

Apresentação

IVO CARNEIRO DE SOUSA*

Toda a nossa força seja no Mar, porque se nele não formos poderosos tudo logo será contra nós. Enquanto no Mar fordes poderoso, tereis a Índia por Vossa, e se isso não tiverdes no mar, pouco vos prestará Fortaleza na terra.

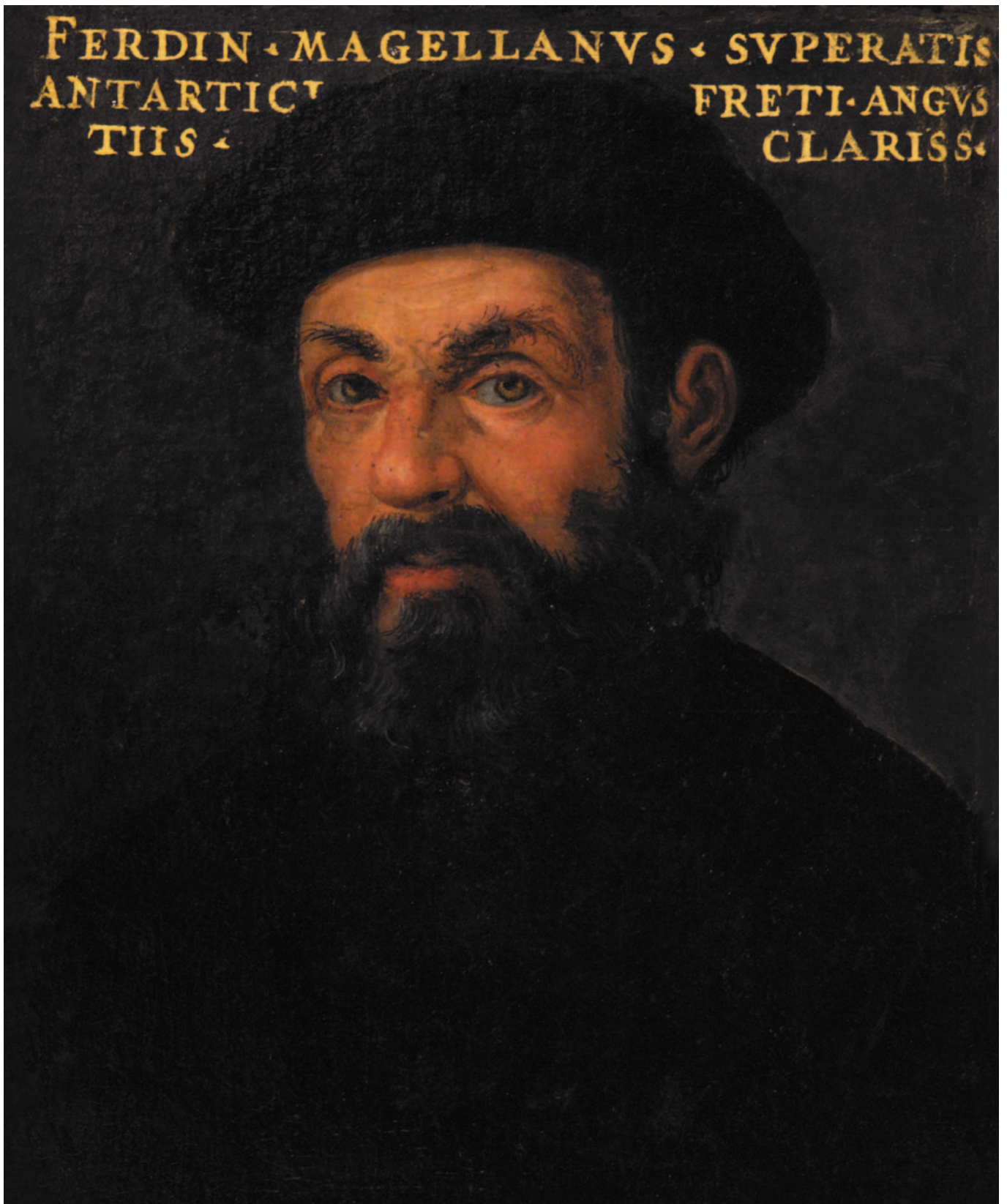
D. Francisco de Almeida, primeiro vice-rei português da Índia, carta ao rei de Portugal, D. Manuel I (1509)

Em Outubro de 2004, um seminário organizado conjuntamente pela Universidade de Santo Tomás, em Manila, e pelo Centro Português de Estudos do Sudeste Asiático (CEPESA) procurou discutir a grande viagem transoceânica dirigida por Fernão de Magalhães como a “primeira viagem histórica da globalização”. Tratava-se de ampliar o debate entre historiadores e outros cientistas sociais sobre o próprio tema da globalização, procurando perspectivá-lo também enquanto “processo” com demoradas raízes históricas, convocando a longa expedição de Magalhães como um importante paradigma processual do alargamento de novas modalidades de circulação de tratos económicos, intercâmbio de ideias e cruzamento de culturas. Para além da discussão sobre a própria viagem, entre 1519 e 1522, continua a interessar investigar as suas consequências no contexto do primeiro grande caso de rivalidade colonial europeia que, cruzando sistematicamente as estratégias assimétricas ibéricas na Ásia e nas Américas, se projectou especialmente na competição em torno dos acessos marítimos aos ricos câmbios comerciais do Sudeste Asiático e dos mares do Sul da China.

Reaberta em torno da posse e circulação marítima nas Molucas e nas Filipinas na sequência da grande aventura liderada por Fernão de Magalhães, a concorrência entre Portugal e a Espanha concretiza um debate fundamental na ordem da construção e da negociação da movimentação política e mercantil dos dois países ibéricos na América e na Ásia que se alargaria por todo o século XVI, incluindo a especialização de complexas formas de imbricação asiática dos dois “impérios” em que a relação Macau-Manila subsistiria na longa duração como um dos elementos mais marcantes. Se o Tratado de Tordesilhas, assinado pelos reis de Portugal e de Espanha em 1494, destaca uma fórmula de equilíbrio de duas expansões com orientações estratégicas geográficas diferentes, mas concordantes na mesma defesa de um ideário exclusivista de *mare clausum*, já a grande viagem de Magalhães unindo o Atlântico e o Pacífico representa claramente uma renovada etapa na estreita comunicação entre a exploração colonial das Américas e a movimentação comercial europeia na Ásia, em particular no Sudeste Asiático, exagerando problemáticamente as próprias dimensões e capacidades ibéricas de movimentação em grandes escalas marítimas, muito mais vastas e complexas do que as limitadas possibilidades de controlo e investimento dos reinos ibéricos que se estendiam limitadamente desde a mobilização demográfica aos investimentos de capitais.

Em termos historicamente mais precisos, importa fixar que a longa expedição oceânica organizada por Fernão de Magalhães decorre num contexto histórico sintetizando uma fase original das expansões marítimas ibéricas, a sumariar entre 1492 e 1519. Ao longo destas quase três décadas de grandes investimentos na identificação dos principais itinerários de acesso à

* Doutoramento em Cultura Portuguesa com Agregação em História. Professor no Departamento de História da Faculdade de Letras da Universidade do Porto e Professor Visitante do Instituto de Estudos Europeus de Macau. Investigador-coordenador do Centro Português de Estudos do Sudeste Asiático (CEPESA). Actualmente é bolseiro do Instituto Cultural do Governo da R.A.E.M.



Retrato de Fernão de Magalhães de autor desconhecido. Cortesia do Kunsthistorisches Museum, Viena.

