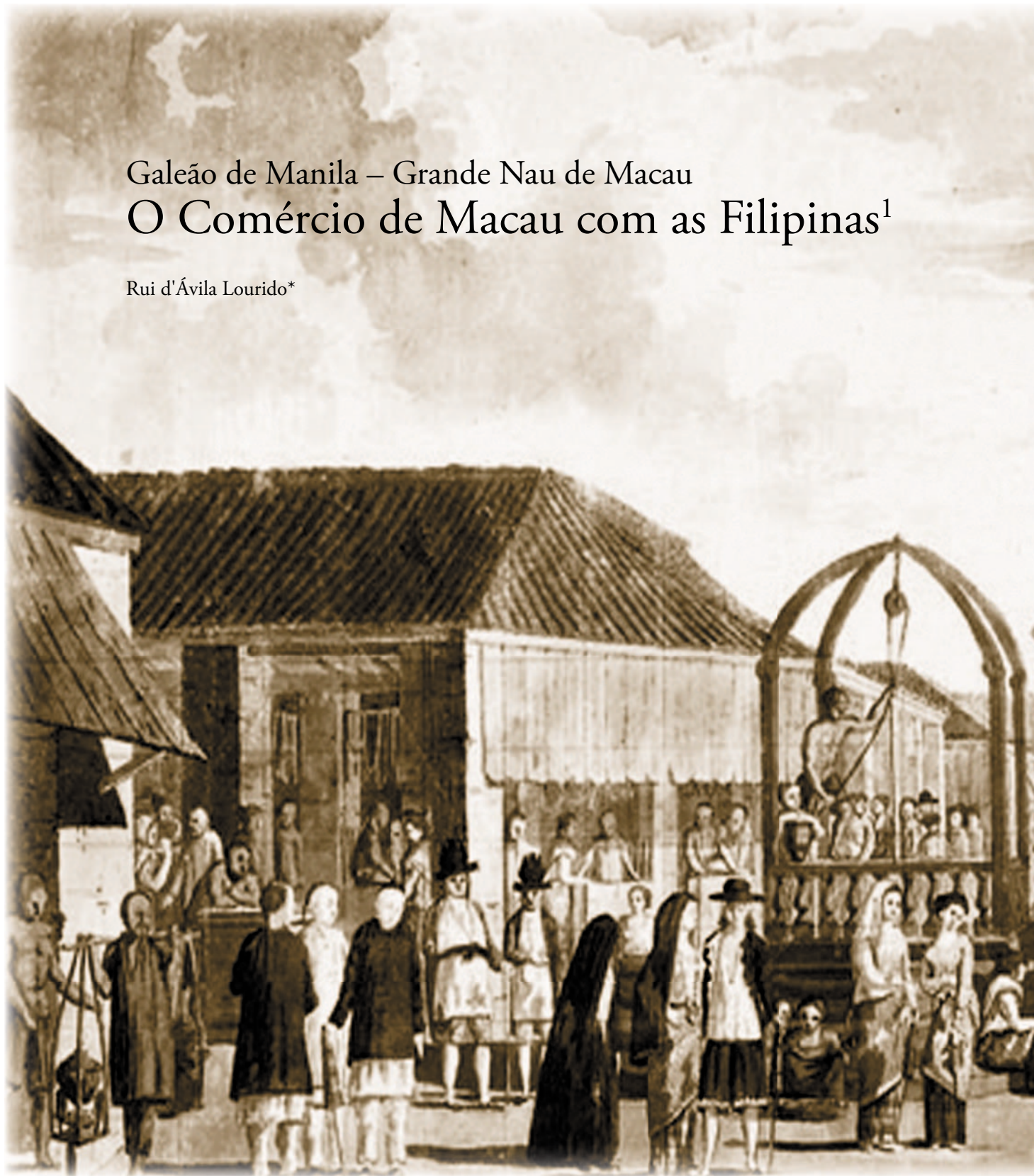


Galeão de Manila – Grande Nau de Macau O Comércio de Macau com as Filipinas¹

Rui d'Ávila Lourido*





O CELEBRE “GALEÃO DE MANILA”

Manila, com a ocupação espanhola, transformou-se num grande entreposto comercial que tentava concentrar todas as mercadorias que interessavam ao seu comércio com a América, fossem elas do Japão, China, Champa, Camboja, Sião ou Insulíndia. Ao mesmo tempo tentava concretizar o seu objectivo estratégico de penetração e estabelecimento directamente na China, o qual nunca se viria a concretizar. Assim, a rota espanhola de Manila a Nova Espanha foi complementar das rotas portuguesas e chinesas que ligavam o litoral Sul da China às Filipinas.

Esta rota era de tão grande rendimento que os espanhóis nas Filipinas não precisavam de ter qualquer outra ocupação; bastava-lhes administrar esta rota, segundo referiu o feitor espanhol nas Filipinas, Antonio de Morga:

“Esta contratacion y mercancia es tan gruesa y aprovechada, y facil de administrar que los españoles no se han aplicado, ni tratan de otra cosa”.²

O mercado de Manila (*Parian*),
por Juan Francisco de Ravenet y Bunuel, finais do século xviii.

* Mestre em História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa nos séculos xv-xviii (Universidade Nova de Lisboa). Investigador do Instituto Universitário Europeu em Florença (1995-2002), prepara o seu doutoramento. Presidente do Observatório da China e, desde 2008, Director Cultural da UCCLA (União das Cidades Capitais de Língua Portuguesa).

M.A. in History of the Age of Discovery and the Portuguese Expansion during the 15th-17th centuries (Lisbon's Universidade Nova). Researcher at the European University Institute in Florence (1995-2002), he is currently preparing his Ph.D. Chair of the China Observatory and, since 2008, Cultural Director of UCCLA (Union of Portuguese-Speaking Capital Cities).

HISTORIOGRAFIA



A viagem de Manila a Acapulco estendia-se em média por cerca de 6 meses. Filipe III, era informado, em 1606, que aquela viagem podia demorar entre cinco a sete meses. O respeito pelo

período certo de partida dos galeões foi alvo de várias recomendações por parte das autoridades, como a carta régia de 1620 para o governador Fajardo, onde se fixa o último dia de Junho como data propícia para largar âncora do porto de Manila (seria posteriormente, em 1773, atrasada para os primeiros dez dias de Julho), acrescentando que “o sucesso da viagem depende largamente disso”. Para a largada do porto de Acapulco estava estabelecido o dia 25 de Março como data limite. Contudo, na prática, a espera dos navios da China levou a que, em média, o período de largada de Manila se estendesse de meados de Junho a meados de Julho.³

Das diversas mercadorias exportadas por Manila⁴ para o México, pela rota de Acapulco, as principais eram os têxteis e, em particular, a seda. Grande parte da seda não trabalhada era enviada para tecelagem no México e posteriormente vendida no Peru, paralelamente ao transporte para Espanha dos tecidos mais finos e luxuosos. Entre as mercadorias exportadas por Manila para a Nova Espanha encontramos igualmente produtos manufacturados nas Filipinas, como mantas de algodão e panos fabricados com fibras vegetais – *medriñaques*⁵ – e ceras (branca e amarela).

A rota Manila-México é onerada com o pagamento de dois tipos de taxas; o primeiro consistia no pagamento à *Caja Real de Manila*, antes da partida, de 2% pelos *derechos reales de salida*⁶; o segundo, no pagamento do frete da nau (a qual era sempre propriedade da Coroa) que era pago em Acapulco na proporção de “*cuarenta ducados de castilla por tonelada*” e no pagamento dos “*derechos de diez por ciento de la entrada; y primera venda en Nueva Espana*”. Segundo Antonio de Morga, estas taxas rendiam à Fazenda Real de Manila o montante de 350 mil pesos anuais.⁷

A ocupação espanhola transformou Manila num importante entreposto da rota que ligava a China ao México, Peru e Chile, em que a seda ocupou um papel fundamental. Esta privilegiada situação permanecia ainda no século xviii.

Estas rotas sofriam a concorrência dos mercadores particulares de Macau, que procuravam nela investir e retirar os dividendos respectivos. Este esforço de participação dos mercadores de Macau no comércio com a Nova Espanha pode verifica-se pelas relações mercantis, legais ou clandestinas, que desenvolvem em Manila, directamente ou através de agentes ali instalados ou ainda através de navios chineses.

Por outro lado, a perspectiva dos mercadores portugueses de aumentarem os seus lucros ao navegarem directamente de Macau para a Nova Espanha, dispensando assim o papel de intermediário das Filipinas, levou à realização deste novo tipo de viagem. A navegação para a América era monopólio régio e exclusivamente nas mãos dos espanhóis, pelo que era declaradamente vedada aos portugueses do Estado da Índia, no âmbito da manutenção da separação dos territórios coloniais das coroas de Espanha e Portugal, confirmada nas Cortes de 1581. Contudo, os mercadores particulares de Macau não deixaram de aproveitar a oportunidade surgida com a chegada do galeão *San Martin* a Macau em 1583, após a eclosão de um motim a bordo o ter desviado da sua rota habitual.

