. *O Mediterrâneo e o Mundo Mediterrânico na Época de Filipe II*. Lisboa: Publicações Dom Quixote (2 volumes).

Cardoso, José Luís. 1997. *Pensar a Economia em Portugal: Digressões Históricas*. Lisboa: Difel, Coleção “Memória e Sociedade”.

———. 2001. *História do Pensamento Económico Português: Temas e Problemas*. Lisboa: Livros Horizonte, Coleção “Temas de História de Portugal”.

HISTÓRIA

- Cardoso, José Luís (coord.). 2001. *Dicionário Histórico de Economistas Portugueses*. Lisboa: Temas e Debates.
- Castro, Armando de. 1978. *As Doutrinas Económicas em Portugal na Expansão e na Decadência (Séculos XVI a XVIII)*. Lisboa: Instituto de Cultura Portuguesa / Secretaria de Estado da Cultura / Ministério da Educação e Cultura, “Biblioteca Breve – Série Pensamento e Ciência”.
- . 1983. “A economia da Expansão Ultramarina” in *História de Portugal*, vol. 2 – 1245-1640, dir. de José Hermano Saraiva. Lisboa: Publicações Alfa, pp. 629-657.
- Chang Tien-Tsê. 1997. *O Comércio Sino-Português entre 1514 e 1644*. Macau: Instituto Português do Oriente, Coleção “Memória do Oriente”.
- Chaudhuri, Kirti N.. 1989. *Trade and Civilisation in the Indian Ocean. An Economic History from the Rise of Islam to 1750*. Cambridge: Cambridge University Press.
- . 1998a. “A concorrência holandesa e inglesa” in *História da Expansão Portuguesa*, dir. de Francisco Bethencourt e Kirti Chaudhuri, vol. II – *Do Índico ao Atlântico (1570-1697)*. Lisboa: Círculo de Leitores, pp. 82-106.
- . 1998b. “O comércio asiático” in *História da Expansão Portuguesa*, dir. de Francisco Bethencourt e Kirti Chaudhuri, vol. II – *Do Índico ao Atlântico (1570-1697)*. Lisboa: Círculo de Leitores, pp. 194-212.
- . 1998c. “O impacto da Expansão Portuguesa no Oriente” in *História da Expansão Portuguesa*, dir. de Francisco Bethencourt e Kirti Chaudhuri, vol. I – *A Formação do Império (1415-1570)*. Lisboa: Círculo de Leitores, pp. 487-511.
- . 1998d. “O império na economia mundial” in *História da Expansão Portuguesa*, dir. de Francisco Bethencourt e Kirti Chaudhuri, vol. II – *Do Índico ao Atlântico (1570-1697)*. Lisboa: Círculo de Leitores, pp. 248-270.
- . 1998e. “Presença europeia, mercados asiáticos e comércio no Oceano Índico” in *História da Expansão Portuguesa*, dir. de Francisco Bethencourt e Kirti Chaudhuri, vol. III – *O Brasil na Balança do Império (1697-1808)*. Lisboa: Círculo de Leitores, pp. 121-137.
- Coelho, António Borges. 1996. *Duarte Gomes Solis: Portugal e o Império*. Lisboa: Academia de Marinha (texto de uma comunicação apresentada na Academia de Marinha em 4 de Janeiro de 1996).
- Correa Calderon, Evaristo. 1982. *Registro de Arbitristas, Economistas e Reformadores Españoles (1500-1936). Catalogo de Impresos e Manuscritos*. Madrid: Fundación Universitaria Española. “Documentos Históricos, 11”.
- Costa, João Paulo Oliveira e. 1989a. “A colonização portuguesa na Ásia” in *Portugal no Mundo*, dir. de Luís de Albuquerque. Lisboa: Publicações Alfa / Selecções do Reader's Digest (ed. de 1993). Vol. II, Parte 1, pp. 158-179.
- . 1989b. “Os portugueses na China” in *Portugal no Mundo*, dir. de Luís de Albuquerque. Lisboa: Publicações Alfa / Selecções do Reader's Digest (ed. de 1993). Vol. II, Parte 2, pp. 500-516.
- Cruz, Maria Leonor Garcia da. 1994. “Reflexões sobre os ‘Fumos da Índia’” in *História de Portugal: Dos Tempos Pré-Históricos aos Nossos Dias*, dir. de João Medina, vol. V – *Os Descobrimentos: II – Os Impérios*. Amadora: Ediclube, pp. 265-293.