A PRIMEIRA VIAGEM HISTÓRICA DA GLOBALIZAÇÃO

América do Sul e aos mares do Índico, a competição político-comercial entre o reino de Portugal e uma Espanha finalmente unificada afasta-se completamente das vias históricas do confronto militar em território ibérico para passar a especializar outros investimentos políticos e diplomáticos que foram (re)edificando o tema de uma soberania absoluta em estreita conexão com as novas justificações e prioridades que, do teo-religioso ao jurídico, integraram na ordem do discurso político oficial as respectivas “descobertas e expansões”. No interior deste cruzamento com pretensões “planetárias” e imperiais divergentes, a longa viagem projectada e dirigida com dureza por Fernão de Magalhães destaca precisamente um modelo de movimentação “global”, concretizado na pluralidade euro-asiática da sua tripulação e na sua rota planetária, exemplificando ainda o optimismo da liderança ibérica na definitiva consagração universal do cristianismo e no controlo da integração “civilizacional” do “novo mundo”, noção progressivamente mais fundamental no ordenamento político, económico e cultural das monarquias ibéricas. Por isso, a longa e perigosa circum-navegação do orbe que o grande navegador português nunca completaria deixou rapidamente de celebrar o tempo factual da expedição para se vazar em complicada disputa político-jurídica, nomeadamente em torno da posse das Molucas, mobilizando igualmente uma ampla representação textual e documental que, reorganizando as divergências ibéricas de tempos comerciais e políticos ou de espaços e cartografias da Ásia mais longínqua, procurou balizar os principais direitos da expansão ibérica na competitiva construção posterior de uma ordem colonial europeia na Ásia e na América do Sul, os espaços que a descoberta do estreito de Magalhães e a identificação da navegação do Pacífico passavam definitivamente a cruzar.

A partir da ansiada chegada da pequena frota de Vasco da Gama a Calecute, em 1498, inaugura-se um demorado processo de circulação política, comercial e social portuguesa no mundo asiático. Esta presença começa a formalizar-se politicamente com a nomeação, quinhentos anos atrás, do primeiro vice-rei português, Francisco de Almeida, iniciando a construção das bases do que viria a identificar-se como *Estado da Índia*, um paradoxal corpo político-institucional que ainda se manejava no período salazarista quando, em 1961, a nova Índia independente ocupou e integrou na sua ordem nacional os enclaves coloniais de Goa, Damão

e Diu. Com as conquistas de vários enclaves sob a decidida direcção de Afonso de Albuquerque – Goa em 1510, Malaca em 1511 e Ormuz em 1515 –, a circulação e fixação portuguesa em diferentes espaços asiáticos tenta estruturar o principal motor estratégico da presença portuguesa: oferecer mais segurança à intermediação dos milenares intercâmbios económicos entre as economias da Índia, da China e do Sudeste Asiático. Tratava-se, em rigor, de tentar apanhar um

D. Francisco de Almeida, vice-rei da Índia, 1505-1509. In Francisco Xavier Valeriano de Sá, *Vice-Reis e Governadores da Índia*, Macau: Comissão Territorial de Macau para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1999.



THE HISTORIC FIRST JOURNEY OF GLOBALISATION

comboio comercial com um animado movimento plurissecular para o qual os portugueses tentavam oferecer serviços, intermediação, segurança e dominação de alguns dos seus principais pontos/portos estratégicos. Rapidamente, agentes oficiais e privados portugueses descobrem também que os lucros destes tratos asiáticos não dependiam apenas da sua movimentação longínqua e demorada em direcção à Europa, através do sistema anual da “carreira da Índia” ligando Lisboa a Cochim, primeiro, e depois a Goa. Era igualmente possível garantir lucros significativos e construir fortunas pessoais operando no interior da triangulação comercial entre o Índico, o Sudeste Asiático e os mares do Sul da China. Contra, tanto as concorrências locais quanto a movimentação comercial islâmica nestas partes orientais do mundo, os portugueses tentaram firmar uma rede interligada de enclaves e posições comerciais nos principais portos estratégicos da região, defendidos não apenas por algumas fortalezas impressionantes, como na cidade de Malaca, mas sobretudo pela superioridade da movimentação das embarcações e do poder de fogo da artilharia naval portuguesa que, em meados do século XVI, conseguiu talvez concentrar nos espaços asiáticos cerca de 1500 grandes bocas de fogo.¹

Os mares da Ásia e, sobretudo, os mares do Sul da China e do Sudeste Asiático eram vastos e frequentados por milhares de embarcações transportando anualmente diferentes produções locais, das especiarias aos alimentos, passando pelos objectos sumptuários, a prata ou o ouro. Ao longo do século XVI, nenhuma potência ou poder regionais conseguia dominá-los, muito menos um pequeno reino europeu como Portugal que, neste período, não reunia mais de 1,5 milhões de pessoas e mobilizava uma economia interna deficiente em estruturas alimentares, capacidades industriais e excedentes demográficos. Assim, a presença comercial portuguesa nos mares asiáticos explorou modalidades de sobrevivência que viriam a encontrar na associação entre uma rede de enclaves portuários e a superioridade dos equipamentos navais o seu principal motor de movimentação estratégica. A forma política e protocolar designada por *Estado da Índia*, dirigida por um vice-rei ou governador, primeiro sediado em Cochim e, a partir da década de 1530, em Goa, organizava a segurança de uma rede de enclaves, fortalezas, feitorias e cidades que, englobando cerca de meia centena de posições em meados do século

XVI, se estendia da África Oriental a Macau e Timor. Esta rede era anualmente mobilizada para assegurar uma ligação regular com a Europa através desse sistema da “carreira da Índia”, concretizando principalmente um rico negócio de monopólio do rei que fornecia prata europeia contra as muito procuradas especiarias da Índia e do Sudeste Asiático. Longe da ordem lucrativa deste circuito oficial, o *Estado da Índia*, da corte do vice-rei aos pequenos funcionários, burocratas e soldados, sobrevivia da exploração de receitas locais: tributos monetários cobrados às embarcações locais que navegassem ao longo da costa ocidental da Índia e nos estreitos de Malaca; algumas rendas e taxas sobre terras entregues aos portugueses, sobretudo em Goa e no Ceilão; ganhos obtidos nas concessões das viagens dos tratos a Malaca, às Molucas e ao Japão. Tratava-se, assim, de uma rede de enclaves marítimos excessivamente dependente da capacidade portuguesa, oficial e privada, de oferecer serviços e segurança aos movimentos marítimos comerciais entre a costa ocidental da Índia e os insulados mares do Sudeste Asiático.²

Viviam no século XVI nestas diferentes dezenas de enclaves portugueses na Ásia no máximo 200 000 pessoas, entre as quais circulavam talvez cerca de 15 000 europeus, incluindo as suas descendências euro-asiáticas e os seus escravos. Estes portugueses e outros europeus eram sistematicamente obrigados a recorrer a alianças e concessões laboriosamente negociadas com poderes locais tantas vezes sendo autorizados a aplicar a justiça de acordo com as suas normas tradicionais, entregando alguns rendimentos aos capitães e feitores destes enclaves depois de ficarem com a sua parte. Neste contexto, o modelo da cidade e região de Goa, “casa” e corte mais permanente do vice-rei ou do governador, era quase excepcional ao ser marcado pela tentativa violenta e sectária de edificação de uma cidade cristã, apoiada na discriminação social e religiosa, na destruição de templos e espaços de outras religiões, incluindo a vigilante organização de um Tribunal da Inquisição. Pelo contrário, eram os modelos de enclaves como Malaca que dominavam a rede asiática de posições portuguesas. Descobriam-se nestes casos cidades em que apenas um intramuros amuralhado protegia a população cristã europeia, seus descendentes mestiços e escravos, bem como parte dos equipamentos políticos, administrativos, militares e religiosos, enquanto bairros exteriores organizavam pela etnicidade, agrupamento mercantil ou pertença

A PRIMEIRA VIAGEM HISTÓRICA DA GLOBALIZAÇÃO

religiosa outras populações nativas e asiáticas, normalmente autorizadas a praticar tanto os seus cultos como as suas ordens de justiça. Este modelo de sobrevivência praticamente não englobava ocupações territoriais vastas nos interiores continentais ou insulares, não mobilizando também explorações agrícolas ou industriais significativas. A segurança destes enclaves dependia duplamente das suas estratégias de sobrevivência negociada e da sua capacidade de articulação e segurança marítimas.