O interesse dos mercadores portugueses, dos espanhóis e da tripulação do galeão, saído das Filipinas, em empreender o comércio directo entre Macau (de onde partiu em 1584) e a América é-nos revelado por aquela mudança de rota, que se confirma com o seu regresso directamente de Acapulco a Macau em 1587. Este facto, acrescido dos rumores de estar em preparação na Nova Espanha (o que pressupunha o apoio tácito do vice-rei) o navio *Santa Ana* com o objectivo de navegar directamente para Macau, deixa as autoridades de Manila indignadas e preocupadas, pois a comunidade espanhola das Filipinas dependia exclusivamente do rendimento do seu comércio com a América. O bispo de Manila alerta a Coroa para esta situação argumentando: “os barcos irem do México para Macau e destruir tanto esses reinos como estes, uma vez que os Chineses elevam os preços das suas mercadorias ate tal ponto que os Portugueses e os Castelhanos não podem subsistir”.⁸ O conhecimento entretanto acumulado da navegação no Pacífico enquadrava e facilitava a nova ligação.⁹ Em 1590, as autoridades portuguesas entravaram e reprimiram a ligação espanhola entre a América e o Oriente português, ao procederem ao apresamento

HISTORIOGRAPHY

de um navio espanhol aparelhado às ordens do vice-rei do Peru, marquês de Canede, que se associara a outros funcionários régios e a mercadores de Lima. O argumento invocado por este vice-rei para justificar o envio daquele navio assentava na não realização naquele ano da habitual viagem do galeão, pelo que se vira obrigado a tentar suprir a falta de mercadorias, entre as quais refere o ferro e o cobre, para o normal funcionamento das minas.¹⁰

No que diz respeito à navegação portuguesa para a América, o caso melhor documentado é o de D. João da Gama, antigo capitão de Malaca, que, em 1589, levanta ferro do porto de Macau ao comando de um navio de 600 toneladas. Nesta viagem participaram vários mercadores particulares portugueses e espanhóis. Após aportarem ao Japão (Outubro), para reparação das avarias provocadas por uma tempestade, chegam a Acapulco em 1590. D. João da Gama, considerado contrabandista, foi preso e a carga confiscada pelas autoridades espanholas. Por ordem régia, é enviado no ano seguinte a Sevilha para ser julgado pelo tribunal às ordens da *Casa de Contratación*, sob a acusação de infringir os decretos régios que proibiam a comunicação entre os territórios das duas coroas. O investimento e volume de negócios projectado pelos mercadores particulares nesta viagem ao México era significativo, como se pode verificar pela posterior avaliação feita pelas autoridades espanholas dos bens de D. João da Gama em 140 000 pesos.¹¹ Os restantes mercadores regressaram a Macau, via Filipinas, após a conclusão dos seus negócios na Nova Espanha, de onde trouxeram um carregamento de prata em barra.

A reacção das Filipinas às navegações directas entre Macau e a América não se fez esperar. As autoridades, civis e religiosas, logo congregaram esforços no sentido de a fazer abortar. A comunidade espanhola das Filipinas em geral e a mercantil em especial tinham nítida consciência da ameaça que essa nova ligação representava para a sua subsistência no arquipélago, exclusivamente dependente do comércio com a América. A ilustrar esta reacção já referimos o alerta do bispo de Malaca e podemos agora referir a carta do governador das Filipinas para Filipe II, em 1592, a denunciar aquela nova rota mercantil. Os mercadores que tinham acompanhado D. João da Gama e comerciado em Acapulco livremente, ao regressarem a Macau, encontraram nas Filipinas um ambiente hostil entre os funcionários régios, tendo a sua prata ficado

retida, sob pretexto e em represália do apresamento feito em Macau do navio espanhol autorizado pelo governador Gómez Pérez Dasmariñas a comerciar com Macau produtos como a pólvora salitre e o cobre. Com o regresso deste a Manila, o governador das Filipinas devolve igualmente a prata que retivera.

A Corte ratifica a proibição da ligação Macau-América e os portugueses de Macau abandonam o projecto de ligação directa Macau-América, passando a privilegiar a participação no comércio das Filipinas com a Nova Espanha.

A ligação Filipinas-América, chamada *carrera de Filipinas*, podia estender-se por oito meses, dependendo das condições meteorológicas e do estado do mar. O rendimento da prata importada da América por Manila entre 1565 até 1820, e que na sua maioria foi exportada para a China, foi calculado em 400 milhões de pesos.¹²

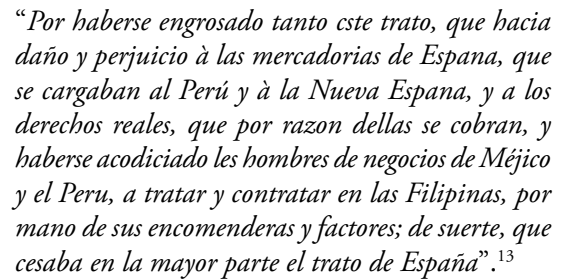
A rota era percorrida pelos chamados “galeões de Manila” ou “naos da China”. Quando aportavam a Acapulco, os produtos chineses eram alvo de uma taxa alfandegária de 10%, sendo depois transportados para Sevilha. Parte da seda era trabalhada na América espanhola. O intenso comércio directo entre a China e Manila preocupava a própria Coroa espanhola, já que os interesses dos espanhóis das Filipinas (ao transportarem e abastecerem o México e o Peru das sedas chinesas e restantes mercadorias asiáticas) interferiam com os interesses centrais, da Coroa e dos mercadores de Sevilha, ao concorrerem e enfraquecerem a rota espanhola de Sevilha ao México e Peru. Na medida em que o mercado americano era abastecido mais favoravelmente pelas Filipinas, deixava de importar de Espanha essas mercadorias asiáticas nas quantidades habituais, logo, a redução do montante global do comércio espanhol era significativa. Paralelamente, os mercadores e instituições portuguesas envolvidos na rota do cabo de Boa Esperança viam decrescer em Goa as quantidades de seda embarcadas em Macau para Lisboa, de onde era redistribuída pela Europa, nomeadamente para Sevilha, de onde seria conduzida para a Nova Espanha e Peru. Assim diminuía os rendimentos directamente cobrados sobre essas mercadorias nas alfândegas de Goa e Lisboa e, logo, o lucro dos mercadores e agentes económicos envolvidos.

É esclarecedora deste choque de interesses a seguinte explicação do feitor Antonio de Morga:

HISTORIOGRAFIA



O oceano Pacífico tal como foi representado por Abraham Ortelius no seu *Theatrum Orbis Terrarum*, Antuérpia, 1589. Cortesia da Biblioteca da Universidade do Texas, Austin.



Uma das consequências secundárias da rota Filipinas-Nova Espanha foi a de ter contribuído para a integração da Califórnia no espaço do domínio económico europeu e do espanhol em particular. A viagem de regresso das Filipinas ao continente americano, atravessando o oceano Pacífico, apresentava-se extremamente difícil, pelas dificuldades naturais de baixios, correntes e ventos adversos. A primeira torna-viagem bem sucedida foi a do patacho *San Luis*, pilotado por Lope Martín e capitaneado por Alonso de Arellano. Tendo abandonado a expedição de Legazpi, largaram das Filipinas em Abril de 1565, encontraram a costa da Califórnia a 16 de Julho e aportaram a Natividad em Agosto do ano seguinte.¹⁷

HISTORIOGRAFIA

O projecto de estabelecer um entreposto espanhol na Califórnia, que servisse de porto de abrigo e reabastecimento dos galeões na sua torna-viagem de Manila a Acapulco, fora acalentado pelo vice-rei espanhol Monterey em 1604. Fr. António de la Ascension sugeriu ao rei, em Junho de 1609, a fundação de um estabelecimento na baía de San Bernabé no cabo de San Lucas, onde os galeões se poderiam reabastecer. A mudança de vice-rei e de prioridades políticas fariam com que só em 1769 se fundassem estabelecimentos espanhóis com carácter definitivo na Califórnia do Norte.¹⁸

TRÁFEGO MARÍTIMO DE MACAU
E DA COSTA SUL DA CHINA PARA MANILA

Na tentativa de analisar o tráfego marítimo de Macau para Manila, que totalizou 77 navios entre 1580 e 1642, devemos registar, como primeira nota, a sua irregularidade e para a qual os condicionalismos político-militares e económicos foram determinantes. Deve-se ao zelo dos funcionários espanhóis do *Almojarifazgo*¹⁹ de Manila a possibilidade de ainda hoje se poder consultar uma fonte de registos alfandegários de grande valor, constituindo dificuldades da sua utilização o impressionante número de códices e a apresentação dos dados ser feita de forma dispersas. Como refere Pierre Chaunu,²⁰ o corpo documental dos fundos da *Contaduría* para o período anterior a 1580 não nos fornece dados seguros e utilizáveis numa perspectiva sistemática, comparativa e homogénea. Assim vamos analisar, neste capítulo, o tráfego (após 1580) em três períodos distintos, de 20 anos cada:

- O primeiro estende-se de 1580 a 1600 e é caracterizado por um movimento de entradas titubeantes e descontínuas de um a dois navios por ano, podendo definir-se como um período de arranque. Só em cinco destes 20 anos se realizaram viagens de Macau para Manila, num total de oito barcos: dois em 1580, apenas um em 1582 e 1583, dois em 1584 e 1588.
- No segundo, de 1601 a 1621, o movimento marítimo é um pouco mais consistente, totalizando 23 navios, o que representa um aumento de quase três vezes em relação ao período anterior. Podemos considerar este como um período florescente ou de desenvolvimento. Após 11 anos sem navios de Macau, no ano de

1601 foi recenseado um navio a que se seguem dois anos sem qualquer embarcação de Macau. Nos anos de 1604 a 1606, dão entrada em Manila, respectivamente, cinco, dois e um navio. Após três anos de intervalo, seguem-se 1609 e 1610 com um navio cada. No ano de 1612 é difícil determinar a repartição dos sete navios portugueses registados na alfândega Manila, no entanto, supomos serem seis de Macau e um de Goa.²¹ Em 1620, voltam a ser registados cinco navios de Macau e, no ano imediato, um único.

- O terceiro período prolonga-se de 1622 a 1642 e apresenta uma certa homogeneidade e continuidade. Entre 1627 e 1642 verifica-se uma média de três navios em cada ano. Só no ano de 1634 não foi registado qualquer navio de Macau. O número de navios participantes elevou-se a 46, o que representa um aumento de mais de 500% em relação ao primeiro período. Assim, podemos definir este período como de expansão e de apogeu desta rota mercantil (mesmo considerando o movimento desde o século xvi ao século xviii), que termina abruptamente com o reconhecimento oficial em Macau, em 1642, do novo rei português, D. João IV. Em 1627 e 1630 chegam a Manila, vindas de Macau, seis embarcações em cada ano. Estes dois anos serão os únicos em que se atingiu este número de navios por ano (seis), até finais do século xviii (pelo menos até 1787). Nos anos intermédios de 1628, 1629 e 1641 aportam a Manila dois navios em cada ano. O número de barcos volta a crescer para três em 1631, 1633 e de 1637 a 1640. Cresce ainda para quatro navios em 1632 e 1635. O ano de 1642 encerra este terceiro período com um único e último navio.

