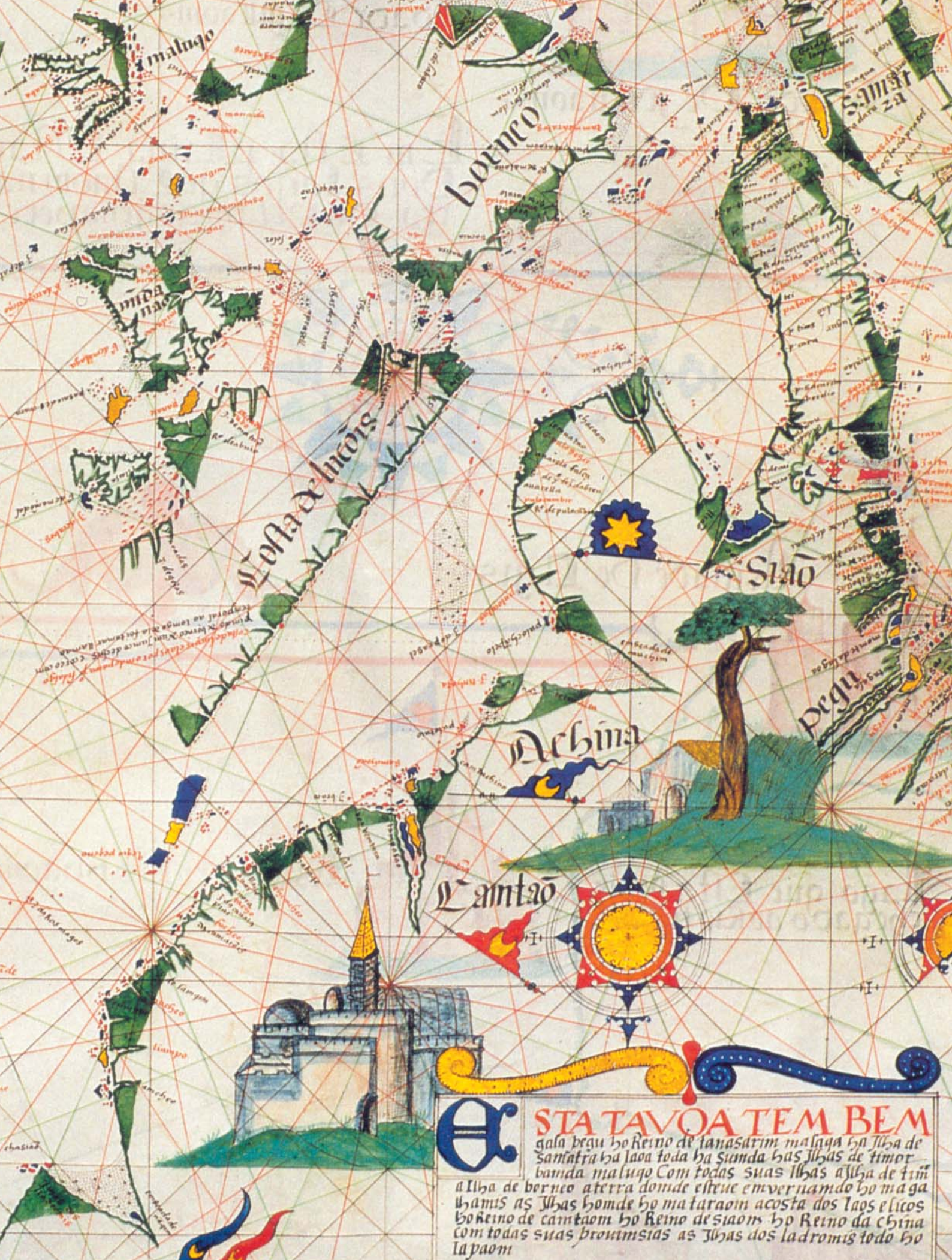


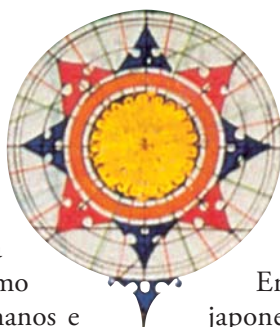
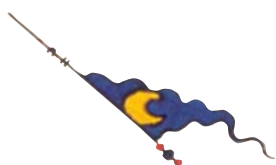