No entanto, ao longo dos séculos XVI e XVII, as actividades marítimas comerciais e militares portuguesas eram regularmente limitadas pelo sistema regional das monções, pelo que a mobilização militar só era necessária durante os meses do Verão regional, entre Setembro a Dezembro. Neste curto período, organizavam-se frotas poderosas que, saídas principalmente dos enclaves da Índia Ocidental e, mais esporadicamente, de Malaca, se especializaram em acções tanto de defesa do sistema marítimo português de cobrança de impostos como em ataques a pirataria, concorrências comerciais, muitas actividades de corso e rapina que incluíam mesmo ataques dramaticamente violentos aos comboios de peregrinos muçulmanos que, do Sudeste Asiático ou da Índia, procuravam chegar a Meca. Esta violência naval portuguesa era absolutamente fundamental para estruturar um sistema de controlo da circulação marítima que, com expressão fiscal e alfandegária, concretizava um sistema de “cartazes”, uma espécie de passaporte marítimo comprado nos enclaves portugueses sem o qual qualquer navio em circulação pelos mares asiáticos corria o risco de violentas represálias das armadas portuguesas.

Este sistema era especialmente eficaz no controlo dos estreitos de Malaca e na circulação comercial nas costas do Malabar, mas praticamente não existia nas vastas zonas de periferia que, atravessadas regularmente por embarcações e comerciantes portugueses, não conseguiam organizar a defesa de outros enclaves portuários permanentes. No caso do Sudeste Asiático, a principal zona de periferia da circulação marítima comercial portuguesa encontrava-se no arquipélago das Filipinas, cujas ilhas mais a sul, em torno de Mindanao, foram cíclicamente percorridas, visitadas e utilizadas economicamente pela navegação comercial portuguesa nas suas ligações à cidade de Malaca e no acesso aos tratos comerciais dos mares e ilhas do Sul da China.

O “direito” que justificava a prioridade da presença colonial portuguesa na Ásia fundamentava-se primeiramente no vetusto tratado de Tordesilhas, negociado e acordado pelos reis de Portugal e Espanha em 1494. Este acordo fixava principalmente os critérios de demarcação dos espaços ultramarinos “descobertos” ou a “descobrir” pelas duas coroas na América e na Ásia, não significando, por isso, como muitas vezes se interpreta, uma partilha do mundo político organizado epocal. Um ano antes, em 1493, quando se adensaram as perspectivas de confrontação armada entre os reinos ibéricos, ampliados também em torno do tema da sucessão de D. João II, estabeleceram-se rápidas negociações diplomáticas que permitiram aos Reis Católicos, Fernando e Isabel, mobilizar o papa romano Alexandre VI a editar em 1493 a bula *Inter Caetera*, reconhecendo o domínio espanhol sobre terras e ilhas descobertas ou a descobrir a ocidente de um meridiano de cem léguas para oeste das ilhas dos Açores e de Cabo Verde.³

As dificuldades tanto políticas como geográficas em concretizar esta proposta papal obrigaram as coroas ibéricas a reunir missões diplomáticas na pequena cidade de Tordesilhas. Continuando a manter o preceito papal de uma demarcação das áreas “em descobrimento”, os reis de Portugal e da Espanha acordaram numa divisão meridiana mais afastada para ocidente: 370 léguas a oeste das ilhas de Cabo Verde, pertencendo a parte oriental a Portugal e a ocidental a Castela. A ratificação pontifícia deste acordo apenas se completou com o papa Júlio II, já em 1506, precisamente o ano da morte de Cristovão Colombo. Se, em termos gerais, o Tratado de Tordesilhas concorreu para limitar a conflitualidade política entre os reinos ibéricos, situação imediatamente formalizada também com continuados casamentos cruzados entre vários membros das respectivas famílias reais, mostrava-se paralelamente um acordo de difícil expressão cartográfica, faltando em rigor geográfico o que foi sempre sobrando em competição comercial. Recorde-se que a longitude permanecia uma ordem de identificação geográfica complexa e controversa, aberta às mais diferentes representações e manipulações, nomeadamente na demarcação do anti-meridiano de Tordesilhas em regiões orientais do Sudeste Asiático. Por isso, a coroa espanhola pôde reivindicar a posse das Molucas, apoiando-se na sua própria estratégia de apropriação estratégica e cartográfica do Sudeste

THE HISTORIC FIRST JOURNEY OF GLOBALISATION

Asiático, colocando erradamente as ricas “ilhas das especiarias” 50 léguas no interior da demarcação de Tordesilhas, um tema que, como se sabe, organiza a face navegacional e mesmo comercial mais importante do grande projecto marítimo de Fernão de Magalhães, transformando em conflito aberto a reivindicação de “posse” desta região insular da Indonésia Oriental.

Os portugueses organizados na rede de enclaves do *Estado da Índia* seguindo instruções do rei D. Manuel não se limitaram, de imediato, a perseguir e a prender os sobreviventes da expedição de Fernão de Magalhães, perdidos entre as Molucas e Timor, mas fortificaram rapidamente as suas posições na região, erguendo, em 1522, uma fortaleza em Ternate com o apoio do rei local. O conflito sobre a posse das Molucas obrigou à organização de uma Conferência entre representantes dos dois reinos ibéricos em Elvas-Badajoz, em 1524, reunindo vários astrónomos, pilotos, “espiões” e representantes oficiais das duas partes que não conseguiram resolver o problema devido a dificuldades e fundas divergências técnicas em determinar rigorosamente a longitude do arquipélago das Molucas. O poderoso imperador Carlos V adiantou uma solução transitória, cedendo a concessão provisória a D. João III do direito de comércio exclusivo nos mares das Molucas pelo prazo de seis anos mediante o pagamento de 40 000 ducados, uma grande quantia que servia também para desobrigar o novo monarca de Espanha ao pagamento dos 200 000 ducados dotados à sua irmã D. Catarina pelo seu casamento com o rei de Portugal. No entanto, não se resolviam os conflitos na região disputada. A seguir, reconhecendo a fortificação da presença portuguesa nas Molucas e as dificuldades de acesso pela rota do Pacífico iniciaram-se as negociações ibéricas que conduziram ao Tratado de Zaragoza, em 1529. Neste acordo, a Espanha desistia das suas pretensões, vendendo a Portugal todo o “direito, acção, domínio, propriedade e posse ou quase posse de todo o direito de navegar, contratar e comerciar que o Imperador e Rei de Castela tivesse e pudesse ter nas ilhas, lugares, terras e mares de Maluco pelo preço de 350 000 ducados de ouro”. Acrescentava, contudo, o tratado que, se o imperador e os seus sucessores quisessem restituir o pagamento, ficaria desfeita a venda e cada parte retomaria o “direito de acção”. Ao mesmo tempo, estabelecia-se que o rei de Portugal não podia mandar levantar nas Molucas nem em 20 léguas em redor qualquer fortaleza. De qualquer modo, este

estranho tratado em que o rei de Portugal comprava direitos que já lhe pertenciam alargava a exclusividade da circulação marítima portuguesa até 297,5 léguas a oriente das Molucas, definindo um novo meridiano passando pelas ilhas de Velas e São Tomé, o que passava a colocar também as Filipinas ainda mais claramente no interior da zona de influência portuguesa.⁴

O Tratado de Tordesillas, o acordo de Zaragoza e muitos outros privilégios papais recebidos pelas coroas ibéricas alargavam o monopólio de direitos sobre a navegação em territórios de “descobrimento” e “conquista”, fundando legalmente esse princípio que, não sem simplismo, se sumaria em torno da ideia de *mare clausum*. Trata-se, como se sabe, de um princípio trabalhado em muitas chancelarias europeias nos finais da Idade Média, sobretudo para organizar direitos e percebimentos fiscais no mar territorial, cindindo definitivamente com as lições do direito clássico que, sobretudo romano, entendiam o mar como *commune omnium*, aberto a geral circulação e usufruto.⁵ As expansões ibéricas dos séculos XV e XVI rapidamente ultrapassaram os limites litorais e mediterrânicos em que se confrontavam os direitos sobre o “mar territorial” para colocar novas reivindicações também jurídicas que se foram resolvendo através de tratados gerais sob mediação papal, como no caso do acordo de Tordesillas, mas convocando igualmente novas modalidades de direito que, mais sentidamente na expansão asiática portuguesa, se começam a encontrar tanto na demorada acumulação de tratados com poderes locais como no alargamento e especialização de direitos de padroado religioso. Não se julgue, porém, que estes “acordos internacionais”, de Tordesilhas a Zaragoza, representavam qualquer forma de hegemonia papal ou até de escrúpulos legais: o imperador Carlos V não hesitou em enviar uma expedição importante às Filipinas logo dois anos depois de assinado o tratado de Zaragoza, da mesma forma que Filipe II financiou a ocupação deste arquipélago, não seguindo quaisquer autorizações “legais” papais, mas antes porque a circulação portuguesa nesta área foi incapaz de travar a “conquista” espanhola, fracassando com as investidas infrutíferas de Gonçalo Pereira Marramaque entre 1566 e 1568.⁶