Passar-se-ão 30 anos até que a alfândega de Manila, em 1672, volte a registar a chegada de uma embarcação (patacho) de Macau. O número de navios referidos é baseado (mas não exclusivamente) em Pierre Chaunu e na documentação que identifiquei para o meu estudo *A Rota Marítima da Seda e da Prata: Macau-Manila desde as Origens a 1640*.²²

Antes da invenção dos navios a vapor, como é o caso do período em análise, a navegação entre a China e Manila obedecia a um determinismo geo-climático representado pelo regime de monções. Deste modo,

De 1631 a 1635 contabilizámos 171 navios, com Maio a ser o mês que recebe o maior número (cerca de 20), seguido do de Janeiro.

Puerto de Acapulco en el Reino de la Nueva España en el Mar del sur.

Acapulco
 Fuera de San Diego
 que el lago de 122 varas, de
 altura 30 varas.
 Boca grande.
 El grifo.
 Boca chica
 Puerto del Marques.

Escala de tres varas desde el puerto
 1000 2000 3000

A. D. C. de T. G. de T. G.

HISTORIOGRAFIA

De 1636 a 1640 é no mês de Maio, logo seguido de Junho, que se verifica o maior número dos 154 navios que entraram em Manila.

Entre 1641 a 1644 registámos 86 navios, tendo a maioria aportado a Manila a partir da segunda quinzena de Janeiro e até Março, mas continuando a chegar com certa continuidade nos meses seguintes até a sua interrupção de Julho.

Assim, podemos referir que o comércio marítimo Macau-Manila se realizava em viagens anuais de periodicidade intermitente, visto que algumas vezes a ligação não se realizava, pelo menos sob organização oficial, embora clandestinamente se processasse com maior ou menor intensidade, mas nem sempre respeitando o regime das monções. Quando oficializado, as autoridades de Goa, após 1629, para regular em seu proveito e assegurar que a navegação se realizasse de forma segura, estipularam orientações claras quanto às datas convenientes à navegação para Manila: “E porque o bom sucesso das viagens de Jappão e Manila consiste ordinariamente das embarcações com que se fazer partirem da China para aquellas partes nos principios das monções com que se para aquellas navega...”²⁵

Sabemos que os juncos cantonenses da viagem ao Japão e os utilizados na viagem Macau-Manila, possuíam em geral tripulação e oficiais chineses, mas os seus pilotos eram normalmente portugueses.²⁶ Esta era uma situação frequente nos mares asiáticos, o que não

deixa de ser interessante, pois reflecte a interpenetração do conhecimento náutico ocidental com o asiático. Assim, seria interessante verificar em trabalho futuro a frequência desta situação, mas é de notar que, na rota Macau-Manila, tal estudo é decerto dificultado pelas condições de clandestinidade em que frequentemente se desenvolvia este comércio.

O COMÉRCIO CLANDESTINO NOS MARES DA CHINA

O comércio marítimo chinês poder-se-ia resumir a dois tipos: o governamental, comércio tributário designado igualmente de oficial, *gong mao* 公貿, e o comércio particular ou privado, *si mao* 私貿. Este último poderia ser legal ou clandestino. Até 1567 o comércio marítimo particular fora geralmente encarado pelas autoridades imperiais chinesas como contrabando, sendo nessa data legalizado.²⁷

No que se refere à rota que ligava a China ao Japão e à rota da China às Filipinas e restante Ásia de Sueste constatamos a existência de um intenso comércio – clandestino, sempre que as autoridades eram mais intransigentes na sua proibição – nas mãos de chineses (com destaque para os “chinchéus” e chineses estabelecidos na ilha de Lução) e japoneses, muitas vezes a extravasar do comércio e contrabando para a pirataria e pilhagem. As relações mercantis de chineses e

Representação da cidade de Manila no interior de uma arca de madeira, cerca de 1640-50. (Museo de Arte Jose Luis Bello, Puebla, México).



HISTORIOGRAPHY

japoneses na segunda metade do século xvi igualmente incluíam a Formosa, a Coreia, o arquipélago de Ryukyu, o Camboja e o Sião. Os participantes no comércio ilegal marítimo ficaram conhecidos pelo nome de *wako*²⁸ (piratas japoneses), utilizado pelas autoridades chinesas devido a muitos deles, japoneses ou não, terem os seus abrigos no litoral japonês.

Na rota de Macau-Manila temos de ter em conta que, por ser um comércio que do ponto de vista das autoridades portuguesas era frequentemente interdito, a sua continuidade assumia uma forma clandestina ou encapotada. Utilizavam-se, assim, outras rotas que, consoante o período e as circunstâncias políticas, permitissem a comunicação com Manila, nomeadamente através da Ásia do Sueste, da Índia (especialmente Malaca, até à conquista holandesa, e de Goa) ou do Japão. Dos portos indianos de Goa, Malabar e Coromandel e de Malaca chegaram cerca de 50 navios portugueses a Manila entre 1577 e 1644. Os mercadores particulares fretaram igualmente barcos de outras nações, como os registados na alfândega de Manila como provenientes do Japão em 1591, 1599, 1600 e 1601 com portugueses a bordo. Depois da expulsão dos portugueses do Japão e do corte de relações com Manila, os mercadores particulares de Macau socorreram-se igualmente de rotas intermediárias como Macaçar e o arquipélago de Banda para obter a prata de Manila. Claude Guillot considera que o período mais próspero da história de Macassar e de Banda, até finais do século xvii, corresponde ao período em que estas zonas desenvolvem relações mercantis com Manila. Relações estas que Guillot supõe terem sido instigadas e utilizadas pelos mercadores portugueses, em especial os mercadores particulares de Macau, principalmente na segunda metade do século xvii.²⁹

Pensamos, no entanto, que era através de embarcações chinesas que a maioria do comércio clandestino de Macau era encaminhado para Manila, com os mercadores independentes de Macau viajando em barcos da província de Cantão ou através de agentes chineses (“respondentes”).³⁰ As minuciosas informações dos *Legajos* e códices da *Contaduría* ilustram esta situação, nomeadamente quando referem a presença, em 1633 e 1634, de chineses cristãos, o facto de ser cristão o capitão chinês de uma das 39 embarcações de 1608, ou ainda de o proprietário ser um chinês cristão (como cinco dos 33 navios chineses de 1631). Os portugueses poderiam utilizar alguns

dos navios registados sem proveniência determinada bem como algumas das embarcações registadas como de cabotagem.

O COMÉRCIO CHINÊS EM MANILA

Vejamos agora como se processa a recepção em Manila dos navios de comércio vindos da China. À sua chegada à baía saía-lhes ao encontro um navio espanhol; após o reconhecimento, enviava-lhes três soldados que o acompanhavam até ao porto. Os oficiais da Fazenda Real de Manila faziam a bordo a avaliação e registo das mercadorias que carregavam, as quais, depois da cobrança de 3% do seu valor global, eram transportadas em sampanas para o *Parian* (bairro chinês, mercado)³¹ ou para outros armazéns, podendo ser vendidas livremente. Entre as principais mercadorias incluíam-se, como já referimos, sedas cruas e outros tecidos, sendo a prata e os *reales* a única moeda de troca (“*es plata y reales, que no quierem oro, ni otras algunos rescates, ni los llevan a la China*”³²).

Em Manila, estas mercadorias, vindas na monção do sul (Março e Abril), eram carregadas nos galeões que largavam para a Nova Espanha em Junho. No entanto, os mercadores mais poderosos, quer *sangleys*³³ (chineses) quer espanhóis, mantinham-se em Manila a vender o restante das suas mercadorias, procurando o melhor preço para a sua venda.³⁴ Residiam permanentemente em Manila cerca de seis a sete mil *sangleyes*, sendo que no *Parian* viviam três a quatro mil. O número de chineses que navegava nesta rota era calculado, anualmente, em mais de dois mil.³⁵

Nos finais do século xvi em média chegavam a Manila 40 juncos provenientes de Guangzhou, Quanzhou e Fuzhou, transportando principalmente sedas, mas também outros produtos. Sebastião Soares Paes refere-nos que, em 1633, paralelamente à passagem a monopólio particular da viagem Macau-Manila,³⁶ o comércio directo entre a China e Manila se intensificou:



HISTORIOGRAFIA

“forão da provincia de Chincheo quorenta embarcações que chamaõ Somas pera Manila carregadas de fazendas”.³⁷

A situação de venda do direito exclusivo de realização das viagens de Macau-Manila, pela Fazenda Régia, obrigava os outros particulares interessados a nela participar ao pagamento de fretes, o que provavelmente levou muitos mercadores particulares de Macau a camuflarem o seu comércio em barcos chineses. A ilustrar a navegação chinesa para Manila, Pedro de Baeza refere-nos uma média anual, no final da primeira década do século xvii, de 30 a 40 juncos provenientes da província de Fujian que vinham vender seda trabalhada e não trabalhada em troca da ambicionada prata. Baeza calculava-a, possivelmente com exagero, em 2,5 a 3 milhões de reais de prata anuais.³⁸ Mais realista se nos afigura a estimativa que assinalava, em 1591, a absorção por esse comércio chinês de 300 mil pesos anualmente em troca de seda e outras mercadorias chinesas. A moeda habitual de troca era o peso de prata de oito reais.³⁹

O volume de mercadorias transportado pelos chineses pagava à alfândega de Manila 40 mil pesos anuais de direitos aduaneiros à taxa de 3%. A venda destas mercadorias permitia à China absorver anualmente um milhão e meio de ouro, segundo a “Relação escrita pelo almirante D. Jerónimo de Bânueles y Camillo”.⁴⁰

Podemos verificar a ascendência do comércio chinês, protagonizado principalmente pelos “chinchéus” no último quartel do século xvi, na rota que ligava directamente o Sul da China a Manila, atingindo frequentemente mais de 50% dos rendimentos das taxas aduaneiras. No início do século xvii continuava a aumentar o fluxo mercantil chinês que de 80% se elevou, em 1641-1642, a mais de 90% dos direitos pagos em Manila comparativamente com a totalidade dos navios colectados.⁴¹

Os mais prejudicados pelo intenso comércio estabelecido directamente pelos chineses das províncias do Fujian e de Guangdong com Manila eram os mercadores portugueses de Macau. Na verdade, sentiam enfraquecida a sua posição de intermediários entre o imenso mercado de produção e consumo chinês, por um lado, e o mundo exterior, nomeadamente as Filipinas, por outro, o que motivou o aparecimento de vários documentos alertando as autoridades para a necessidade de medidas que inviabilizassem aquele comércio do Fujian:

“não levarem os Chincheos a Manila o que levão para tirar o ganho aos de Machao, nem ao olandez da ilha Fermoza nem Jappão...”⁴²

MERCADORES CHINESES EM MANILA

A ocupação espanhola das Filipinas com a correspondente concentração da prata em Manila levou igualmente à progressiva atracção de comerciantes asiáticos, especialmente chineses. Grande parte desta florescente comunidade, cerca de 2000 e geralmente provenientes da cidade de Zhangzhou no Fujian, ocupava-se directamente no comércio. Estabeleciam-se, por vezes, por um longo período (conhecido por “passar o inverno”), de forma a venderem os seus produtos por um preço mais vantajoso.