ESTA TAVOA TEM BEM
gala beu ho Reino de tanasarin maluca ha ilha de
samtara ha laoa toda ha siunda has ilhas de timor
banda maluco Com todas suas ilhas asha de tim
a ilha de borneo a terra donde estue emvernando ho ma ga
hamis as ilhas homde ho mataraom acosta dos laos elicos
ho Reino de cantao ho Reino de siao ho Reino da china
com todas suas prouinsias as ilhas dos ladromis todo ho
lapaom



Os Portugueses e o Comércio de Escravos nas Filipinas (1580-1600)¹

MARIA DE DEUS BEITES MANSO* e LÚCIO DE SOUSA**



A chegada dos portugueses à Ásia e a queda do Sultanato de Malaca (1511), então o principal centro de comércio e distribuição de produtos do Sudeste-asiático, alterou a configuração mercantil de toda a região. Como resultado, os mercadores chineses, muçulmanos e de Ryukyu, que habitualmente frequentavam Malaca, deslocaram-se para entrepostos comerciais alternativos, dispersando-se por toda a península malaia, Samatra e Java. Paralelamente, emergem tensões entre os sultanatos islâmicos do Sudeste Asiático e os colonatos lusos.² É também nesta altura que os portugueses entabulam os primeiros contactos com mercadores de origem chinesa. Ambicionam, desta forma, aceder às feiras de Cantão, como seria explicitado pelo cronista João de Barros³ (1496-1570) nas suas descrições da embaixada de Tomé Pires (1516) ao imperador Zhengde 正德 (1491-1521) ou da viagem de Simão de Andrade à China (1519). No pólo oposto dos intentos lusos, as autoridades Ming não estavam interessadas no comércio com os recém-chegados europeus e as frotas envolvidas no contrabando seriam sistematicamente expulsas. Para as autoridades provinciais, os *folanji* 佛郎机, ou

portugueses, representavam apenas uma nova extensão dos denominados *wakō* 倭寇 (a junção de dois caracteres, 倭, significando japoneses, e 寇, bandidos, ladrões, invasores). Em rigor os *wakō* não eram apenas piratas japoneses, mas também chineses, malaio, entre outros, tendo os portugueses – na primeira metade do século XVI – passado, igualmente, a fazer parte daquela designação. É esta influente associação de mercadores-contrabandistas-mercenários-piratas portugueses, à mistura com chineses, e japoneses, que daria origem, na segunda metade do século XVI, à intermediação lusa nos mares da China.

Segundo Yakazaki Takeshi⁴ a presença portuguesa em Macau, a partir de 1557, dever-se-ia a Lin Xiyuan 林希元, que viu na aliança com os portugueses uma forma de libertar, controlar e impedir os ataques de piratas na região de Cantão. A partir daqui, Malaca ficaria definitivamente ligada a Macau através de uma rota que aglutinaria interesses comerciais do “Estado da Índia” e de inúmeros comerciantes privados que circulariam entre a plataforma comercial Malaca-Macau. Durante as décadas que se seguiram à fundação de Macau, o referido comércio desenvolver-se-ia extraordinariamente, sendo marcado por quatro acontecimentos, ocorridos entre 1571 e 1582: o estabelecimento oficial de Manila como capital espanhola nas Filipinas (1571); a consolidação da chegada de prata americana à Ásia, através do galeão de Manila; em 1571, entrou o primeiro navio de Macau,

* Doutorada em História e Professora Auxiliar com Agregação na Universidade de Évora.

Ph.D. in History. Assistant Professor with Habilitation at Évora University.

** Doutorado em Estudos Asiáticos pela Universidade do Porto. Investigador do NICPRI (Núcleo de Investigação em Ciência Política e Relações Internacionais) da Universidade de Évora e bolseiro pós-doutoramento da Fundação para a Ciência e Tecnologia.

Ph.D. in Asian Studies from Oporto University, currently research associate at the NICPRI (Centre of Research in Political Science and International Relations) and post-doctoral fellow from the Portuguese Foundation for Science and Technology.

Lázaro Luís, Sudeste Asiático e Sul da China, Atlas de 1563. In Armando Cortesão e Avelino Teixeira da Mota (eds.), *Portugaliae Monumenta Cartographica*, vol. 2 (Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1960).