Apesar desta armadura de direitos, a aspiração legal portuguesa ao monopólio da circulação marítima europeia nos mares asiáticos não resistiria ao longo do século XVII às ofensivas concorrenciais da poderosa Companhia Holandesa das Índias Orientais, a célebre

A PRIMEIRA VIAGEM HISTÓRICA DA GLOBALIZAÇÃO

VOC, fundada em 1602, mobilizando capitais e recursos que assegurariam a conquista sistemática de grande parte dos enclaves portugueses no Sudeste Asiático. Esta ofensiva estribou-se também em novas polémicas sobre o direito marítimo universal, defendendo o tema de um *mare liberum* para geral circulação pacífica e comercial que encontraria na cuidada prosa jurídica do holandês Huig van Groot o seu principal defensor com a publicação, em 1608, do muito lido *Mare Liberum sive de iure quod Batavis competit ad Indicana commercia dissertatio*. As justificações dos intelectuais portugueses da ideia de um *mare clausum* continuaram sem grande sucesso prático a agitar as proibições papais e a destacar a profunda perturbação da obra evangélica católica dos portugueses que a nova Companhia holandesa transportava para os espaços asiáticos. Apesar desta polémica ter mobilizado alguns juristas e teólogos importantes, de Fernando Rebelo a Jorge de Cabelo, impuseram-se os argumentos frágeis e discutíveis de Frei Serafim de Freitas que no seu tratado *De Iusto Imperio Lusitanorum Asiatico*, publicado apenas em 1625, em Valladolid, voltava a defender um monopólio político e religioso português que tinha definitivamente soçobrado em meados do século XVII face à concorrência holandesa e à incapacidade portuguesa de continuar a oferecer a segurança e a intermediação que os poderes territoriais locais no Sudeste Asiático privilegiavam.

Em rigor, a presença e circulação portuguesa na Índia e no Sudeste Asiático assentavam também numa impressionante colecção de tratados, negociações e acordos formais e informais com numerosos poderes e autoridades nativas. Mesmo sem a pretensão de sermos exaustivos, descobre-se um processo compósito que se inicia precocemente com a chegada da armada de Pedro Álvares Cabral à Índia, em 1501, assegurando uma aliança político-comercial com o rajá de Cochim, vazando-se na criação de um modelo de feitoria seguindo os padrões da estabelecida em Cananor e, depois, em Coulão. A partir daqui vão-se multiplicando os tratados formais e as negociações informais com os vários reinos do Malabar, explorando as suas rivalidades internas e competição com os poderes do samorim de Calecute, produzindo-se vários acordos, estendendo-se da associação política e comercial aos simples contratos para fornecimento de especiarias. A política expansionista e as violentas vitórias militares sob a direcção do governador Afonso de Albuquerque

reforçam, até 1515, a oferta de estruturas securitárias da rede de enclaves e circulação marítima portuguesa na Ásia, arrolando-se em consequência vários outros tratados e acordos de alianças com poderes e reinos locais. Assim, em 1518, por exemplo, encontramos o rei de Columbo, no Ceilão, a tornar-se tributário do longínquo rei português; em 1521, concretiza-se para Chaul um contrato de pagamento de páreas pelo Nizamaluco, sultão de Ahmadnagar; em 1534, um contrato formal celebrado entre o governador do *Estado da Índia* e o embaixador do rei de Cambaia permite instalar a influência portuguesa em Agacil; exemplos que se alargam, desde 1535, ao porto estratégico de Diu, recebendo a pedido do sultão local uma fortaleza-feitoria portuguesa. Neste conjunto de modelos negociados, que se juntavam às conquistas de Afonso de Albuquerque, é mesmo possível descobrir a fixação portuguesa noutros enclaves da costa noroeste da Índia que, como Damão ou Baçaim, ofereciam limitados interesses comerciais, mas permitiram organizar uma “Província do Norte” em que se fixavam modalidades importantes de prazos, recompensando essa nova nobreza ultramarina absolutamente fundamental no suporte militar e ideológico do *Estado da Índia*. Apesar destes acordos e negociações se cruzarem com um sistema oficial de conquistas de pontos estratégicos para o controlo marítimo das conexões económicas entre a Índia, o Sudeste Asiático e os mares do Sul da China não organizavam totalmente todos os movimentos comerciais portugueses em espaços asiáticos. Desde muito cedo foram-se desenvolvendo nos enclaves do *Estado da Índia* e até em zonas exteriores ao controlo oficial português verdadeiras redes clientelares de europeus e asiáticos firmando uma sorte de “império-sombra”, movimentando-se longe das estratégias de vice-reis e capitanias, reunindo-se quase exclusivamente em função do sucesso mercantil. Este modelo outro começa precocemente a prefigurar-se ainda em Cochim durante a governação de Afonso de Albuquerque, entre 1509 e 1515, quando um agrupamento influente de portugueses oriundos da média e pequena nobreza – Diogo Pereira, António Real, Gaspar Pereira ou mesmo Duarte Barbosa, este em Cananor – se associam a interesses locais para combater a política expansionista e militarista de Albuquerque, sustentando a sua substituição, em 1515, por Lopo Soares de Albergaria, desenhando um conflito de longa duração que foi opondo as estratégias comerciais

THE HISTORIC FIRST JOURNEY OF GLOBALISATION

privadas ao controlo político oficial das autoridades portuguesas do *Estado da Índia*.

Entre conjunturas de associação e afrontamento, esta oposição entre estratégias clientelares privadas e poder colonial oficial recupera-se igualmente na circulação e fixação portuguesa quinhentista no Sudeste Asiático. Arrolam-se também vários exemplos de acordos oficiais sob a égide do *Estado da Índia*, sendo um dos mais paradigmáticos o tratado de Sunda Kalapa, firmado em Java Ocidental entre o rei sundanês e representantes oficiais portugueses, assegurando direitos de compra de pimenta, a erecção de uma fortaleza lusa na zona da actual Jakarta e o tributo voluntário do reino local de 1000 sacos de pimenta anuais. O projecto seria, porém, contrariado em 1527 com a conquista muçulmana do reino, invalidando pela força militar as tentativas portuguesas de erguer a prometida fortaleza.⁷ Na mesma altura, em 1522, a construção da fortaleza portuguesa de Ternate procura oferecer

segurança naval e económica ao reino local, sistema de alianças que se recupera nos outros poucos espaços que, em Tidore, Ambon ou Ende, instalam pequenas fortalezas portuguesas já na segunda metade do século XVI. Paralelamente, é possível encontrar noutros enclaves portugueses, como na ilha de Solor, perto das ilhas de Timor e das Flores, a edificação de uma fortaleza, entre 1557 e 1561, a partir das iniciativas e investimentos privados de religiosos dominicanos que garantiram mesmo o direito de nomear o seu capitão, situação apenas alterada já por Filipe II. Todos os outros espaços de circulação comercial portuguesa no Bornéu, em Sulawesi ou em Timor denunciam uma larga agitação de comerciantes privados portugueses e euro-asiáticos que haveria de perdurar ao longo do século XVII, activando novos circuitos e clientelas mercantis que valorizam o papel estratégico da intermediação económica de Macau entre o tráfico das especiarias do Sudeste Asiático e as produções sumptuárias do grande império do meio.

Lopo Homem, Mapa-múndi, 1519. Cortesia da Bibliothèque Nationale de France.