Mas a Manila chegavam igualmente muitos chineses com a perspectiva de ali ficarem a trabalhar em permanência, vindo deste modo a engrossar a comunidade chinesa aí residente temporariamente. Residiam em espaços pré-demarcados, sem poderem habitar outros. O bairro onde residiam era designado pelos espanhóis de *alcaiceria*, em chinês era chamado de *jia nei*, mas a expressão local mais utilizada, e pela qual era conhecida este bairro, era *Parian* (que significa mercado da seda), o que nos revela claramente a sua actividade característica: o comércio da seda. Os comerciantes que se dedicavam a este trato constituíam o grupo chinês mais importante de Manila.

A comunidade chinesa contava com um grande número de trabalhadores indiferenciados, mas era essencialmente conhecida, segundo as fontes da altura, pela sua extraordinária versatilidade e elevada especialização, possuindo os mais diversos tipos de artesãos e de suas respectivas artes. Esta comunidade era considerada indispensável (“*si no hubiera chinos en estas Islas era Manila una mis'rria, porque con los chinos ganan los castillas*”⁴³) para a vida quotidiana de Manila e das Filipinas, devido ao exercício dos seus ofícios com esmero e habilidade, genericamente reconhecida.

No início, os chineses chegados a Manila provinham de camadas sociais desfavorecidas que procuravam na cidade a sua sobrevivência. Frei Juan Colbo assinala a sua baixa origem social, dizendo que constituíam “*la escoria de la tierra*”, mas de entre eles salientavam-se os mercadores que enriqueciam com o trato Macau-Manila. Este comércio era corporizado por grandes mercadores, quer pessoalmente, quer

HISTORIOGRAPHY

por feitores ou agentes, concorrendo com eles alguns mercadores de menores posses. Era um comércio legalizado através das respectivas autorizações dos mandarins chineses. Alguns mercadores eram hábeis financiadores que praticavam a venda a crédito

“Es gente muy práctica, e inteligente en la mercancia... y saben fiar, y hacer comodidad liberalmente à quien saben les trata verdad, y no les ha de hacer falta en la paga”.⁴⁴

Na rota de Macau-Manila temos de ter em conta que, por ser um comércio que do ponto de vista das autoridades portuguesas era frequentemente interdito, a sua continuidade assumia uma forma clandestina ou encapotada.

O predomínio do comércio chinês em Manila no período em análise resultou de um conjunto de factores, quer internos – o desenvolvimento económico e social chinês do final da dinastia Ming –, quer externos, determinados pelo controlo do comércio da seda com a China, pela rivalidade entre as potências europeias, pela sua longa experiência de comércio com a Ásia do Sueste e pela numerosa frota mercantil de que dispunham, aliada à retracção compulsiva dos comerciantes japoneses nas Filipinas.

Um outro factor a avolumar as preocupações dos mercadores de Macau era constituído pela concorrência exercida pelo comércio directo de Manila com o Japão, apesar de todas as proibições oficiais. Assim, são inúmeros os despachos das autoridades portuguesas, nomeadamente do capitão-geral de Macau, a tentar impedir e proibir o comércio de “fazendas dos chinas pera Manilha e Japão por conta e risco dos ditos chinos”. Estabeleceram-se multas e penas para os infractores: 500 pardaús de *reales* e o confisco das mercadorias a favor da Fazenda Real. Por outro lado, premiavam-se os denunciadores deste comércio com 100 pardaús, a serem pagos pelo infractor. Estas normas foram afixadas

nos lugares costumeiros com a respectiva transcrição em chinês.⁴⁵

A abertura ao comércio marítimo, que se registou sob dinastia Ming nos finais do século xv, incentivou o florescimento do comércio chinês com a Ásia de Sueste, o que se pode verificar através da documentação chinesa e portuguesa da época. Ilustram esse comércio, entre outras, as cartas régias dos Filipes tentando proteger os interesses do império ibérico na Ásia de Sueste. Era objectivo desta legislação impedir a navegação directa dos mercadores chineses (“chinchéus”) para as regiões de “Sunda, Patane, Andregir, Jambiz e Solor” de forma a evitar que se abastecessem directamente de pimenta e sândalo, protegendo assim as rotas e mercados na dependência dos mercadores e Fazenda Real de Malaca.⁴⁶

Esta abertura do Império do Meio ao comércio com o exterior facilitava as tentativas dos espanhóis das Filipinas de comerciarem directamente com a China, sob o intenso protesto dos mercadores de Macau. Recordemos a carta do vice-rei e bispo D. Pedro de Castilho dirigida ao rei, na qual veicula esses interesses macaenses:

“sobre a pretensão que se entende das felepinas tem de V. M. de lhe dar licença pera que possam ter comércio na China, e no Japão em que ha, os grandes inconvenientes que nella se apontão”.⁴⁷

ANÁLISE COMPARATIVA DO COMÉRCIO (DA CHINA, DO JAPÃO E DA ÍNDIA) EM MANILA

Não querendo aqui repetir a análise comparativa das taxas cobradas na alfândega de Manila,⁴⁸ parecem-nos, contudo, importante recordar os seus traços fundamentais.

No que diz respeito ao comércio vindo dos portos da China (essencialmente das províncias de Fujian, Cantão, Zhejiang e da Formosa), podemos constatar que o período de auge da rota Macau-Manila não coincide com o período de auge da rota China-Manila. Entre 1580 e 1645, o comércio marítimo chinês dirigido a Manila protagoniza permanentemente o papel de contribuinte principal do *Almojarifazgo* (aquele cujo montante total das taxas cobradas é maior do que o das taxas cobradas aos navios de outra proveniência, com excepção do período de 1586-1590, única vez em que o comércio de Nova Espanha ultrapassa os 40%, atingindo 61% das receitas alfandegárias).

HISTORIOGRAFIA

O período inicial é um período de arranque para o comércio proveniente quer da China quer de Macau. O comércio chinês passa de forma decidida de 28,02% (3750 pesos de média anual, em 1586-1590) para 56,04% (24 155,5 pesos de média anual) em 1596-1600, período em que não foram registados na alfândega de Manila quaisquer barcos de Macau pelo que é provável a colocação de carga dos mercadores de Macau em alguns destes barcos chineses.

O período seguinte (1601-1620) não é um período de florescimento, como se verifica com o de Macau, mas sim o período de grande expansão e apogeu do comércio chinês para Manila. A ascensão relâmpago de 70,03% (30 104,20 pesos) da média anual do *Almojarifazgo* em 1601-1605 para os 91,4% (64 432 pesos) em 1611-1615, depois de atingir os 78,52 % em 1606-1610. É interessante verificar que este período, que representa o ponto culminante do comércio chinês, corresponde aos anos de menor valor global do comércio português de Macau em Manila, com as médias anuais mais baixas: 1606-1610 com 8,6 pesos, representando 0,01% dos direitos alfandegários cobrados em Manila, e em 1611-1615 com 50 pesos representando 0,1% do *Almojarifazgo*.

A partir de 1615 o comércio chinês em Manila entra em decréscimo, que se acentuará no período de recessão de 1626 a 1645, e que se estenderá até 1670-80, data do início de uma nova longa fase de expansão. No entanto, o período 1636-1640 assinalou uma recuperação esporádica, atingindo a percentagem de 77,14%. O comércio proveniente de Macau apresenta sempre números mais modestos nestas percentagens do *Almojarifazgo* ao longo dos seus três períodos de desenvolvimento de 1586 a 1645. Contudo, a importância relativa de cada um desses períodos desenvolve-se, como vimos, de forma diversa do ritmo do comércio vindo da China a Manila. Este último período representa o apogeu do comércio vindo de Macau, atingindo, em 1641-1642, 50,8% do total do rendimento da Alfândega de Manila, ultrapassando, assim, o peso relativo do comércio vindo da China.

No que se refere ao comércio do Japão para Manila, constatamos que se mantém invariavelmente num nível pouco intenso de actividade. O seu período inicial, os anos de 1591-1595 (295 pesos correspondendo a 0,80% do *Almojarifazgo*) e 1596-1600 (258,5 pesos correspondendo a 0,60% do *Almojarifazgo*), coincide com os dez anos estes em que não dá entrada em Manila

qualquer embarcação de Macau, pelo que é possível que os mercadores de Macau tenham utilizado algum destes barcos. No período seguinte (1601-1605) assiste-se a um grande aumento para 572,20 pesos de média anual, correspondendo a 1,33% do valor global do *Almojarifazgo*. O período seguinte e final (1606-1635) é de recessão e concretiza uma descida vertiginosa: 46 pesos em 1606-1610, uma recuperação pontual em 1616-1620 com 353 pesos, a que se segue a queda até ao seu nível mais baixo em 1631-1635 com a média anual de 17,4 pesos.