- Cruz, M. Rosário S. Themudo Barata A.. 1988. *O Sistema de Distribuição das Cargas nas Armadas da Índia*. Lisboa: I.N.I.C..
- Curto, Diogo Ramada. 1988a. “A economia portuguesa no tempo do Alvitismo” in *Contribuições para a História do Pensamento Económico em Portugal: Comunicações Apresentadas no Seminário sobre História do Pensamento em Portugal organizado em Outubro de 1987 pelo Centro de Investigação Sobre Economia Portuguesa (CISEP) do Instituto Superior de Economia*, Organização de José Luís Cardoso. Lisboa: Publicações Dom Quixote, pp. 15-21.
- . 1988b. *O Discurso Político em Portugal (1600-1650)*. Lisboa: Projecto Universidade Aberta, Centro de Estudos de História e Cultura Portuguesa, Coleção “Temas de Cultura Portuguesa, 12”.
- . 1998a. “As práticas de escrita” in *História da Expansão Portuguesa*, dir. de Francisco Bethencourt e Kirti Chaudhuri, vol. III – *O Brasil na Balança do Império (1697-1808)*. Lisboa: Círculo de Leitores, pp. 421-269.
- . 1998b. “Cultura escrita e práticas de identidade” in *História da Expansão Portuguesa*, dir. de Francisco Bethencourt e Kirti Chaudhuri, vol. II – *Do Índico ao Atlântico (1570-1697)*. Lisboa: Círculo de Leitores, pp. 458-531.
- Das Gupta, Ashin. 1982. “India Merchants and the Trade in the Indian Ocean, c. 1500-1750” in *The Cambridge Economic History of India, c. 1200 - c. 1750*. Cambridge: Cambridge University Press. vol. I, pp. 407-433.
- . 1994. *Merchants of Maritime India, 1500-1800*. Aldershot: Variorum.
- Disney, Anthony R.. 1981. *A Decadência do Império da Pimenta: Comércio Português na Índia no Início do Século XVII*. Lisboa: Edições 70.
- . 1989a. “A queda de Ormuz, Malaca e Mombaça” in *Portugal no Mundo*, dir. de Luís de Albuquerque. Lisboa: Publicações Alfa / Selecções do Reader's Digest (ed. de 1993). Vol. III, Parte 1, pp. 38-50.
- . 1989b. “Retração da esfera de influência portuguesa no Oriente (Século XVII)” in *Portugal no Mundo*, dir. de Luís de Albuquerque. Lisboa: Publicações Alfa / Selecções do Reader's Digest (ed. de 1993). Vol. III, Parte 1, pp. 77-89.
- Domingues, Francisco Contente. 1998. *A Carreira da Índia*. [Lisboa]: CTT Correios de Portugal – Clube do Coleccionador.
- Duffy, James. 1955. *Shipwreck and Empire. Being an Account of Portuguese Maritime Disaster in a Century of Decline*. Cambridge: Harvard University Press.
- Flores, Jorge Manuel. 1993. “Macau e o comércio da baía de Cantão (séculos XVI e XVII)” in *As Relações entre a Índia Portuguesa, a Ásia do Sueste e o Extremo Oriente*, Actas do VI Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa (Macau, 22 a 26 de Outubro de 1991), dir. de Artur Teodoro de Matos e Luís Filipe F. Reis Thomaz. Macau / Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses / Instituto Cultural de Macau / Instituto Português do Oriente, pp. 21-48.
- Frutuoso, Eduardo; Lopes, António; Guinote, Paulo. 1994. “O movimento da Carreira da Índia nos séculos XVI-XVIII” in

- I Simpósio de História Marítima – As Navegações Portuguesas no Atlântico e o Descobrimento da América*. Lisboa: Academia de Marinha, pp. 199-264 (também em *Mare Liberum: Revista de História dos Mares*, n.º 4, 1994. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, pp.187-265, embora com alguns erros tipográficos nos quadros).
- Godinho, V. Magalhães. 1968. “Rota do Cabo” in *Dicionário de História de Portugal*. Lisboa: Iniciativas Editoriais. Vol. III, pp. 673-692 (também em *Ensaio II – Sobre História de Portugal*. Lisboa: Sá da Costa, 1978, pp. 283-322).
- _____. 1981-83. *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*. Lisboa: Presença (4 volumes).