HISTORIOGRAFIA

em Nagasáqui, cidade que viria a transformar-se no porto de entrada do comércio europeu no Japão; a fusão das coroas.

A ABERTURA DO COMÉRCIO PRIVADO ENTRE MACAU, MALACA E MANILA

A 15 de Abril de 1581, nas Cortes de Tomar, Filipe II de Espanha é coroado Rei de Portugal.⁵ Pelo facto, todas as praças portuguesas seriam obrigadas a prestar um juramento de obediência ao novo monarca. O então vice-rei da *Nueva España*, D. Lorenzo Suárez de Mendoza (1580-1583), ordena que as praças portuguesas no Sudeste Asiático e China sejam informadas da nova conjuntura política. O encargo coube ao governador das Filipinas, D. Gonzalo Ronquillo de Peñalosa (1580-1583), o qual, em 1582, enviou quatro importantes missões diplomáticas: ao capitão-mor de Maluco, D. Diego de Azambuja,⁶ ao então capitão-mor de Amboino, D. Sancho de Vasconcelos,⁷ ao capitão de Malaca, D. João da Gama,⁸ e ao capitão-mor da cidade de Macau, D. Aires Gonçalves de Miranda. O emissário destinado a Macau seria o jesuíta Alonso Sánchez.⁹ Não obstante, a aparente missão diplomática a Macau tinha uma segunda função, esta, subliminar, a qual apenas seria revelada na correspondência entre o então bispo das Filipinas, Domingos Salazar (1581-1594), e o monarca ibérico.¹⁰ O objectivo principal de Alonso Sánchez consistiria em obter junto das autoridades de Cantão, uma base de comércio na China, à semelhança do que acontecia desde 1557 com os portugueses de Macau. Contudo, a embarcação que transportava Alonso Sánchez acabaria por ser confiscada pelas autoridades chinesas e enviada para Cantão, onde ficaria apresada. Através de informadores, esta notícia corre célere, chegando rapidamente ao conhecimento do capitão-mor e dos habitantes da cidade de Macau. Os principais comerciantes portugueses elaborariam então um plano de resgate, reunindo mais de dois mil ducados para subornar as autoridades. Pouco depois, Mattia Pennela, o jesuíta italiano Michele Ruggieri e Lopes Vieira, viajam para a cidade Cantão a fim de negociarem com os mandarins.

As negociações entabuladas seriam bem sucedidas, e os participantes na missão diplomática de D. Gonzalo Ronquillo de Peñalosa, libertados e reconduzidos a Macau.¹¹ Aí, a 18 de Dezembro de 1582, teria lugar uma importante reunião, no Colégio de São Paulo da

Companhia de Jesus, estando presentes as principais personalidades da sociedade europeia a viver em Macau. Como resultado, é elaborado um importante relatório oficial, com a assinatura dos principais nobres e comerciantes da cidade, reconhecendo Filipe II de Espanha como rei de Portugal.

No ano de 1582, o comerciante António Garcês seria capitão-mor da viagem comercial ao Japão. Paralelamente, partiria o experiente mercador André Feio, capitaneando um grande junco pertencente a Bartolomeu Vaz Landeiro e com mercadorias dos jesuítas e cidadãos de Macau. De salientar que apenas uma pequena parcela dessas mercadorias iria na embarcação capitaneada por António Garcês. Após os preparativos finais, os marinheiros chefiados por André Feio assumem as suas posições e, entre os tripulantes desta viagem, surpreendentemente, encontravam-se Alonso Sánchez e a restante tripulação espanhola, que tinham decidido viajar nesta nau. Dada a imprevisibilidade atmosférica, a aparente bonança dos mares da China daria rapidamente lugar a uma grande tempestade. Tanto a nau oficial como a não-oficial correm sérios riscos de naufragar. Após sérias dificuldades em mar alto, o capitão-mor, António Garcês, consegue conduzir a sua embarcação até ao porto de Kuchinotsu. Neste percurso, teria enfrentado nada menos do que três tufões. O outro grande junco, capitaneado por André Feio, devido ao mau tempo, seria desviado para a ilha Formosa, actual Taiwan, onde naufragaria. Nem a grande experiência do capitão André Feio nesta rota – já visitava os portos japoneses desde pelo menos 1574 – conseguiu salvar a embarcação e fazê-la ancorar no porto de destino. Segundo o jesuíta Francisco Pires, depois de o navio ficar encalhado na ilha Formosa, com receio que se desfizesse devido à turbulência das ondas, os tripulantes decidiram construir duas jangadas. Numa delas resguardar-se-iam o capitão André Feio e outros tripulantes, juntamente com os jesuítas Pedro Gomes, Alonso Sánchez, Álvaro Dias e Francisco Pires.¹²