No que se refere ao comércio proveniente da Índia, os anos de 1626-1630 foram, em termos percentuais, aqueles que mais contribuíram para o *Almojarifazgo* de Manila: 7,05%, correspondendo a 1 813,25 pesos. No entanto, foi no ano de 1620 que a carga dos nove navios portugueses idos da Índia foi mais valiosa. De tal forma que, apesar de não terem sido registados navios nos anos de 1616 a 1620, o valor da taxa alfandegária paga em 1620, dividida pelo respectivo quinquénio (1616-1620), corresponde à média anual mais elevada, 2 463 pesos. Os anos em que a carga registada foi menos valiosa foram 1611-1615 e 1641-1645, nos quais se registou o pagamento de uma média anual de 396,5 pesos e 507,2 pesos respectivamente. Em períodos em que os mercadores de Macau não conseguiam enviar os seus navios directamente a Manila, o comércio português em Manila desenvolveu-se a partir de outros portos do Estado Português da Índia, como o de Malaca que enviou, em 1597, pelo menos um navio cuja carga avaliada nas contas do *Almojarifazgo* regista uma taxa de 1,99%, com 861 pesos de média anual de 1596-1600.⁴⁹

No entanto, deveremos ser muito cuidadosos na interpretação de todos estes dados, visto que não revelam toda a realidade deste tráfico marítimo na rota de Macau-Manila. Temos de ter em conta que por ser um comércio que, do ponto de vista oficial, era frequentemente interdito, a sua continuidade assumia uma forma clandestina ou encapotada.

REGIMENTO PARA A NAVEGAÇÃO PORTUGUESA ENTRE MACAU E MANILA

A abertura e a intensificação do comércio chinês para além-mar, na segunda metade do século xvi, coloca em posição desfavorável a comunidade mercantil de Macau, reduzindo-lhe a importância como

HISTORIOGRAPHY



Galeão do século xvi, por Pieter Brueghel, o Velho.

intermediária entre a China, Japão, Manila e a restante Ásia do Sueste.

Esta nova situação foi um desafio para o comércio de Macau com Manila e os mercadores reagiram, esforçando-se por não perder o mercado chinês e os seus respectivos rendimentos, através de duas atitudes essenciais: por um lado, continuar com as suas viagens clandestinas para Manila, quer através de barcos e agentes chineses que navegavam directamente para o arquipélago, quer por rotas indirectas (Japão, ou regiões da Ásia de Sueste), por outro, intensificar a pressão para a abertura e legalização da rota Macau-Manila.

A intensificação do comércio nas rotas que de Macau levavam a “Solor, Timor, Macassar, Cochimchina e outras partes daquela costa”⁵⁰ debilitava a fazenda de Malaca por lhe retirar esses rendimentos que tradicionalmente lhe eram devidos:

“o que hé em grande perjuiso do rendimento da dita alfandega, a que convem acodir pella grande

despeza que de ordinário faz a fazenda real com as armadas que tras naquelles mares”.⁵¹

O comércio clandestino que ligava Macau a Manila prejudicava os interesses dos mercadores e do grupo de pressão espanhol ligado à rota de Sevilha a Nova Espanha.⁵² Na medida em que os mercadores particulares de Macau, ao fornecerem directamente as Filipinas de sedas e outros produtos chineses (produtos estes que por sua vez eram enviados para a Nova Espanha), faziam diminuir o volume do comércio desses produtos conduzidos pela rota do Cabo, em direcção a Lisboa e posteriormente a Sevilha e daqui para a Nova Espanha. Por outro lado, os mercadores de Macau agravavam a drenagem de prata ao aumentarem a sua procura nas Filipinas, estimulando o aumento da prata encaminhada de Nova Espanha para o arquipélago, o que contrariava as tentativas de controlo pela coroa espanhola e os limites, por esta estabelecidos, à exportação de prata para as Filipinas e logo absorvida

HISTORIOGRAFIA

pela insaciável procura chinesa. Por sua vez, um aumento do volume de prata disponível nas Filipinas conduzia à inflação nos preços das sedas aqui vendidas directamente pelos mercadores particulares de Macau e pelos chineses. A própria Fazenda régia de Goa era afectada, visto que a diminuição do volume de sedas, cerâmicas e outras mercadorias chinesas transportadas pela rota do Cabo significava automaticamente uma redução nas taxas alfandegárias e fretes cobrados.

Assim, todos estes factores concorreram para que as autoridades regionais da Índia decidissem favorecer a legalização da rota Macau-Manila e oficializá-la, como única forma de a fiscalizar, regulando o seu comércio através da concessão de um regimento de monopólio real. A ilustrar a oficialização e legalização da viagem Macau-Manila, ainda que a título temporário, podemos referir a carta autógrafa do vice-rei, conde almirante D. Francisco da Gama (em 14-V-1623), ordenando que a viagem Macau-Manila se levasse a conta e proveito da Fazenda Real.⁵³ Assim o explica o vice-rei, conde de Linhares:

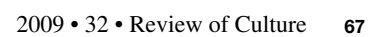
“Os chós que vossa carta me dizeis que vão da China pera Manilla escondidos foraõ a causa porque mando fazer essa viage em hum patacho e se este lá achar outras embarcações que vão das Ilhas de Macao com fazendas tomarseão por perdidas por a Viagem ser de S. Mag.º”,

e acrescenta que esta legalização, em seu entender, eliminaria a concorrência que Macau igualmente vinha fazendo a Malaca, ao percorrer as suas rotas da Ásia do Sueste com o objectivo de atingir Manila.⁵⁴

Surge assim um corpo de orientações administrativas de carácter normativo e vinculativo, cartas de lei e alvarás, contratos e regimentos, a regulamentar a navegação entre Macau e Manila. Ao Conselho da Fazenda competia elaborar os regimentos das viagens e determinar o seu modelo de exploração (nomeadamente em regime de monopólio da Fazenda Real ou particular), de acordo com os princípios gerais tratados nas cartas régias. Quando, em 16 de Novembro de 1629, este Conselho decidiu a passagem a um sistema de concessões à exploração particular, justifica-se, referindo “que seria de muito mais proveito venderesse por este modo e preço as ditas viagens, que fazeremse por conta de sua Magestade”.⁵⁵



Sevilha por Joris Hoefnagel, in George Braun e Franz Hogenbag, *Civitas Orbis Terrarum*, vol. 4, Colônia, 1572-1618.



HISTORIOGRAFIA

O Conselho da Fazenda (constituído pelo vice-rei, ministros e deputados de Estado Português da Índia), após anúncio público (“andando de pregão”) de venda e de ter sido respeitado o prazo legal estipulado pelo regimento de candidaturas de compra, podia vender o direito de viagem de Macau a Manila isoladamente por um ou três anos sucessivos (sendo avaliada nos anos 20/30 do século xvii em 30 mil xerafins/ano), ou em conjunto com a viagem Macau-Japão (avaliada em 70 mil xerafins).

O regimento, ao conceder os benefícios do comércio Macau-Manila, estipulava igualmente um conjunto de obrigações e, em particular, exigia a realização de um número mínimo de viagens e de embarcações a serem utilizadas durante o período de concessão, visto ser dos seus proventos que a Fazenda Real e os particulares iriam poder subsistir e financiar os seus projectos. Assim, no contrato estabelecido em 1629 com o proprietário de três anos de viagens de Macau a Manila e de Macau ao Japão, estipulava-se um mínimo de nove embarcações para Manila (três por ano) e de 13 para o Japão. Outras obrigações eram o transporte em cada viagem do Japão de 1200 picos de cobre, que era monopólio real, a entrega de um sinal de 50 mil xerafins em moeda ao tesoureiro em Goa, a total responsabilização dos fiadores, o pagamento aos providos de 30 mil patacas, submissão dos registos e livros ao provedor-mor dos Contos de Goa para fiscalização de contas e respeitar o regimento de acondicionamento da carga (ou seja, sujeitar-se à identificação da bagagem, preservação em armazéns próprios e o seu transporte unicamente nos locais a tal destinados).

Entre os principais benefícios do regimento, na perspectiva do detentor da viagens, conta-se o monopólio das viagens:

“nenhua pessoa poderá mandar nem hir, e embarcação nem mandar a Jappaõ, nem Manilla durante o tempo deste contrato sem licença do dito Lopo Sarmiento de Carvalho”.⁵⁶

Ligada ao direito de exclusividade está a cobrança de fretes aos mercadores que quisessem enviar mercadorias e a venda de licenças aos que quisessem enviar os seus próprios navios; a possibilidade de vir a ser indemnizado caso algum navio naufragasse, desde que tivesse cumprido rigorosamente o estabelecido no regimento em relação às monções e ao acondicionamento da carga; a possibilidade de realizar estas viagens pessoalmente ou através de agentes; e, por fim, a

possibilidade de guardar e usufruir todo o lucro obtido das viagens e do número de embarcações que quisesse armar, para além daquilo a que ficara obrigado a pagar previamente no contrato.

O regimento nomeou ainda um administrador das viagens do Japão e Manila como agente da Fazenda. O administrador Manoel Ramos recebia em 1629 menos 500 taéis de salário do que o capitão-mor (este auferia 2 mil taéis de “reales de ordenado”⁵⁷ de prata).

Com a passagem a monopólio régio, em 1637, estabeleceu-se novo regimento para a viagem em favor da Fazenda Régia (todo o comércio particular fora, entretanto, formalmente proibido), estipulando-se a viagem de um único patacho, a fim de se não concorrer com o comércio de Sevilha.