- _____. 1982. *Les Finances de l’État Portugais des Indes Orientales (1517-1635). Matériaux pour une Étude Structurale et Conjoncturelle*. Paris: Fundação Calouste Gulbenkian.
- _____. 1990. *Mito e Mercadoria, Utopia e Prática de Navegar: Séculos XIII-XVIII*. Lisboa: Difel.
- Guinote, Paulo; Frutuoso, Eduardo; Lopes, António. 1998 . *Naufraços e Outras Perdas da Carreira da Índia (Séculos XVI e XVII)*. Lisboa: Grupo de Trabalho do Ministério da Educação para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses.
- _____. *As Armadas da Índia; 1497-1835*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses.
- Gunn, Geoffrey C.. 1998. *Ao Encontro de Macau: Uma Cidade-Estado Portuguesa na Periferia da China, 1557-1999*. Macau: Comissão Territorial de Macau para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses / Fundação Macau.
- Jesus, C. A. Montalto de. 1990. *Macau Histórico*. Macau: Livros do Oriente.
- Lobato, Manuel. 1999. *Política e Comércio dos Portugueses na Insulíndia: Malaca e as Molucas de 1575 a 1605*. Macau: Instituto Português do Oriente, Coleção “Memória do Oriente”.
- Loureiro, Rui Manuel. 1994. “Macau” in *Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses*, dir. de Luís de Albuquerque, coord. de Francisco Contente Domingues. Lisboa: Círculo de Leitores.
- _____. 1996. *Em Busca das Origens de Macau*. Lisboa: Grupo de Trabalho do Ministério da Educação para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses.
- _____. 1999. *Guia de História de Macau: 1500-1900*. Macau: Comissão Territorial de Macau para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses.
- _____. 2000. *Fidalgos, Missionários e Mandarins. Portugal e a China no Século XVI*. Lisboa: Fundação Oriente.
- Magalhães, Joaquim Romero. 1998a. “As tentativas de recuperação asiática” in *História da Expansão Portuguesa*, dir. de Francisco Bethencourt e Kirti Chaudhuri, vol. III – *O Brasil na Balança do Império (1697-1808)*. Lisboa: Círculo de Leitores, pp. 43-59.
- _____. 1998b. “Os limites da expansão asiática” in *História da Expansão Portuguesa*, dir. de Francisco Bethencourt e Kirti Chaudhuri, vol. II – *Do Índico ao Atlântico (1570-1697)*. Lisboa: Círculo de Leitores, pp. 8-27.
- Magalhães, José Calvet de. 1967. *História do Pensamento Económico em Portugal: Da Idade Média ao Mercantilismo*. Separata do *Boletim de Ciências Económicas*, vols. VIII, IX, X, XI e XII. Coimbra [s.n.].
- Marques, A. H. de Oliveira (dir.). 2000. *História dos Portugueses no Extremo Oriente*. Lisboa: Fundação Oriente (4 volumes, 6 tomos).
- Mattoso José (dir.). 1993. *História de Portugal. III – No Alvorecer da Modernidade (1480-1620)*. Lisboa: Estampa.
- Mourre, Michel. 199. *Dicionário de História Universal*. Porto: Edições Asa (3 volumes).
- Oliveira, António de. 1982. *Álvaro Ferreira de Vera, Arbitrista*. Separata da *Revista Portuguesa de História*, Tomo XIX. Coimbra: Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra – Instituto de História Económica e Social.
- Pearson, M. N.. 1990. *Os Portugueses na Índia*. Lisboa: Teorema.
- Pedreira, Jorge M.. 1998. “As consequências económicas do império: Portugal (1415-1822)”, *Análise Social*. Lisboa: Universidade de Lisboa – Instituto de Ciências Sociais. Quarta Série, vol. XXXIII, n.ºs 146-147, 2.º-3.º, pp. 433-461.
- Phillips, Carla Rahn. 1993. “The Growth and Composition of Trade in the Iberian Empires, 1450-1750” in Tracy, James – *The Rise of Merchant Empires. Long-distance Trade in the Early Modern World, 1350-1750*. 1993, pp. 34-101.
- Pires (S. J.), Benjamim Videira. 1994. *A Viagem de Comércio Macau-Manila nos Séculos XVI a XIX* (Comunicação apresentada ao V Congresso da Associação Internacional de Historiadores da Ásia). Macau: Centro de Estudos Marítimos de Macau, 2.ª ed..