A PRIMEIRA VIAGEM HISTÓRICA DA GLOBALIZAÇÃO

Esta oposição de interesses e estratégias entre movimentos privados e controlo oficial transmite-se à gestão do espaço do Sudeste Asiático que se vai fixando na cartografia portuguesa da especialidade. Assim, a partir de 1558, a cartografia portuguesa que estuda o Sudeste Asiático divide-se em duas tipologias de representação do espaço ligadas a estratégias e interesses político-económicos diferentes. Nos mapas da oficina cartográfica de Lopo e Diogo Homem amplia-se a discriminação da especialização territorial da região, sobretudo das Molucas e das Filipinas, em estreita comunicação com a informação de mercadores e agentes privados portugueses. Ao contrário, uma colecção sequencial de trabalhos cartográficos de aparato para uso do rei tendem a criar um verdadeiro corredor de ilhas, unindo Palawan, Luzon e a Formosa, sugerindo ao monarca um investimento estratégico exclusivamente centrado nos tratos da China e do Japão com a intermediação de Macau: no anónimo *Livro de Marinharia*, de 1560, no *Atlas* de Lázaro Luís, de 1563, no *Atlas* de Sebastião Lopes de 1565 ou nas muitas cartas de Fernão Vaz Dourado, nomeadamente de 1575, o interesse por detalhar as Molucas e as Filipinas perde-se em estratégias de ocultação e manipulação dos espaços insulares e marítimos locais em favor da falsificação de um corredor marítimo conduzindo ao Sul da China. Ao contrário, nos criteriosos *Atlas* desenhados por Diogo Homem em 1558, 1561 e 1565, ampliando as competências do grande planisfério feito pelo seu pai, Lopo Homem, em 1554, a pormenorização das Filipinas é alargada, legendada e destacada como espaço relevante para a circulação e exploração marítimas portuguesas.⁸ Talvez não por acaso, Lopo Homem havia sido um dos principais cartógrafos que representaram os interesses do rei de

Portugal nas conversações de Elvas-Badajoz, em 1524, chegando mesmo a defender com evidente exagero, cinco anos mais tarde, que as Molucas se encontravam 400 léguas dentro da demarcação portuguesa, assim tentando arrastar toda a região insular do Sudeste Asiático para a esfera da exclusividade de circulação marítima portuguesa. Muito menos por acaso, o seu filho Diogo Homem haveria de se ver forçado a exilar-se cerca de 1547, recebendo em Inglaterra e, depois, significativamente, em Veneza as informações de comerciantes e agentes portugueses e europeus que sublinhavam o grande interesse comercial dessas ilhas mil que se estendiam de Java às Filipinas. A instalação permanente de comerciantes e interesses mercantis portugueses no enclave de Macau, durante a segunda metade da década de 1550, haveria de reorganizar tanto as representações cartográficas como as estruturas das principais estratégias de intermediação dos tratos regionais. Macau fundaria uma demorada conexão de intermediação entre o Sul da China e o Japão, redefiniria as comunicações com Manila e, já ao longo do século XVII, convocando iniciativas privadas, interesses mercantis representados pelo Leal Senado ou mesmo os fartos capitais acumulados pela Misericórdia local, descobre-se a agitada vida mercantil macaense a reorganizar igualmente as comunicações comerciais com a Indonésia, da holandesa Batávia a Macaçar, e ainda mais longe com o sândalo, os escravos e a cera de Timor. O comércio que cruzava Macau dissolvia e recriava, assim, definitivamente, as vetustas competições ibéricas abertas pela grande viagem de Magalhães, reordenando na longa duração os tempos e modos da circulação política, económica e cultural portuguesa no Sudeste Asiático e nos mares do Sul da China. **RC**

NOTAS

- 1 João Marinho dos Santos, *A Guerra e as Guerras na Expansão Portuguesa (Séculos XV e XVI)*. Lisboa, Grupo de Trabalho do Ministério da Educação para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1998, pp. 179-196.
- 2 Vitorino Magalhães Godinho, *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*, III, Lisboa, Ed. Presença, 1982, pp. 7-80.
- 3 William Henry Scott, "Demythologizing the Papal Bull 'Inter Caetera'", in *Looking for the Prehispanic Filipino*. Quezon City: New Day Publishers, pp. 15-23.
- 4 A. Teixeira da Mota (ed.), *A Viagem de Fernão de Magalhães e a Questão das Molucas*. Lisboa: Junta de Investigações Científicas do Ultramar, 1975.

- 5 Paulo Merêa, "Os juriconsultos portugueses e a doutrina do *mare clausum*", in *Novos Estudos de Direito*, Barcelos, 1937.
- 6 José Manuel Garcia, *As Filipinas na Historiografia Portuguesa do Século XVI. Philippines in Portuguese 16th century historiography*, Porto, CEPESA, 2003.
- 7 Adolf Heuken, *Historical Sites of Jakarta*. Jakarta: Cipta Loka Caraka, 2000.
- 8 José Manuel Garcia & Ivo Carneiro de Sousa, *The First Portuguese Maps and Sketches of Southeast Asia and the Philippines 1512-1571*, [s.l.], CEPESA, 2002; Idem, *Discussing the First Portuguese Maps with the Philippines 1512-1571*, [s.l.], CEPESA, 2005.

Foreword

IVO CARNEIRO DE SOUSA*

Let all of our strength be at Sea, because if we are not powerful there presently all shall be against us. While Your Highness is powerful at Sea, India shall be yours, and should Your Highness not dominate the Sea, Force on land will but little avail us.

Francisco de Almeida, first Portuguese Viceroy of India,
Letter to the King of Portugal, Dom Manuel I (1509)

In October 2004, a seminar was co-organised by the Santo Tomas University, in Manila, and the Portuguese Centre for Southeast Asia Studies (Centro Português de Estudos do Sudeste Asiático, or CEPESA) to discuss the great voyage across the ocean led by Ferdinand Magellan as the “first historic journey of globalisation”. The seminar sought to widen the debate between historians and other social scientists on the theme of globalisation itself, and also to put globalisation into perspective as a “process” with deep historical roots, considering Magellan’s long journey as an important procedural paradigm for the opening up of new modalities in the flow of economic deals, exchanging ideas and intersecting cultures. Besides the discussion of the journey itself, between 1519 and 1522, it is of ongoing interest to investigate the consequences of the journey within the context of the first major case of European colonial rivalry, with the systematically conflicting Iberian strategies in Asia and the Americas being particularly evident in the competition over the sea routes to the rich trading markets of Southeast Asia and the South China Sea.

The competition between Portugal and Spain was renewed over possession of and sailing rights in the Moluccas and the Philippines following the great adventure led by Magellan, embodying a fundamental debate on the construction and negotiation of the two Iberian countries’ trading and political operations in America and Asia. This debate was to continue throughout the 16th century, including the specialisation of complex Asian overlappings of the two “empires” in which the Macao-Manila relation was to be one of the most enduring and remarkable. If the Treaty of Tordesillas, signed by the Kings of Portugal and Spain in 1494, underlined a formula for balancing two expansions with differing geographical strategic orientations, but nevertheless united in defence of an exclusivist outlook of *mare clausum*, Magellan’s great journey linking the Atlantic and the Pacific clearly represented a new stage in the close connection between colonial exploitation of the Americas and European trading operations in Asia, particularly Southeast Asia, exaggerating dimensions and the Iberian capacity to operate on a large maritime scale that was much vaster and more complex than the limited control and investment possibilities of the Iberian kingdoms, restricted as they were in terms of both demographic mobilisation and capital investment.

In more historically precise terms, it is important to establish that the long ocean expedition organised by Ferdinand Magellan took place within a historical context, compounding an original phase of Iberian maritime expansion between 1492 and 1519. Throughout almost three decades of huge investment in identifying the main routes to South America and the Indian seas, the political and commercial competition between the kingdoms of Portugal and a finally unified Spain moved away completely from the

* Ph.D. in Portuguese Culture and Aggregate Lecturer in History. Lecturer in the History Department, Oporto University Arts Faculty and Guest Professor at the Institute of European Studies of Macau. Researcher-Coordinator of the Portuguese Centre of Studies on Southeast Asia (CEPESA). Current recipient of a Research Scholarship from the Cultural Affairs Bureau of the Macao S.A.R. Government.

A PRIMEIRA VIAGEM HISTÓRICA DA GLOBALIZAÇÃO

View of Lisbon. Early 16th century illumination in Duarte Galvão, *Crónica de D. Afonso Henriques*. Courtesy of Cascais Municipal Council - Conde Castro Guimarães Museum.