O capitão-mor da viagem Macau-Manila, então nomeado, era Lourenço Liz Velho, casado e morador na China, que acumulava com o cargo de feitor. Estabeleceu-se que receberia mil patacas de ordenado e mais duas patacas diárias de mantimentos a partir do dia da partida até ao seu regresso da China. Receberia ainda o pagamento das despesas o arrendamento das casas em Manila, ficando obrigado a nelas guardar as mercadorias transportadas no navio, mesmo as enviadas pelos vários mercadores particulares. O escrivão receberia 400 patacas.⁵⁸

Os regimentos estipulavam qual a utilização a dar ao rendimento das viagens que era dirigido à Fazenda Real – “Aplicando tudo o que ellas montare aos gastos da ribeira de Goa apresto das Armadas e fabrica dos navios”.⁵⁹ Segundo o Diário do 3.º conde de Linhares,⁶⁰ no Conselho da Fazenda reunido em 1629 para a venda das viagens do Japão e Manila foi dado o direito de preferência e prioridade à cidade de Macau, mas o seu representante recusou a compra por não concordar com as suas condições, sendo então vendida a um rico fidalgo e armador residente em Macau, Lopo Sarmiento Carvalho.

Uma outra característica podemos assinalar no corpo normativo (regimentos, etc.), que enquadra igualmente a rota Macau-Manila: o seu espírito de reduzida abertura e inovação mercantil para uma época em que a Holanda e a Inglaterra avançavam num sistema económico capitalista, que ultrapassava o debilitado sistema económico colonial português e espanhol.

Elucidativo neste contexto é o facto de cada mercador ser encarado pela administração central e local como um soldado a menos, pelo que a coroa,

HISTORIOGRAPHY

por motivos militares, tentava evitar ou dificultar a participação dos funcionários públicos no comércio particular. Eram orientações destinadas ao fracasso. A própria documentação reflecte esse corrupção de portugueses que desembarcavam nos portos e tentavam rentabilizar a sua presença no Extremo Oriente através do comércio marítimo. Quando não o podiam fazer legalmente, recorriam ao comércio clandestino, além de utilizarem os chineses como seus agentes.

REGULAMENTO PORTUGUÊS DA FORMA DE EMBARQUE DAS MERCADORIAS

A necessidade de regulamentar oficialmente a forma de embarque das mercadorias advém do uso excessivo de espaços não previstos inicialmente para o seu transporte, sobrecarregando o navio, e da inconsciência de alguns armadores que, na mira de aumentar rapidamente os seus lucros, reduziam o número de tripulantes, utilizando as suas cabinas para carregar mais mercadorias, o que dificultava as manobras e punha em risco a segurança do navio em caso de más condições atmosféricas e marítimas.

Por isso, em 4 de Maio de 1635, o vice-rei, conde de Linhares, escreveu de Goa ao administrador das viagens do Japão e Manila, as seguintes directrizes,⁶¹ reafirmando a necessidade de aplicação do regimento de segurança: primeiro, que não poupasse na contratação de marinheiros, devendo levar “muitos marinheiros”; segundo, ordena que “não vá nenhuma couza no convés, nem os camarotes leve mais q a matalataje e os gasalhados de dormir vão lestes sem q hum fio de seda nem huá piçaria fora das escutilhas”.

A concluir estas orientações, o vice-rei alerta para o facto de a experiência dramática dos navios naufragados ou acidentados no decurso desta rota estar directamente relacionada com o excesso de carga e sua deficiente arrumação:

“Os desastres q ouve nos navios dessas viages [Macau-Manila] foraõ cauzados das fazendas q levavaõ por cima”.⁶²

Mas os lucros eram tão aliciantes e o desrespeito ao regimento tão generalizado que as autoridades, preocupadas com a segurança dos navios, sentem a necessidade de, em 1637, reforçar esta proibição e definir os espaços dentro do navio passíveis de serem ocupados com mercadorias. Foi este o caso do regimento dado a Romão de Lemos, em que se especifica que

“Nos contratos dos fretamentos que se fizerem com os donos e senhorios dos navios que ouverem hir assy a Jappão como a Manila, se lhes não darão arcas de bomba nem payões nem outros gasalhados libertos para nelles levarem fazendas, nem nos que se lhes derem para as velas e sobresselentes nos mesmos navios poderão embarcar nenhuma sorte de fazenda, assy elles como os mestres pilotos e mães officiaes, excepto os caixões da liberdade que lhes custuma dar que não excederão da medida que sempre foi costume”.

O regimento estipula ainda o pagamento de uma compensação monetária (50 patacas)

“em lugar dos camarotes que se davão nos altos aos ditos officiaes, se lhes darão mães a cada hum sincoenta patacas; e levando algumas fazendas fora da dita liberdade fareis que com effeito paguem os fretes della a fazenda real como se fora debaixo da cuberta sem lhes admitir resão em contrario”.⁶³

Estas orientações concretas confirmam que nas viagens de Macau a Manila, a cargo da Fazenda Real, também se cometiam os abusos habituais das outras rotas marítimas, chegando alguns proprietários a modificar os compartimentos internos do navio e a encher o convés de mercadorias, o que ameaçava a estabilidade da embarcação e dificultava os movimentos da tripulação.

Para sua segurança os navios deviam zarpar de cada porto nas monções convenientes; caso o não fizessem perdiam o direito a qualquer compensação por possíveis danos ou perdas:

“As embarcações que assy partirem de Macao fora dito tempo posto que se percão, ou aribem não entrarão no numero das de que se lhe ade fazer o abatimento por rota porquanto o dito abatimento se lhe não faz mais que aquellas que partirem dentro do dito mez. de Julho”.⁶⁴

NOTAS FINAIS

Gostaria de destacar alguns aspectos comuns ao desenvolvimento de Macau e Manila.

Quanto à sua situação geo-estratégica, quer Macau, quer Manila se fundaram e desenvolveram com o objectivo fundamental de participar do lucrativo comércio da China. Manila, aproveitando-se da sua

HISTORIOGRAFIA

proximidade da costa Sul da China e em especial das províncias de Fujian e de Cantão. Macau, localizado, ainda mais vantajosamente, junto do importante e antigo *terminus* da rota da seda: a cidade de Cantão. Por outro lado, ambas se integram e desenvolvem uma rede triangular de comércio. Um dos vértices assente no Extremo Oriente (China-Japão), o segundo, mergulhado no Pacífico Oriental (Filipinas e América espanhola) e o terceiro mergulhado no Índico (Índia e Ásia de Sudeste). Estes dois últimos, América e Índia, garantiam a ligação posterior à Europa.

No séculos xvi e xvii, do ponto de vista socioeconómico, ambas as comunidades europeias (de Macau e de Manila) dependiam das rotas mercantis marítimas e floresceram com base na redistribuição da seda chinesa em troca da prata (japonesa e americana). Os especialistas têm vindo a considerar a rota Macau-Manila como uma das mais rentáveis, senão a mais rentável da época. Constatamos igualmente que o comércio regional ou inter-asiático em que Macau

se inseriu absorveu e desempenhou frequentemente o papel fundamental e predominante, se comparado com o comércio para a Europa pela via do cabo de Boa Esperança. Podemos constatar que os interesses económicos contraditórios, decorrentes do domínio das rotas e malhas mercantis diferentes, não se compadeciam com solidariedades ditadas por critérios de pertença a uma mesma nacionalidade. Assim se explica a oposição dos interessados nas rotas Nova Espanha-Sevilha e da rota do Cabo, ambos contra a rota Macau-Manila.

Por outro lado, ambas as cidades foram um pólo de atracção ao estabelecimento de comunidades multiétnicas (europeus, asiáticos, americanos, africanos), sendo exemplo de um grande cosmopolitismo. As elites das comunidades europeias estabelecidas em ambas as cidades preservaram, no essencial, a sua estrutura social, política e ideológica (apesar da profunda miscigenação). A própria estrutura urbana de Macau e de Manila preservou os traços essenciais europeus ao longo dos séculos. **RC**

NOTAS

- 1 O leitor mais interessado pode completar a sua informação sobre este tema com dois outros meus artigos: "The Portuguese, the Maritime Silk Road and Macao's Connection with the Philippines in the Late Ming Dynasty", in *Revista de Cultura* (Edição Internacional), n.º 2, 2002, Instituto Cultural do Governo da R.A.E. de Macau, no qual pode encontrar gráficos e quadros com dados estatísticos sobre a periodicidade e taxas mercantis na rota Macau-Manila e "Portugueses e Espanhóis em Macau e Manila com os olhos na China", *Revista de Cultura* (Edição Internacional), n.º 7, 2003. O nosso estudo mais desenvolvido sobre este tema é *A Rota Marítima da Seda e da Prata: Macau-Manila desde as Origens a 1640*, tese de Mestrado apresentada na Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, 1996. Pode ainda encontrar uma pequena síntese desta, "The Impact of the Silk Trade: Macau-Manila, from the Beginning to 1640", in Vadime Elisseeff (ed.), *The Silk Roads Highways of Culture and Commerce*. Paris/Nova Iorque: UNESCO/Berghahn Books, 2000.
- 2 Antonio de Morga, *Sucesos de las Islas Filipinas*, anotada por José Rizal, Paris, Librería de Garnier Hermanos, 1890; W. E. Retana, ed., *Sucesos de las Islas Filipinas*, Madrid, Fortanet, 1909, pp. 357-358.
- 3 William Lytle Schurz, *The Manila Galleon* (1938). Manila: Historical Conservation Society, 1985, p. 204.
- 4 Para uma ideia global das mercadorias exportadas por Manila para a América Espanhola, consultar quadros 1 e 2 incluídos no nosso *A Rota Marítima da Seda e da Prata...*
- 5 *Medriñaque* era um tecido filipino fabricado com fibras de certas plantas (*abacá*, *buri*...), usado na Europa e América para forrar os vestidos das senhoras.
- 6 Antonio de Morga, *Sucesos de las Islas Filipinas*, p. 361.
- 7 *Ibidem*, p. 357. Para calcular a taxa paga em Acapulco, José Rizal avalia o ducado de Castela em 2 pesos.
- 8 E. H. e J. A. Robertson (ed. e trad.), *The Philippine Islands, 1493-1898*, 55 vols. Cleveland, Ohio: A. H. Clark Company, 1903-1905, vol. VII, pp. 64-76.
- 9 Para uma informação mais detalhada veja-se o roteiro da viagem de Macau à Califórnia e Santiago do Chile em 1584 intitulado "Viagem que se fez de Amaquo porto da China onde estão os Portugueses pêra a nova Espanha", Biblioteca Nacional de Lisboa [BN], Códice 637, fl. 140-141. Está incluído numa miscelânea do Fundo Geral, "Memorial de várias couzas importantes,..." com 164 folhas. Inclui ainda: Notas históricas, assumptos de guerra e marinha; papéis do reinado de Felipe II; contas da "invencível armada", negócios do ultramar, viagens, etc.).
- 10 W. W. Borah, *Early Colonial Trade and Navigation Between Mexico and Peru*. Berkeley: University of California Press, 1954, p. 118.
- 11 Archivo General de Indias [AGI], México, Legajo 71 (18/2/1592 e 4/3/ 1592, Leg. 121, 9/1601; Filipinas, Leg. 18-b, 31/5/1592; secção Indiferente General, Leg. 614, 22/1/1609; "Carta régia de 6 de Fevereiro de 1589, dirigida ao vice-rei D. Duarte de Meneses", in Joaquim Heliodoro da Cunha Rivara, *Archivo Portuguez-Oriental*. Nova Deli: Asian Educational Services, 1992, vol. III, pp. 168-170; "Carta régia para o vice-rei Matias de Albuquerque", Lisboa, 12 de janeiro de 1591, *ibidem*, pp. 276-277; Francisco Colín, *Labor Evangélica de los obreros de la Compañía de Jesús en las Islas Filipinas, por el P. Francisco Colín de la misma Compañía*, editado por Pablo Pastells S. J., 3 vols. Barcelona: Imprenta y Litografía de Henrich