Após o naufrágio, os marinheiros do navio pertencente a Bartolomeu Landeiro, sob as ordens do capitão André Feio, aproveitando a madeira do junco destroçado, acabariam por construir uma embarcação, tendo regressado a Macau. Todavia, os investimentos da cidade e dos jesuítas, ter-se-iam irremediavelmente perdido, causando grande prejuízo à Missão japonesa

HISTORIOGRAPHY

e à comunidade europeia. Conforme nos esclarece Alonso Sánchez, na sua *Relación Breve*, uma vez chegada a Macau, a tripulação a pretende regressar a Espanha com o resultado da missão diplomática, pois ao momento encontravam-se em Cantão, de partida, três navios lusos com destino a Goa. Antes da decisão final, o jesuíta recorreria ainda ao último trunfo: falar “*com um português muy rico y principal de Macan que se llama Bartolome Baez cuyo hera el navio que se habia perdido en la ysla hermosa*”.¹³

Graças à intermediação de Valignano, o jesuíta Alonso Sánchez consegue, finalmente, regressar a Manila a bordo de um barco do armador Bartolomeu Vaz Landeiro, *Señor Capitan desta Ciudad*.¹⁴ A referida embarcação seria capitaneada por Sebastião Jorge, ou Bastian Moxar, nome que lhe seria atribuído em Manila. Entre as inúmeras mercadorias que transportava, encontravam-se escravos de origem africana e do Sudeste Asiático.¹⁵

A viagem em questão – Macau¹⁶ para Manila – trouxe importantes consequências para as respectivas comunidades mercantis já que, nesta ocasião, formalizar-se-ia um acordo informal entre o capitão Sebastião Jorge e o governador das Filipinas, D. Diego Ronquillo (1583-1584). No referido acordo, o capitão português, em nome do comerciante Bartolomeu Landeiro, comprometia-se a enviar, anualmente, um navio a Manila¹⁷. É também através desta viagem que obtemos as únicas informações que possuímos



Retrato de Filipe II por Sofonisba Anguisciola (1532-1625). Museu do Prado, Madrid.

sobre a forma como os grandes mercadores de Macau se faziam representar nos diversos portos para onde navegavam, assim como as mercadorias negociadas. A procuração, produzida em Macau, apresentada pelo capitão Sebastião Jorge às autoridades espanholas nas Filipinas e originalmente em português, seria traduzida para espanhol, tendo sido preservada uma cópia no *Archivo General de Indias*, em Sevilha. Na referida procuração, além de obtermos detalhes sobre os principais representantes comerciais de Landeiro, obtemos informações sobre o envolvimento dos mercadores privados de Macau no comércio de escravos:

HISTORIOGRAFIA

Procuración

Sepan quantos este publico estrumento de la bastante procuración vieren como en el cristiano del nascimiyento de nuestro señor jesucristo de myll y quinyentos e ochenta años a los siete días del mes de março del dicho año en este puerto del nonbre de dios partes de la China en las casas de mi, bernardino de araujo escrivano publico e judicial e de difuntos destas dichas partes por el rrey nustro señor parescio bartolome vaez landero por el qual fue dicho a mi el dicho escrivano e testigos de yusoescritos que el por virtud deste poder hazia como de hecho hizo y ordeno e constituyo por sus procuradores sufycientes e bastantes para en todo generales e bastantes con el mayor modo, via e manera que los podía e devia hazer y en derecho mas valiere a bastian jorge moxar e antonio vaz el viejo e anrrique borges y melchior correa e antonio rrabelo (tachado: mayo) bravo e fernan de soberas y el padre nuno fernandez e antonio garces e antonio teixera lobo e damian gonçalez e antonio vieyra amostradores de la presente carta a los quales todos juntamente e cada uno de por si yn solidun e a quyen mejor lo pudiese hazer dixo el dicho constituyente que con libre e general administracion e dava e otorgava e de hecho luego dio e otorgo y concedio todo su libre y cumplido poder mandado comision especial e general para quellos en su nonbre en este puerto de nonbre de dios de macon adonde // Va tachado mayo_ no vala mas le cumpliere e con el presente poder hallarse puedan por el procurador pedir e demandar rescebir e cobrar e a sus manos aver toda su hazienda dinero piezas mercaderias horo plata esclavos y esclavas y todas las mas cossas que suyas fueren y de derecho le pertenesçieren y que de otra parte para el vinyere y estuviere por cobrar vender trocar e canviar y enplear y aruscar en las enbarcaciones naos y navios que bien les pertenesçieren e para las partes que quysieren por mar e por tierra a rriesgo del dicho constituyente hasta serle entregado y en todos sus hechos causas y demandas movidas e por mover ansi en las que fuere aver como rreo por ante qualesquier juezes e juezas a quien el conosçimiyento dello con derecho pertenesçiere de partes los que le poderan poner avaçiones libelos y peticiones dar e firmar en juizio e fuera del e todo lo quel dicho constituyente haria y diria siendo presente sin falta alguna y no seran sytados ni demandados por ninguna avaçion nueva en nonbre del dicho constituyente hasta no ser primero personalmente para dar de la causa verdadera ynformacion y en si rrazonar el officio de procuratorio y usar del el officio de procuratorio y usar del quando la cumpliere con poder deso o estableçer e sostituir otros procuradores e revocallos si cumpliere prometiendo de aver todo por bien hecho E tambien firmo e valedero de oy para todo siempre y delos relevar del cargo que de la satisdación quel derecho en tal caso otorga e obligacion de todos sus bienes e hazienda que para ello obligo y en testimonio de fee y verdad dello firmo este juramento de poder con los testigos que fueron presentes Blas Ribero e valerio gentil y otros e yo el dicho escrivano quedo este poder en mi registro puse a dar vala con los testigos quedan firmados e dellas se hizo sacar por la autoridad que para ello tengo y lo concerte, asi escriv e firme aqui de mio publico signo que esto tal como de yuso se sigue. Pago con el registro çinco maravedies.¹⁸

HISTORIOGRAPHY

Em suma, a subida de Filipe II ao trono de Portugal contribuiu para o desenvolvimento do comércio privado nas regiões periféricas do império, realizado entre as praças portuguesas e espanholas, e que era controlado e financiado pelos mercadores que viviam na região.

O COMÉRCIO DE ESCRAVOS: MALACA, MACAU E MANILA (1580-1600)

Sobre o comércio privado entre as praças portuguesas e Manila chegam-nos diversas notícias referentes ao transporte de escravos para as Filipinas. A escravatura da Índia e de Malaca para Manila é descrita, pela primeira vez, por Frei Domingo Salazar, primeiro bispo das Filipinas, numa carta redigida a Filipe II, datada de 18 de Junho de 1583: *“Los portugueses traen indios esclavos de Malaca y de la India a vender”*.¹⁹ No entanto, Frei Domingo Salazar nada adianta sobre a origem dos escravos nem do(s) mercadore(s) que os negoceiam.

No ano de 1584, na sequência do acordo realizado entre o capitão Sebastião Jorge e o governador D. Gonzalo de Ronquillo, entraram em Manila dois barcos de Macau, pertencentes ao comerciante Bartolomeu Landeiro, carregados de fazendas e escravos. Pouco depois, a 12 de Setembro de 1584, uma importante petição foi apresentada por Gaspar de Ayala, fiscal da *Audiencia de Manila*, para que os barcos portugueses pagassem o *almojarifazgo*.²⁰ O *almojarifazgo*, ou almoxarifado, era um imposto aduaneiro sobre todos os produtos transportados entre os diversos portos da *Nueva España*. Esse imposto variava segundo a região e movimentação comercial de determinado porto. No caso de Manila era 3%. O fiscal que recebia esta taxa denominava-se *almojarife*. A carta de Gaspar de Ayala revela-nos que nesse ano tinha chegado a Manila uma embarcação de Macau, que se tinha recusado a pagar a tributação aduaneira e que transportava escravos e outras mercadorias: *“los portugueses paguen almojarifazgo de sus mercaderías y esclavos tras la llegada a Manila de un barco de Macao”*.²¹