THE HISTORIC FIRST JOURNEY OF GLOBALISATION

historic means of military bravado in Iberian territory and began instead to specialise in political and diplomatic investment in (re)constructing the theme of absolute sovereignty, hand in hand with the new justifications and priorities, from the theo-religious to the juridical, that brought the respective “discoveries and expansions” into the official political discourse. Within this crisscrossing of purposes with diverging “planetary” and imperial pretensions, the long journey planned and led resolutely by Ferdinand Magellan presents what is precisely a model of global operations, realised in the Euro-Asiatic make-up of the crew and the global route, and providing an example, furthermore, of the Iberian leaders’ optimistic belief in the definitive universal consecration of Christianity and in the control of “civilizational” integration of the “new world”, a notion that was becoming more and more fundamental in the political, economical and cultural system of the Iberian monarchies. Which is why the long, dangerous circumnavigation of the world that the great Portuguese navigator was never to complete soon ceased to celebrate the factual time of the expedition, spilling over into a complicated political and legal dispute, namely regarding ownership of the Moluccas. This dispute also brought into play a plethora of textual and documental representations that, by reorganising the differing Iberian takes on commercial and political durations or the areas and maps of more distant Asia, sought to demarcate the main Iberian expansion rights in the subsequent competitive construction of a European colonial order in Asia and South America, the areas that the discovery of the Magellan Straits and identification of the Pacific route came definitively to traverse.

The yearned for arrival of Vasco da Gama’s tiny fleet in Calicut in 1498 set in motion a slow process of Portuguese political, commercial and social diffusion in the Asian world. The political formalisation of this presence began five hundred years ago, with the nomination of the first Portuguese Viceroy of India, Francisco de Almeida, setting in motion the creation of the bases that would come to be identified as *Estado da Índia*, a paradoxical institutional and political body that was still functioning during the times of Salazar when, in 1961, a newly-independent India occupied and included under its national command the colonial enclaves of Goa, Daman and Diu. With the conquest of various enclaves under the decided command of

Afonso de Albuquerque—Goa in 1510, Malacca in 1511 and Ormuz in 1515—Portuguese traffic and settlement in different parts of Asia attempted to structure the main strategic drive for the Portuguese presence: to provide greater security for its mediation in thousands of economic exchanges between the economies of India, China and Southeast Asia. This was, to be precise, an attempt to board a vigorously operating commercial train that ran for centuries, for which the Portuguese tried to offer services, mediation, security and domination of some of its main strategic points/ports. Government and private Portuguese agents also quickly discovered that the profits from these Asiatic deals did not depend only on their long-distance and time-consuming progress to Europe, via the annual *carreira da Índia* [India run], connecting Lisbon first to Cochin, and then Goa. It was also possible to guarantee significant profits and build personal fortunes by operating within the India, Southeast Asia and South China Sea trading triangle. Struggling against both local competition and Islamic trading operations here in the East, the Portuguese tried to secure a network of interconnected enclaves and trading posts in the region’s main strategic ports, defended not only by a number of impressive forts, as in Malacca city, but above all by the superior manoeuvrability of Portuguese ships and the superior firepower of Portuguese naval artillery, with perhaps around 1500 large cannons concentrated in the Asian space in the mid-16th century.¹

The seas of Asia, especially the South China and Southeast Asia seas, were immense, and populated with thousands of vessels carrying different local products every year, from spices to foodstuff, and including luxurious objects, silver and gold. Throughout the 16th century, no regional power was able to dominate these seas, much less a small European kingdom such as Portugal which, at that time, had a population of no more than 1.5 million people and was mobilizing an internal economy short on alimentary structures, industrial capacity and demographic surplus. Hence, the Portuguese trading presence in the Asiatic seas explored survival techniques that would come to find their strategic operational drive in the association of a network of coastal enclaves and superior naval equipment. The political and protocolary body called the *Estado da Índia*, governed by a viceroy or governor, first based in Cochin, and then, from 1530 onwards, in Goa, was responsible for organising the safety of a

A PRIMEIRA VIAGEM HISTÓRICA DA GLOBALIZAÇÃO

network of enclaves, forts, factories and cities that stretched from Eastern Africa to Macao and Timor, encompassing around 50 positions in the mid-16th century. This network was mobilised every year to ensure a regular connection with Europe via the *carreira da Índia* system, mainly realizing an exceedingly profitable regal monopoly that supplied European silver for the highly sought-after spices of India and Southeast Asia. Far below the lucrative level of this official circuit, the *Estado da Índia*, from the Viceroy's court to petty officials, bureaucrats and soldiers, survived through exploiting local revenue: cash tributes exacted on local vessels sailing along the western coast of India and the Malacca Straits; rents and taxes on land ceded to the Portuguese, especially in Goa and Ceylon; earnings from concessions on trading trips to Malacca, the Moluccas and Japan. Hence, this network of sea enclaves was over-dependent upon the Portuguese ability, whether official or private, to offer services and safety for sea trade operations between the western coast of India and the secluded Southeast Asia seas.²

There were 200,000 people at most living in these tens of Portuguese enclaves dotted around Asia in the 16th century, with perhaps around 15,000 Europeans, and including their Eurasian descendents and slaves. These Portuguese and other Europeans were systematically forced to resort to laboriously negotiated alliances and concession with local powers, who were often authorised to apply justice in accordance with their own customs, handing over some of their profits to the captains and administrators of these enclaves after retaining their own share. In this context, the model of the city and region of Goa, the more permanent home and court of the viceroy or governor, was almost exceptional in its violent and sectarian attempt to build a Christian city, supported by religious and social discrimination involving the destruction of other religions' temples and spaces and including the vigilant organisation of a Court of Inquisition. In contrast to this, it was models of enclaves such as Malacca that dominated the Asiatic network of Portuguese positions. In these cases, cities have been discovered with only an enclosed inner wall protecting the European Christian population, their mixed-blood descendents and slaves, together with part of the political, administrative, military and religious machinery, while other native Asian populations lived beyond these walls, in districts organised according to ethnicity, trades or religious

affiliation, and were usually authorised to practise their own religions and apply their own form of justice. This model of survival did not embrace the territorial occupation of large areas in the interior of mainland or islands, nor did it entail any significant agricultural or industrial exploitation. The safety of these enclaves rested jointly on their strategies of negotiated survival, and their capacities for nautical organisation and defence.

However, throughout the 16th and 17th centuries, Portuguese commercial and military seafaring activities were regularly limited by the regional monsoons, whereby military mobilisation was only required during the local summer months, between September and December. During this short period, powerful fleets were organised, mainly sailing from the enclaves of western India and, more sporadically, from Malacca, specialising in defending the Portuguese maritime system, collecting taxes, attacking pirates and rival traders, and many privateering and plundering activities, including dramatic and violent assaults on the trains of Muslim pilgrims coming from Southeast Asia or India, en route to Mecca. This Portuguese naval violence was absolutely fundamental in structuring a sea traffic control system that levied tax and customs and was based on a system of *cartazes*, which were a kind of maritime "passport" purchased in the Portuguese enclaves, and without which any ship sailing the Asian seas ran the risk of violent reprisals from the Portuguese armadas.

This system was especially efficient in controlling the Straits of Malacca and commercial traffic off the Malabar Coast, although, to all extents and purposes, it was inexistent in the vast peripheral zones which Portuguese ships and merchants regularly crossed, but where they were unable to organise the defence for other permanent Portuguese enclaves. In the case of Southeast Asia, the main peripheral zone for Portuguese sea trade traffic was in the archipelago of the Philippines, whose southernmost islands, around Mindanao, were cyclically traversed, visited and put to economic use by Portuguese merchant sailors en route to the city of Malacca and for access to commercial business in the seas and islands of Southern China.