HISTORIOGRAPHY

- y Compañía, 1900-1901 (o título da 1.^a ed. é *Labor evangélica, ministerios apostólicos de los obreros de la compañía de Jesús, fundación y progresos de su provinda en las Islas Filipinas... Parte primeira sacada de los manuscritos del Padre Pedro Chirino, el primeiro de la compañía que passo de los reynos de España a estas Islas*, (Joseph Fernandez de Buendia, Madrid, MDCLXIII, II, pp. 202-204); C. R. Boxer, *Fidalgos no Extremo Oriente, 1550-1770*, trad. Teresa e Manuel Bairrão Oleiro. Macau: Fundação Oriente/Museu e Centro de Estudos Marítimos de Macau, 1990, pp. 43-44; idem, *The Great Ship from Amacon*. Macau: Instituto Cultural de Macau/Centro de Estudos Marítimos de Macau, 1988, pp. 52-53; George Bryan Souza, *A Sobrevivência do Império. Os Portugueses na China (1640-1754)*. Lisboa: Publicações Dom Quixote, 1991, p. 89.
- 12 Victor W. W. S. Purcell, "The Chinese in the Philippines", in W. W. S. Purcell, ed., *The Chinese in Southeast Asia*, 2.^a ed. Oxford: Oxford University Press, 1965, pp. 493-564, 614.
 - 13 Antonio de Morga, *Sucesos de las Islas Filipinas*, p. 350.
 - 14 Na "Cédula de 11 de Enero de 1593", in Antonio de Morga, *Sucesos de las Islas Filipinas*, p. 351.
 - 15 Historical documents on the Philippines Islands, rolo 6, 8, 10, 12 e 27.
 - 16 Wang Shine, The Development of Trade Between China, Manila and México in the Late Ming Dynasty. 1954, p. 54; C. R. Boxer, "Descrição da Cidade do Nome de Deus da China", in *Macau na Época da Restauração (Macau Three Hundred Years Ago)*. Macau: Imprensa Nacional, 1942, p. 40.
 - 17 As condições adversas surpreendiam ainda navios modernos no século xx, como foi o caso do navio inglês *Silverhazel*, de 5300 toneladas, que, em 1935, naufragou no *Embocadero* (estreito de São Bernardino). Várias foram as tentativas falhadas de encontrar a rota favorável para a *vuelta* ou torna-viagem directa das Filipinas às costas da América. A primeira realizada logo pela *Trinidad* da armada de Fernão de Magalhães, em 1522. Álvaro de Saavedra enviado por Cortez em 1527, em socorro da expedição de Loaysa às Molucas, realizou duas tentativas infrutíferas. Ruy López de Villalobos navegou para as Índias Orientais em 1542 com instruções de enviar navios para encontrar a *vuelta*, o que não conseguiu. No entanto, estas várias expedições foram acumulando conhecimentos que se tornariam úteis para a posterior realização da viagem de regresso directo das Filipinas à América. Para uma informação pormenorizada desta rota, consultar William Lytle Schurz, *The Manila Galleon*, cap. 6, "The Route", pp. 178-203.
 - 18 *Ibidem*, pp. 198-199.
 - 19 *Almojarifazgo* é a designação utilizada no império espanhol para um conjunto de direitos cobrados sobre o comércio marítimo (grosseiramente calculados sobre o valor das mercadorias – *ad valorem*). Como é lógico, há uma relação directa entre o grau de desenvolvimento mercantil (marítimo) e o rendimento total dos impostos (do *Almojarifazgo*) de Manila
 - 20 Pierre Chaunu, *Les Philippines et le Pacifique des Ibériques (XVI^e, XVII^e, XVIII^e siècles)*, 2 vols. Paris: SEVPEN, 1960-1966, vol. 1, *Introduction méthodologique et indices d'activité*, pp. 28-30. No AGI, o código 1200 (documentação de 1575 a 1590) não indica a proveniência de numerosas embarcações.
 - 21 AGI, Filipinas, cod. 1209.
 - 22 Ver Pierre Chaunu, *Les Philippines et le Pacifique des Ibériques...*; AGI, Filipinas, Leg. 20 e E. H. Blair e J. A. Robertson, *The Philippine Islands...*, vols. 11 e 18.
 - 23 Em especial os *Legajos* dos Fundos de la *Contaduría* del Arquivo de las Indias de Sevilha que analisámos juntamente com outra documentação em *A Rota Marítima da Seda e da Prata...* e os registos das contas do *Almojarifazgo* (de 1577 a 1645), estudados e publicados por Pierre Chaunu, *Les Philippines et le Pacifique des Ibériques...*; E. H. Blair e J. A. Robertson *The Philippine Islands...*, vols. 11 e 18.
 - 24 O leitor pode consultar os gráficos referentes às chegadas destes navios, segundo os seus portos de origem nas páginas 31 a 38 do nosso artigo
 - "The Portuguese, the Maritime Silk Road and Macao's Connection with the Philippines in the Late Ming Dynasty", in *Revista de Cultura*, Edição Internacional, n.º 2.
 - 25 "Regimento que se deu a Romão de Lemos que vay por administrador das viagens de Jappão e das mais anexas a ellas que se fazem por conta da fazenda de sua magestade (24 de Abril de 1637), in Arquivo Histórico de Goa (AHG), "Livro do regimento e instruções", III, fls. 38v-51 e publicado por C. R. Boxer em *The Great Ship...*, pp. 286-306.
 - 26 Colín-Fastells, *Labor Evangélica...*, vol. 1, 300 n. Em 1615, um junco português ao regressar da sua viagem a Champá (Indochina) foi capturado pelos holandeses, que referem ser a sua tripulação constituída por marinheiros chineses e japoneses. C. R. Boxer, *The Great Ship...*, p. 87.
 - 27 Chang Pin-Tsun, "Chinese Maritime Trade: The Case of Sixteenth Century Fuchien", tese de doutoramento apresentada na Princeton University, Princeton, New Jersey, 1983, p. 165.
 - 28 *Wako* designava assim, em períodos de encerramento da China ao comércio com o exterior, quer os mercadores envolvidos na ligação marítima e mercantil às comunidades chinesas que durante a dinastia Ming se estabeleceram na Ásia de Sueste quer os elementos ligados às actividades de pirataria desenvolvidas no litoral meridional da China, comumente atribuídas aos japoneses, mas frequentemente praticadas por chineses. Ver So Kwan-wai, *Japanese Piracy in Ming China During the Sixteenth Century*. East Lansing: Michigan State University Press, 1975
 - 29 Claude Guillot, "Les Portugais et Banten (1511-1682)", in *Revista de Cultura*, 2.^a Série, n.º 13-14, 1991, pp. 80-95, ver p. 93.
 - 30 A ilustrar o tipo de títulos de Respondência, vejamos o de Tristão Tavares (1637) e o de Pêro Fernandes de Carvalho (1638), publicados por C. R. Boxer em *The Great Ship...*, pp. 284-287. Da inúmera documentação que atesta a existência do contrabando referido podemos destacar dois exemplos: a carta do desembargador Sebastião Soares Paes para a princesa Margarida, duquesa de Mantua, Goa, 19 Janeiro de 1637, no Arquivo Nacional da Torre do Tombo [ANTT], Lisboa, "Livros das Monções" ou "Documentos remetidos da Índia", Livro XXXVIII, fls. 468 e ss. (Esta carta é a resposta a uma outra da princesa Margarida de 7 de Março de 1636. Boxer publicou um resumo desta carta, em inglês, no artigo "Portuguese commercial voyages to Japan 300 years ago", in *Transactions of the Japanese Society of London*, XXXI (1933-34) pp. 65-75 e o texto completo, em português, em *The Great Ship...*, pp. 278-286); ver o mandado do capitão-geral D. Francisco de Mascarenhas acerca do comércio de Macau com Manila e Japão, cujo original se encontra na Biblioteca Pública e Arquivo Distrital de Évora (BPADE), Fundo Geral de Manuscritos, código CXVI/12-5, f. 270.
 - 31 Para uma descrição pormenorizada do *Parian*, ver, do primeiro bispo de Manila, Fr. Domingo de Salazar, O. P., *Carta Relacion de las cosas de la China del Parian de Manila enviada al Rey Felipe II*, de 24 de Junho de 1590, publicada por Carlos Sang, *Primitivas relaciones de España com Asia y Oceania*. Madrid: Libreria General, 1958, pp. 309-326, e *El Parian de los Sangleyes*, *ibidem*, pp. 151-174.
 - 32 Temos estado a seguir Antonio de Morga, *Sucesos de las Islas Filipinas*, p. 353.
 - 33 *Sangleyes* é o termo pelo qual as fontes espanholas do início da ocupação das Filipinas, designavam todos os chineses. Com o século xvii o termo passou a ser aplicado exclusivamente aos chineses residentes nas Filipinas. Para uma informação mais detalhada, consultar as descrições e explicações do P.^e Juan Cobo, do primeiro bispo de Manila e de Carlos Sanz na sua obra, *Primitivas relaciones de España com Asia y Oceania*, pp. 151-174, 309-326. Ver igualmente C. R. Boxer, *South China in Sixteenth Century*. Londres: Hakluyt Society, 1953, p. 260.
 - 34 Antonio de Morga, *Sucesos de las Islas Filipinas*, p. 354.