A chegada de escravos a Manila alteraria a configuração do comércio humano na região, o qual, até 1583, era controlado pelos ricos comerciantes de Acapulco e cidade do México. Os comerciantes europeus a viverem no México eram os principais fornecedores de escravos africanos, os quais chegavam à

América, principalmente por intermédio dos negreiros portugueses que negociavam no Atlântico. Este facto pode ser testemunhado através das inúmeras cédulas reais emitidas durante os séculos XVI e XVII para que a elite espanhola nas Filipinas não pagasse direitos, ou *almojarifazgo* (ver *infra*).

Em 1585, o rei Filipe II informa por carta o vice-rei da Índia D. Duarte de Meneses da viagem de Diogo Dias de Boavista, morador em Malaca, às Filipinas. Surpreendentemente, o rei autorizara esta viagem pedindo, inclusive, que fosse bem acolhido e favorecido pelas autoridades:

*“Diogo Dias de Boavista morador nesta fortaleza (Malaca) sou enformado que foi com cartas minhas às Filipinas, e que ha muitos anos que me serve nessas partes: emcomendonos que o favoreceis em tudo o que poder ser, e me enformeis de seus serviços pera lhe fazer a merce que por eles merecer; e escrevereis como vollo asy encomendo, e que recebi a sua carta.”*²²

Embora desconheçamos a rota que Diogo Dias de Boavista terá seguido até às Filipinas, cremos que o percurso tenha sido o de Malaca-Manila. Esta viagem constituiria uma excepção às proibições de contacto comercial entre as esferas portuguesas e castelhanas no Extremo Oriente. É na sequência desta viagem que o então governador das Filipinas, Santiago de Vera, endereçou uma importante carta²³ a Filipe II, requerendo autorização para que o vice-rei da Índia enviasse “escravos negros” para trabalharem nos navios, substituindo a mão-de-obra espanhola:

“En esta tierra tiene Lustra majestad mucha costa(costo) con oficiales del artillero y calafates para el adrezo de las naos y fabrica dellas que siendo Vuestra Majestad servido de mandar al virrey de la yndia me ynvie esclavos negros que alla hazen estos oficios se escusarian estos gastos pues a cada calafate español o carpintero se le dan trescientos ps (pesos?) porunario(?) de salario y con estos se compran en la yndia tres oficiales y o le scripto sobre esto y no me los a ynbiado”.²⁴



D. Duarte de Meneses.

HISTORIOGRAFIA

CÉDULAS REAIS ATRIBUINDO AS LICENÇAS NECESSÁRIAS PARA O ENVIO DE ESCRAVOS PARA AS FILIPINAS, SEM QUE FOSSEM PAGOS DIREITOS²⁵

D. Gonzalo Ronquillo de Peñalosa, governador das Filipinas	15 escravos
Capitão Juan Pacheco Maldonado	2 escravos
Alonso Alvarez de Toledo	4 escravos
Gaspar de Ayala, fiscal da Audiência de Manila	3 escravos
Pedro Rojas, ouvidor da Audiência de Manila	3 escravos negros
Capitão Gabriel de Rivera	2 escravos negros
Ouvidor Francisco Bravo	3 escravos negros
Capitão Juan Maldonado	15 escravos negros
Ouvidor Antonio Ribera Maldonado	3 escravos negros
Gómez Pérez de Mariñas, governador das Filipinas	6 escravos
Hernando de Ávila, tesoureiro de la Real Hacienda de Filipinas	2 escravos
Antonio Morga, assessor do governador das Filipinas	3 escravos negros
D. Francisco Tello, governador das Filipinas	6 escravos negros
D. Francisco Tello, governador das Filipinas	4 escravas negras
Ignacio de Santibáñez, arcebispo de Manila	3 escravos negros
Jerónimo de Salazar y Salcedo, fiscal da Audiência de Manila	3 escravos negros
Alvaro Rodríguez Zambrano, ouvidor da Audiência de Manila	3 escravos negros
Cristóbal Téllez Almazán, ouvidor da Audiência de Manila	3 escravos negros
Pedro Hurtado de Esquivel, escrivão da câmara da Audiência de Manila	3 escravos 2 mulheres de serviço
D. Pedro de Acuña, governador das Filipinas	3 escravos negros
Frei Francisco de Ortega	3 escravos negros
D. Juan da Silva, governador das Filipinas	? escravos negros