- _____. 1995. *Taprobana e Mais Além... Presenças de Portugal na Ásia*. Macau: Instituto Cultural de Macau.
- Ptak, Roderich. 1992. “Early Sino-Portuguese Relations up to the Foundation of Macao” in *Mare Liberum: Revista de História dos Mares*, n.º 4, 1994. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, pp. 289-297.
- _____. 1996. “A China Meridional e o comércio marítimo no Este e no Sudeste da Ásia, entre 1600 e 1750” in *Povos e Culturas*, n.º 5 – “Portugal e o Oriente: Passado e Presente”, dir. de Artur Teodoro de Matos e Carlos Laranjo Medeiros. Lisboa: Centro de Estudos dos Povos e Culturas de Expressão Portuguesa, Universidade Católica Portuguesa, pp. 199-217.
- Reid, Anthony. 1993. *Southeast Asia in the Age of Commerce, 1450-1680*. Vol. II – *Expansion and Crisis*; New Haven/London: Yale University Press.
- Ribeiro, Orlando. 1994. *Originalidade da Expansão Portuguesa*. Lisboa: Edições João Sá da Costa.
- Russell-Wood, A. J. R.. 1985. “Men Under Stress: The Social Environment of the Carreira da Índia, 1550-1750” in *II Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa*. Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical, pp. 19-35.
- Said, Edward. 2004. *Orientalismo: Representações Ocidentais do Oriente*. Lisboa: Edições Cotovia.
- Saldanha, António Vasconcelos de. 1995. *A “Memória sobre o Estabelecimento dos Portugueses em Macau” do Visconde de Santarém: Os Primórdios da Discussão da Legitimidade da Presença dos Portugueses em Macau*. Macau: Instituto Português do Oriente, Coleção “Memória do Oriente”.

HISTÓRIA

- Santos, Maria Emília Madeira. 1984. *O Problema da Segurança das Rotas e a Concorrência Luso-Holandesa antes de 1620*. Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical.
- Seabra, Isabel Leonor da Silva Diaz de. 1991-1992. "As linhas de cruzamento inter-regional na Ásia: Algumas redes de comércio" in *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*; Série 109.^a, n.ºs 1-6, Janeiro-Julho de 1991 (pp. 37-44), n.ºs 7-12, Julho-Dezembro de 1991 (pp. 27-38); Série 110.^a, n.ºs 1-12, Janeiro-Dezembro de 1992 (pp. 53-70). Lisboa: Sociedade de Geografia de Lisboa.
- Shirodkar, P. P. 1993. "Portugal in the Far East: Trade Strategy in the 17th Century" in *As Relações entre a Índia Portuguesa, a Ásia do Sueste e o Extremo Oriente*, Actas do VI Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa (Macau, 22 a 26 de Outubro de 1991), dir. de Artur Teodoro de Matos e Luís Filipe F. Reis Thomaz. Macau / Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses / Instituto Cultural de Macau / Instituto Português do Oriente, pp. 349-375.
- Silva, Chandra R. da. 1974. "The Portuguese East India Company, 1628-1633" in *Luso-Brazilian Review*. Vol. 2, n.º 2.
- Silva, José Gentil da. 1966. "L'Appel aux Capitaux Étrangers et le Processus de Formation du Capital Marchand au Portugal du XIV au XVIIe siècles" in *Les Aspects Internationaux de la Découverte Océanique aux XVe et XVIe siècles*; Paris; S.E.V. P.E.N., pp. 343-363.
- . 1981. "Solis, Duarte Gomes" in *Dicionário de História de Portugal*, dir. de Joel Serrão. Porto: Livraria Figueirinhas. Vol. VI (reedição).
- Sousa, Ivo Carneiro de. 2004. *Ásia e Europa na História da Globalização*. Lisboa: Centro Português de Estudos do Sudeste Asiático.
- Sousa, George Bryan. 1991. *A Sobrevivência do Império: Os Portugueses na China (1630-1754)*. Lisboa: D. Quixote.
- . 1993. "Commerce and capital: Portuguese maritime losses in the South China Sea, 1600-1754" in *As Relações entre a Índia Portuguesa, a Ásia do Sueste e o Extremo Oriente*, Actas do VI Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa (Macau, 22 a 26 de Outubro de 1991), dir. de Artur Teodoro de Matos e Luís Filipe F. Reis Thomaz. Macau / Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses / Instituto Cultural de Macau / Instituto Português do Oriente, pp. 321-348.