HISTORIOGRAFIA

- 35 Carlos Sanz, *Primitivas relaciones de España con Asia y Oceania*, p. 321.
- 36 Em 1629 foi aprovado em Conselho da Fazenda e Governo o sistema de venda em exclusividade ou monopólio das viagens de Macau-Manila a particulares, venda esta realizada pela coroa em proveito da Fazenda Régia segundo os contratos lavrados para o efeito. ANTT, “Livros das Monções”, Livro XXXVIII, fl. 351; referência às instruções secretas referentes à realização daquelas viagens em *Diário do 3.º Conde de Linhares, Vice-Rei da Índia*, Lisboa, BN, tomo I, pp. 51-52; publicação dos contratos em C. R. Boxer, *The Great Ship...*, p. 245-252.
- 37 “Carta de desembargador Sebastião Soares Paes para a Princesa Margarida, Duquesa de Mantua”, Goa, 19 de Janeiro de 1637, in ANTT, “Livros das Monções”, XXXVIII, fls. 468.
- 38 Pedro de Baeza, *Esta relación y discurso, me mando V. Excelência que hiziesse... para que en el satisfizese las dudas que me pusieron cerca de la grande costa que la armada avia de hazer*, Madrid, 1608, fls. 11v. 13. In C. R. Boxer, *The Great Ship...*, p. 74.
- 39 Peso de *ocho reales*, peso de *plata*, *el duro*, segundo C. R. Boxer esta era a moeda europeia mais frequente em circulação no Extremo Oriente. O seu valor oficial em Goa era, em 1584, de um cruzado (ou 400 réis ou seis tangas e dois terços). Circulava igualmente o peso em moeda de ouro, ou *peso de oro* que equivalia a 16 reais espanhóis. Para uma informação mais minuciosa sobre o numerário em circulação no Extremo Oriente, ver C. R. Boxer, *The Great Ship...*, pp. 336-337.
- 40 *Guangdong Hai Fang Hui Lan* 广东海防汇览 (Coleção sobre a Defesa Marítima de Guangdong), rolo 37, coligido por Lu Kun, tradução de Lu Yanbin. Antonio de Morga na sua obra *Sucesos de las Islas Filipinas* diz expressamente: “*Los derechos del três por ciento de las mercadorias que traen de la China los navios sangleyes, valen un año con otro, cuarenta mil pesos*” (p. 360). Ainda nesta obra refere-se à “Relação escrita pelo almirante D. Jerónimo de Bânuels e Camillo” na qual informava o rei de “*que entra cada año um millón y médio en oro en la China*.” (p. 350).
- 41 Pierre Chaunu, *Les Philippines et le Pacifique des Ibériques...*, pp. 199-219.
- 42 Citação do Cod. ms. da Biblioteca da Ajuda [BA] 54-XI-21º, “Advertencias de muita importancia ha magestosa coroa del Rey nosso Senhor Dom João o 4.º 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 de Azevedo morador na China em Março de 1646, f. 20v.
- 43 Cf. “La carta que el Dominico P. Fr. Juan Cobo, dirigió a sus hermanos de religión de la provincia de Guatemala y España”, inserta no Livro XI da *Historia de la provincia de S. Vicente de Chyaga y Guatemala, de la orden de nuestro glorioso Padre Sancto Domingo* por Fr. Antonio de Remesal, Madrid, 1619, e publicada por Carlos Sanz em *Primitivas relaciones de España con Asia y Oceania*, pp. 277-278. Consultar igualmente a carta do primeiro bispo de Manila, *Carta Relacion de las cosas de la China del Parian de Manila...*, *ibidem*, pp. 281, 283, 315.
- 44 Antonio de Morga, *Sucesos de las Islas Filipinas*, p. 354. A actividade destes mercadores usuários é igualmente referida num documento que nos revela que três quartos do montante geral das mercadorias dos vizinhos de Manila vendidas no México “*fiadas por los Sangleyes*”, Fr. José de Jesus Maria, *Asia Sínica y Japónica*, ed. de C. R. Boxer. Macau: Instituto Cultural de Macau/Centro de Estudos Marítimos de Macau, 1988, vol. I, pp. 225-227.
- 45 “Mandado do capitão Geral D. Francisco de Mascarenhas, acerca do comércio com Manilla e Japão”, BPADE, Fundo Geral de Manuscritos, códice CXVII/2-5, fl. 270.
- 46 Poderíamos citar a carta de Filipe I em Janeiro de 1591 para o vice-rei Martins de Albuquerque (AHG, “Livro das Monções”, n.º 3 fl. 430 (2.ª via) e fl. 438 (4.ª via), publicada no *Archivo Português-Oriental*, fasc. 3, parte 1, doc. 78, pp. 286-299, ou ainda no *Boletim da Filmoteca Ultramarina Portuguesa [BFUP]*, n.º 2 pp. 309-312, referência: 13, 20-23/4-4; ou outra carta régia, quatro anos mais tarde (28/2/1595), “Livro das Monções” n.º 3-B fls. 589-590, em que se ordena ao mesmo vice-rei para evitar, por todos os meios, que os “chincheos” fossem às ilhas de Solor buscar sândalo, não só pelo prejuízo sofrido pela Fazenda Real, mas também pela desordem que causavam. In *BFUP*, n.º 2, pp. 332-333, referência 44, 70-71/5-3. BA, Cod. 51-VIII-18, n.º 243, fs. 112-113 v.
- 47 O leitor interessado pode consultá-las, com os respectivos gráficos, no nosso estudo “The Portuguese, the Maritime Silk Road and Macao’s Connection with the Philippines in the Late Ming Dynasty”.
- 48 AGI, Filipinas, cod. 1204. Ver Pierre Chaunu, *Les Philippines et le Pacifique des Ibériques...*, pp. 200-201.
- 49 “Regimento que se deu a Romão de Lemos...”, in C. R. Boxer, *The Great Ship...*, pp. 286-306, na p. 289.
- 50 “Regimento que se deu a Romão de Lemos...”, *ibidem*, p. 290.
- 51 “Regimento que se deu a Romão de Lemos...”, *ibidem*, p. 293.
- 52 No códice CXVII/2-5, esta carta ocupa o folio 44 e encontra-se entre os papéis do primeiro capitão-geral de Macau, D. Francisco de Mascarenhas, do Fundo Geral de Manuscritos da BPADE.
- 53 “Carta do conde de Linhares a Manoel Ramos administrador das viagens de Jappão e Manila”, Goa, 4 de Maio de 1635, in ANTT, “Livros das Monções”, Livro XXXIV, fls. 63-66, publicado integralmente por C. R. Boxer em *The Great Ship...*, pp. 269-273.
- 54 In ANTT, “Livros das Monções”, Livro XXXVIII, fls. 349-355. Sobre este assunto ver nomeadamente carta do vice-rei D. Fernando da Gama, em nome de el-rei, que manda fazer a viagem de Macau a Manila à conta e proveito da fazenda, in BPADE, códice CXVII/2-5, f. 44; “Papéis à cerca da controvérsia entre o capitão Geral de Macau, D. Francisco Mascarenhas, e a cidade, sobre a justiça e conveniência da viagem de Manilha”, BPADE, códice CXVII/2-5 fls. 78-165. O “Treslado de assento que se tomou em Conselho da fazenda sobre a composição que se fez com Lopo Sarmento de Carvalho, por via da transacção”, BPADE, fl. 99, está publicado por C. R. Boxer, *The Great Ship...*, pp. 253-256, e igualmente restante documentação a páginas 245-306; “Papéis sobre a viagem a Manila”, *ibidem*, códice CXVII/2-5, fl. 253; “Mandado do Capitão Geral D. Francisco Mascarenhas, acerca do comércio co Manilha e Japão”, BPADE, códice CXVII/2-5; fl. 270.
- 55 “Treslado da arrematação e venda de tres viagens da China pera Jappão juntamente outra três da China pera Manilla, a Lopo Sarm.^{to} de Carv.^o p. preço e contia de trez.^{tos} e seis mil x.^{os} p.^{ta} manr.^a abaixo”, ANTT, Livros das Monções”, Livro XXXVIII, fl. 352, publicado integralmente por C. R. Boxer, *The Great Ship...*, pp. 246-252.
- 56 “Carta do Desembargador Sebastião Soares Paes para a Princesa Margarida, Duquesa de Mantua”, Janeiro, 1637, in Boxer, *The Great Ship...*, p. 280.
- 57 AHG, “Livro de Regimentos e Instruções”, III, fls. 38v.-51; publicado por Boxer, *ibidem*, pp. 286-306.
- 58 ANTT, “Livro das Monções”, Livro XXXVIII, fl. 353.
- 59 *Diário do 3.º Conde de Linhares, Vice-Rei da Índia*, tomo I, p. 52. Esta publicação engloba o período de 6 de Fevereiro de 1634 a 16 de Fevereiro de 1635.
- 60 “Carta do conde de Linhares a Manoel Ramos...”, in C. R. Boxer, *The Great Ship...*, p. 269-273.
- 61 “Carta do conde de Linhares a Manoel Ramos...”, in *ibidem*, p. 271.
- 62 “Regimento que se deu a Romão de Lemos...”, in *ibidem*, pp. 286-306. Citação esta na p. 291.
- 63 “Treslado da arrematação e venda de tres viagens da China pera Jappão juntamente outra três da China pera Manilla, a Lopo Sarm.^{to} de Carv.^o ...”, in *ibidem*, pp. 246-252.