HISTORIOGRAPHY

Os escravos negros a que acima nos referimos eram, na sua maioria, originários de Moçambique e serviam nos exércitos privados de mercenários dos grandes comerciantes portugueses.²⁶ Não é possível compreender a expansão portuguesa pelo Sudeste Asiático, China e Extremo Oriente, sem estes escravos a soldo, ou “escravos de peleja”. Durante todo o século XVI, as embarcações portuguesas eram compostas por um diminuto contingente europeu. A conquista de Goa e o alargamento das redes comerciais portuguesas obrigariam a um recrutamento cada vez maior destes escravos. Desta forma, os portugueses utilizam as redes comerciais de fornecimento de escravos pelos guzarates, e criam as suas próprias rotas. As naus da “Carreira da Índia” tinham por hábito fazer escala em Moçambique, onde adquiriam escravos a baixos preços, os quais eram posteriormente vendidos em Goa e enviados para toda a Ásia. Uma das descrições mais interessantes sobre este tipo de comércio é a de um missionário italiano:

*“È questa isola delli portughesi dove hanno una fortezza con capitano molto honorato (D. Pedro de Castro). Sarà grande di longhezza di tre miglia incirca; li habitadori sono alcuni portughesi et altri naturali della terra, che si chiamano caffari: è gente negra et per l'ordinario vanno nudi, et è vecina a terra ferme che si vede; parte sono christiani et parte gentili [...] In questa isola le nave si empiano quasi di questi negri perciocché i portughesi comprano questi negri, fanciulli, homini e donne; il loro prezzo è 5, 6, 7, scudi, et alle volte per una scatola di cotognata si compra un negro e per doi testoni. Queste nostre 4^o nave mi pare che comprassero da 1.200, i quali poi si adotrinano e si fanno christiani, e si servano di loro senza altro salario”.*²⁷

O comércio de escravos entre Macau-Manila e Malaca-Manila esteve na origem de alguma tensão entre os representantes da *Audiencia de Manila*²⁸ (tribunal mais importante da Coroa espanhola nos territórios asiáticos das Filipinas) e os comerciantes privados portugueses. Estes últimos, desafiando as leis vigentes, recusavam-se a pagar o imposto aduaneiro, vendendo escravos e produtos a preços mais baixos do que a concorrência. As autoridades de Manila, em número reduzido, eram incapazes de fazer respeitar a lei. Como último recurso, enviaram ao rei uma carta, informando-o de que chegavam navios com escravos, oriundos de Malaca, de Macau e de outras regiões da China e da Índia que se recusavam a pagar direitos:²⁹

*“A esta tierra traen de Malaca, Macan y otras partes de la China y de la yndia algunos esclavos y porque dicen que los derechos se pagan delos [...] Lo fiscal a pedido se cobren derechos de las mercaderias que de Macan e Malaca se traen y porque hasta agora no se an mandado llevar”.*³⁰

Apesar dos protestos, os comerciantes privados portugueses, possivelmente aproveitando o facto de ser proibido o comércio entre Manila e as praças portuguesas, continuaram a não pagar os 3% de direitos pelos seus escravos e mercadorias, o que aumentou o descontentamento das autoridades espanholas. A situação tornou-se de tal forma tensa, que os representantes da *Audiencia de Manila*, ansiosos por resolver esta situação e, claro está, participarem nos lucros deste comércio ilegal, enviaram para a Europa num mesmo ano duas cartas,³¹ contestando e denunciando a forma como os portugueses negociavam em Manila. No seu conteúdo, as autoridades sublinhavam, entre outras coisas, que os escravos trazidos pelos portugueses deveriam pagar direitos: *“Testimonio sobre que los portugueses paguen almojarifazgo”*.³²