- Sprengard, Karl A.; Ptak, Roderick (ed.). 1994. *Maritime Asia. Profit maximisation, ethics and trade structure (c. 1300-1800)*. Wiesbaden: Harrassowitz Verlag.
- Steenstaad, Niels. 1973. *Carracks, caravans and companies. The structural crisis in the European-Asian trade in the early 17th century*. Odense: Scandinavian Institute of Asian Studies Monograph Series.
- Stevens, Harm. 1998. *Dutch enterprise and the VOC: 1602-1799*. Amsterdam: Walburg Pers / Rijksmuseum Amsterdam.
- Stuart-Fox, Martin. 2003. *A short History of China and Southeast Asia: Tribute, trade and influence*. Crows Nest: Allen & Unwin.
- Subrahmanyam, Sanjay. 1989a. "Os holandeses na Insulândia e no Ceilão" in *Portugal no Mundo*, dir. de Luís de Albuquerque. Lisboa: Publicações Alfa / Selecções do Reader's Digest (ed. de 1993). Vol. III, Parte 1, pp. 51-64.
- . 1989b. "Portugal no jogo das lutas interimperialistas (Finais do século XVI - Primeira metade do século XVII)" in *Portugal no Mundo*, dir. de Luís de Albuquerque. Lisboa: Publicações Alfa / Selecções do Reader's Digest (ed. de 1993). Vol. III, Parte 1, pp. 65-76.
- . 1993. "Through the Looking Glass: Some Comments on Asian Views of the Portuguese in Asia, 1500-1700" in *As Relações entre a Índia Portuguesa, a Ásia do Sueste e o Extremo Oriente*, Actas do VI Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa (Macau, 22 a 26 de Outubro de 1991), dir. de Artur Teodoro de Matos e Luís Filipe F. Reis Thomaz. Macau / Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses / Instituto Cultural de Macau / Instituto Português do Oriente. Pp. 377-403.
- . 1995. *O Império Asiático Português, 1500-1700. Uma História Política e Económica*. Lisboa: Difel. Coleção "Memória e Sociedade".
- Thomaz, Luís Filipe F. Reis. 1993. "Do Cabo Espichel a Macau: Vicissitudes do Corso Português" in *As Relações entre a Índia Portuguesa, a Ásia do Sueste e o Extremo Oriente*, Actas do VI Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa (Macau, 22 a 26 de Outubro de 1991), dir. de Artur Teodoro de Matos e Luís Filipe F. Reis Thomaz. Macau / Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses / Instituto Cultural de Macau / Instituto Português do Oriente, pp. 537-568.
- . 1994a. "Estado da Índia" in *Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses*. Lisboa: Círculo de Leitores. Vol. I, pp. 388-395.
- . 1994b. *De Ceuta a Timor*. Lisboa: Difel.
- Tracy, James (ed.). 1993. *The rise of merchant empires. Long-distance trade in the Early Modern World, 1350-1750*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Tracy, James (ed.). 1997. *The political economy of merchant empires. State power and world trade, 1350-1750*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Velez, Manuela Blanco. 1993. "A primeira Capitania Geral de Macau, 1623-1626", in *As Relações entre a Índia Portuguesa, a Ásia do Sueste e o Extremo Oriente*, Actas do VI Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa (Macau, 22 a 26 de Outubro de 1991), dir. de Artur Teodoro de Matos e Luís Filipe F. Reis Thomaz. Macau / Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses / Instituto Cultural de Macau / Instituto Português do Oriente, pp. 7-20.
- Vidago, João. 1966. "Anotações a uma Bibliografia da 'Carreira da Índia'" in *Studia* n.º 18. Lisboa, pp. 209-241.
- . 1969. "Sumário da Carreira da Índia (1497-1640)" in *Anais do Clube Militar Naval*. Lisboa. n.ºs 1-3 a 10-12.
- . 1975. *Calendário das Armadas da Índia (1497-1640)*. Separata dos *Anais do Clube Militar Naval*. Lisboa.
- Vilar, Pierre. 1990. *Ouro e Moeda na História*. Mem Martins: Publicações Europa-América, Coleção "Fórum da História, 5".
- Villiers, Patrick e outros. 1997. *Les Européens et la mer: De la découverte à la colonisation (1455-1860)*. Paris: Ellipses.
- Wu Zhiliang. 1999. *Segredos da Sobrevivência – História Política de Macau*. Macau: Associação de Educação de Adultos de Macau.