The "right" justifying the Portuguese colonial presence in Asia was primarily based upon the ancient treaty of Tordesillas, negotiated and agreed upon by the Kings of Portugal and Spain in 1494. The main concern of this agreement was to establish the criteria

THE HISTORIC FIRST JOURNEY OF GLOBALISATION

for demarcating the overseas areas “discovered” or “to be discovered” by the two crowns in America and Asia. This did not, as is often interpreted, mean a division of the organised political world of the time. The year before, in 1493, when the prospects of an armed confrontation between the Iberian kingdoms were growing increasingly stronger, being further magnified by the question of King Dom John II’s succession, hasty diplomatic negotiations were made that allowed the Catholic monarchs, Ferdinand and Isabella, to mobilize Pope Alexander VI to publish the *Inter Caetera* papal bull, recognising Spanish ownership of all lands and islands discovered or to be discovered to the west of a meridian one hundred leagues west of the Azores and the Cape Verde islands.³

The political and geographical difficulties in realising this papal proposal forced the Iberian crowns to send diplomatic emissaries to meet in the small town of Tordesillas. The monarchs of Portugal and Spain maintained the papal concept of demarcating the areas “under discovery”, and agreed a new dividing meridian further to the west: 370 leagues to the west of the Cape Verde islands, with the lands to the east of this line belonging to Portugal and those to the west belonging to Castile. This agreement was only ratified by Pope Julius II in 1506, the year of Christopher Columbus’ death. In general terms, the Treaty of Tordesillas provided a harmonious limitation to the political conflict between the Iberian kingdoms, a situation that was also immediately formalised with continued marriages between the various members of the respective royal families. However, at the same time it proved to be an agreement that was difficult to reflect in terms of cartography, with geographical rigour failing to keep pace with the superabundance of commercial competition. At the time, measuring longitude was still a complex and controversial operation that was open to widely differing representations and manipulations, namely in the demarcation of the Tordesillas anti-meridian in the eastern regions of Southeast Asia. This enabled the Spanish crown to claim possession of the Moluccas, following its strategy of actual and cartographical appropriation of Southeast Asia and wrongly placing the rich Spice Islands fifty leagues within its sector of the Tordesillas division. As is common knowledge, this subject matter underpinned the navigational and even the most important commercial facet of Ferdinand Magellan’s great

maritime project, bringing into open conflict the claim of “ownership” of this island region of eastern Indonesia.

Following the instructions of King Dom Manuel, the Portuguese organised in the network of enclaves in the *Estado da Índia* did not limit themselves to pursuing and capturing the survivors of Ferdinand Magellan’s expedition who were lost between the Moluccas and Timor, but swiftly fortified their positions in the region, building a fortress in Ternate in 1522 with local assistance. The conflict over ownership of the Moluccas forced a Conference organised between representatives of the two Iberian kingdoms in Elvas-Badajoz, in 1524, bringing together various astronomers, pilots, “spies” and official representatives of the two parties who proved unable to resolve the problem due to the difficulties and the technical differences in accurately ascertaining the longitude of the Moluccas archipelago. The powerful emperor Charles V put forward a transitory solution, granting King Dom John III temporary exclusive trading rights in the seas around the Moluccas for a period of six years in exchange for a payment of 40,000 ducats, a large sum of money that also served to free the new Spanish monarch from having to pay the 200,000 ducat dowry of his sister Dona Catarina on her marriage to the King of Portugal. However, the conflicts in the disputed region were not resolved. Subsequently, recognising the strength of the Portuguese presence in the Moluccas and the access difficulties via the Pacific route, negotiations were opened between the two countries that led to the Treaty of Saragossa in 1529. Under this agreement, Spain renounced its pretensions, selling to Portugal every “right, action, sovereignty, ownership and possession or partial possession of all rights to sail, contract and trade that the Emperor and King of Castile might and could have in the islands, places, lands and seas of the Moluccas for the price of 350,000 golden ducats”. However, the treaty added that should the emperor and / or his successors wish to return this payment, then the sale would be dissolved and each party would resume the “right to action”. At the same time, it was established that the King of Portugal could not order any fortress to be built in the Moluccas nor within 20 leagues around. In any case, this strange treaty, whereby the Portuguese King bought rights that already belonged to him, extended the zone of Portuguese exclusive sailing rights to 297.5 leagues to the east of the Moluccas, defining a new meridian that passed

A PRIMEIRA VIAGEM HISTÓRICA DA GLOBALIZAÇÃO

through the islands of Las Velas and Sao Tomé, which also served to place the Philippines even more clearly inside the zone of Portuguese influence.⁴

The Treaty of Tordesillas, the Saragossa agreement and many other papal privileges received by the Iberian crowns extended the monopoly of navigation rights within territories of “discovery” and “conquest”, with this principle being based, not without a certain oversimplification, around the idea of *mare clausum*. This was a concept that was much employed in many European chancelleries in the late Middle Ages, mainly for the purposes of organising fiscal rights and perceptions in territorial waters, breaking decisively with the lessons from classical law that was mainly inherited from the Roman system and which understood the sea as *commune omnium*, open to general traffic and usage.⁵ The Iberian expansions in the 15th and 16th centuries quickly overstepped the coastal and Mediterranean limits, where “territorial sea” rights confronted each other, to establish new legal claims that were progressively resolved via general treaties with papal mediation, as in the case of the Tordesillas agreement, but which also called for new legal modalities which, more notably in the Portuguese Asiatic expansion, began to be found both in the slow accumulation of treaties with local powers and in the expansion and specialisation of rights of religious patronage. However, it must not be thought that these “international agreements”, of Tordesillas to Saragossa, represented any form of papal hegemony or even legal scruples: Emperor Charles V did not hesitate to send an important expedition to the Philippines two years after signing the treaty of Saragossa, just as Philip II financed the occupation of this archipelago in the absence of any “legal” papal authorisation, but rather because Portuguese traffic in this area was unable to halt the Spanish “conquest” as it grew weaker with the fruitless assaults of Gonçalo Pereira Marramaque between 1566 and 1568.⁶

Despite this array of rights, Portuguese legal aspirations to monopolise European traffic in the Asiatic seas did not withstand the competitive offences of the powerful Dutch East India Company throughout the 17th century, the celebrated VOC, founded in 1602, mobilising capital and resources that would ensure the systematic conquest of a large part of the Portuguese enclaves in Southeast Asia. This offensive was also grounded in a new polemic on universal maritime

rights, defending the idea of a *mare liberum* for general peaceful commercial traffic that would find its main defender in the careful juridical prose of Dutchman Hugo Grotius, with the publication in 1609 of the much read *Mare Liberum sive de iure quod Batavis competit ad Indicana commercia dissertatio*. Portuguese intellectuals continued to justify the concept of a *mare clausum*, agitating without much practical success the papal prohibitions and pointing to the profound disturbance to the Portuguese Catholic evangelical work that the new Dutch Company was bringing into Asia. Although this polemic had mobilised a number of important jurists and theologians, from Fernando Rebelo to Jorge de Cabelo, it was the weak and disputable arguments of Brother Serafim de Freitas that imposed themselves. In his treaty *De Iusto Imperio Lusitanorum Asiatico*, published only in 1625, in Valladolid, he returned to the defence of a Portuguese political and religious monopoly that had foundered once and for all in the mid-17th century in the face of the Dutch competition and the Portuguese inability to continue offering the safety and the middleman services that the local territorial powers in Southeast Asia used to provide.

To be exact, the Portuguese presence and traffic in India and Southeast Asia was also based on an impressive collection of treaties, negotiations and formal and informal agreements with countless native powers and authorities. Even without aiming to be exhaustive, a composite process is revealed that began very early with the arrival of Pedro Álvares Cabral's armada in India, in 1501, ensuring a political and commercial alliance with the Rajah of Cochin, and spilling over into the creation of a model of the factory, following the patterns established in Cananor and then in Coulon. From then on, the formal treaties and informal negotiations with the various kingdoms of Malabar multiplied, exploiting internal rivalries and competition with the powers of the samorin of Calicut, resulting in a number of agreements ranging from political and commercial coalitions to simple contracts for supplying spices. Up until 1515, the expansionist policy and the violent military victories under Governor Afonso de Albuquerque reinforced both the security structures available in the network of enclaves and the Portuguese sea presence in Asia, consequently bringing in other treaties and alliance agreements with local powers and kingdoms. Hence, in 1518, for

THE HISTORIC FIRST JOURNEY OF GLOBALISATION

example, we find the King of Colombo, in Ceylon, paying tribute to the faraway Portuguese King; in 1521, in Chaul a contract was made for paying for cask gauges by Nizamaluco, the Sultan of Ahmadnagar; in 1534, a formal contract celebrated between the Governor of the *Estado da Índia* and the ambassador of the King of Cambaia allowed Portuguese influence to be established in Agacil; and these examples extended in 1535 to the strategic port of Diu, where a request was made by the local sultan for a Portuguese factory-fortress. Within this collection of negotiated treaties added to the conquests by Afonso de Albuquerque, it is even possible to discover Portuguese settlement in other enclaves along the northeast coast of India such as Daman or Bassein, which offered limited commercial interest but allowed for the organisation of a “Northern Province” in which important landed estates were established to recompense the new overseas nobility who provided absolutely fundamental military and ideological back-up to the *Estado da Índia*. Although these agreements and negotiations intersected with an official policy of conquering strategic points for controlling the maritime trading routes between India, Southeast Asia and the South China seas, they did not cover the entire organisation of Portuguese trading operations in Asian regions. From very early on, client networks of Europeans and Asians began to develop within the enclaves of the *Estado da Índia* and even in zones outside of official Portuguese control, establishing a kind of shadow-empire operating far from the strategies of viceroys and administrators and coming together almost exclusively to ensure mercantile success. This other model was even in evidence in Cochin during the governorship of Afonso de Albuquerque, between 1509 and 1515, when an influential gathering of Portuguese gentlemen—Diogo Pereira, António Real, Gaspar Pereira, or even Duarte Barbosa in Cananor—joined with local interests to combat Albuquerque’s expansionist and militarist policy, supporting his substitution in 1515 by Lopo Soares de Albergaria, creating a long-standing and drawn-out conflict that set private commercial strategies at odds with official political control by the Portuguese authorities of the *Estado da Índia*.

Between alliance and threats, this opposition of private clientele strategies and official colonial power was also to be found in 16th century Portuguese circulation and settlement in Southeast Asia. There

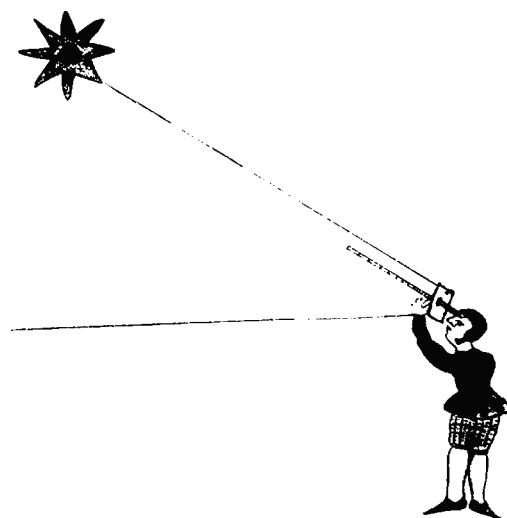
were also various examples of official agreements under the aegis of the *Estado da Índia*, one of the most paradigmatic of which was the treaty of Sunda Kalapa, signed in eastern Java between the Sudanese King and official Portuguese representatives, ensuring the rights to purchase pepper, build a Portuguese fort in what is now Jakarta and to receive voluntary tribute from the local kingdom of 1,000 bags of pepper per year. However, this project was to be counteracted in 1527 with the Muslim conquest of the kingdom, when military force put a stop to Portuguese attempts to build the promised fort.⁷ During the same period, in 1522, construction of the Portuguese fort at Ternate sought to provide naval and economic security for the local kingdom, a form of alliance that was also to be found in the other few places where small Portuguese forts were set up in the second half of the 16th century: Tidore, Ambon and Ende. At the same time, one can find in other Portuguese enclaves, forts being built on private initiative and with private investment, such as on the island of Solor, close to Timor and Flores islands, where Dominican monks had a fort built between 1557 and 1561, and where they had the right to nominate their own administrator, with this situation only being overturned by Philip II. In every other area of Portuguese commercial traffic, in Borneo, Sulawesi or Timor, there was widespread agitation among private Portuguese and Euro-Asian traders which would continue throughout the 17th century, activating new trading circuits and clients that would enhance Macao’s strategic role as an economic intermediary between the spice trade of Southeast Asia and the luxurious produce of the great middle empire.

This opposition of interests and strategies between private movements and official control also flowed over into the management of the Southeast Asian area and its reflection in Portuguese specialised cartography. Hence, from 1558 onwards, Portuguese cartography of Southeast Asia split into two different ways of representing the area, each linked to different politico-economic strategies and interests. In the maps from Lopo and Diogo Homem’s cartographers workshop, the differing territorial specialisation in the region is exaggerated, especially between the Moluccas and the Philippines, closely echoing the information from private Portuguese merchants and agents. In contrast to this, a sequential collection of ostentatious cartographical works for the use of the King tend to

A PRIMEIRA VIAGEM HISTÓRICA DA GLOBALIZAÇÃO

create a veritable corridor of islands linking Palawan, Luzon and Formosa, suggesting to the monarch a strategic investment exclusively centred on the treaties with China and Japan, with Macao as go-between: in the anonymous *Livro de Marinharia*, of 1560, in Lázaro Luís' *Atlas* of 1563, in Sebastião Lopes' *Atlas* of 1565 or in the many charts by Fernão Vaz Dourado, namely in 1575, interest in drawing detailed maps of the Moluccas and the Philippines was lost in the strategy of hiding and manipulating the areas of local islands and sea waters so as to give the false impression of a sea corridor leading to South China. In contrast to this, in the careful *Atlases* drawn by Diogo Homem in 1558, 1561 and 1565, extending the competences of the great planisphere made by his father, Lopo Homem in 1554, the detailing of the Philippines is enlarged, labelled and highlighted as a relevant area for Portuguese traffic and maritime exploration.⁸ It was perhaps no accident that Lopo Homem had been one of the main cartographers representing the interests of the King of Portugal in the Elvas-Badajoz discussion in 1524, even, five years later and with evident exaggeration, arguing that the Moluccas were to be found 400 leagues within the Portuguese demarcation, thereby attempting to drag all of the Southeast Asian islands within the exclusivity zone of Portuguese maritime traffic. It was even less of an accident that his son, Diogo Homem, was forced into exile in around 1547, receiving first in England, and then, significantly, in Venice, the information from Portuguese and European merchants and agents that underlined the great commercial interest of these thousand islands extending from Java to the

Philippines. The permanent settlement of merchants and mercantile interests in the enclave of Macao in the mid-1550's, led to the reorganisation of both map representations and of the structures for the main regional business mediation strategies. Macao would establish a long-lasting connection between South China and Japan, redefine communication with Manila and later, throughout the 17th century, calling on private initiatives, mercantile interests represented by the Leal Senado or even the excess capital accumulated by the local Holy House of Mercy, one finds the lively Macanese mercantile life also reorganising commercial communication with Indonesia, from Dutch Batavia to Makassar and even beyond, with sandalwood, slaves and wax from Timor. The trade passing through Macao thus definitively dissolved and re-created the ancient Iberian competition unleashed by Magellan's great voyage, providing long-term reordering of the durations and methods of Portuguese political, economic and cultural movement in Southeast Asia and the South China seas. **RC**



NOTES

- 1 João Marinho dos Santos, *A Guerra e as Guerras na Expansão Portuguesa (Séculos XV e XVI)*. Lisbon, Grupo de Trabalho do Ministério da Educação para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1998, pp. 179-196.
- 2 Vitorino Magalhães Godinho, *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*, III, Lisbon, Ed. Presença, 1982, pp. 7-80.
- 3 William Henry Scott, "Demythologizing the Papal Bull 'Inter Caetera'", in *Looking for the Prehispanic Filipino*. Quezon City: New Day Publishers, pp. 15-23.
- 4 A. Teixeira da Mota (ed.), *A Viagem de Fernão de Magalhães e a Questão das Molucas*. Lisbon: Junta de Investigações Científicas do Ultramar, 1975.
- 5 Paulo Merêa, "Os juriconsultos portugueses e a doutrina do *mare clausum*", in *Novos Estudos de Direito*, Barcelos, 1937.
- 6 José Manuel Garcia, *As Filipinas na Historiografia Portuguesa do Século XVI. Philippines in Portuguese 16th century historiography*, Porto, CEPESA, 2003.
- 7 Adolf Heuken, *Historical Sites of Jakarta*. Jakarta: Cipta Loka Caraka, 2000.
- 8 José Manuel Garcia and Ivo Carneiro de Sousa, *The First Portuguese Maps and Sketches of Southeast Asia and the Philippines 1512-1571*, [s.l.], CEPESA, 2002; Idem, *Discussing the First Portuguese Maps with the Philippines 1512-1571*, [s.l.], CEPESA, 2005.