É na sequência desta contestação em torno do comércio de escravos que o monarca Filipe II, a 21 de Janeiro de 1587, expediu uma importante missiva destinada ao vice-rei da Índia, D. Duarte de Meneses (1584-1588), demonstrando ter sido informado das primeiras expedições, de carácter comercial, dos habitantes de Macau em Manila, assim como das tentativas menos conseguidas por parte das autoridades governamentais de Manila em estabelecerem um circuito comercial entre as Filipinas e a China, à semelhança do que acontecia com a colónia portuguesa. A sua posição relativamente a este assunto é inequívoca, condenando qualquer contacto entre as esferas de influência portuguesa e espanhola.³³ Independentemente das proibições, os comerciantes de Macau e Malaca, como sempre tinha acontecido até então, continuam a enviar navios comerciais para as Filipinas. Não obstante as directrizes régias, barcos portugueses continuam a chegar a Manila, como ficaria comprovado na missiva redigida pelo governador das Filipinas, D. Santiago de Vera (1584-1590), para o rei, de 26 de Junho de 1587, informando que, a par dos “*mas de treinta*” navios chineses de “*razonable porte*” que tinham visitado Manila, tinham chegado igualmente dois navios portugueses, os quais tinham conseguido ganhar



HISTORIOGRAPHY

muito dinheiro, causando grande descontentamento no seio da comunidade chinesa.³⁴

Apesar de não possuímos dados concretos sobre o comércio entre Macau-Malaca-Manila até ao final da década de 90, o próprio bispo das Filipinas, Domingos Salazar, a 27 de Junho de 1588, referiu ter escrito uma carta para o rei, enviada via Malaca, pelo que deduzimos a existência de uma embarcação de Malaca a visitar as Filipinas.³⁵ Recorrendo ainda ao memorial do bispo Domingo Salazar, encontramos uma descrição que revela que o capitão Lope de Palacio, então a viver em Macau, enviou confidencialmente para as Filipinas uma carta. Evidentemente que a chegada a Manila deste memorial reservado implicaria uma outra viagem clandestina, que a documentação oficial não revela.³⁶ Podemos, desta forma, concluir que, no ano de 1588, existem duas embarcações em Manila: uma primeira, de Malaca, e uma segunda, originária de Macau.³⁷

No ano seguinte, foi preparada em Macau uma nova viagem ilegal com destino a Manila. Organizada pelo próprio capitão-mor de Macau, Jerónimo de Sousa,³⁸ nela participam os principais mercadores da cidade. Contudo, a morte súbita de Jerónimo de Sousa nas vésperas da partida, lança Macau no caos político e a viagem acabou por ser cancelada. A viagem comercial anual da China para Nagasáqui, devido ao édito anti-cristão emitido por Toyotomi Hideyoshi (1536/37-1598), em 1587, e que ilegalizava a presença dos jesuítas no Japão, também não se realizou. Macau encontrava-se numa situação política e económica complicada, achando-se sem capitão-mor e sem forma de sustento, na medida em que estes trajectos comerciais constituíam o seu financiamento anual. Se o comércio não fosse rapidamente reactivado, a colónia estaria condenada à extinção. O referido édito anti-cristão de Hideyoshi apontava, entre outras acusações, que os portugueses compravam japoneses para os escravizar, e pede para serem libertados, afirmando que pagaria aos portugueses o seu preço em prata.

“Chegarão estes dous homens tristes e enfadados com o recado que trazião, dizendo que Quambacudono, alem de outras muitas cousas com grande ira e indignação dissera, mandou particularmente dizer ao Padre tres.[...]

A terceira: eu tenho sabido que os portugueses e os sioens e cambojas que vem a estas partes fazer

suas fazendas, comprão grande numero de gente e a levão cativa para seos reinos, desnaturando os japãos de sua pátria, de seos parentes, filhos e amigos, e isto hé cousa insufrível. Pelo que o Padre faça que todos os japoens que athé agora se venderão, para a Índia e outras partes remotas, sejão outra vez restituídos a Japão; e quando isto nam for possível pore estarem longe em reinos remotos, ao menos os que agora os portugueses tem comprados os ponhão em sua liberdade, e eu darei a prata que lhe custarão”.³⁹

Quando o novo capitão-mor da cidade, D. João da Gama, chegou a Macau em 1589, o panorama não

Toyotomi Hideyoshi.



Pormenor de biombo *nanban* atribuído a Kano Naizen (século XVII).

HISTORIOGRAFIA

seria possivelmente o mais agradável. Para além do vazio político oficial, a comunidade também atravessava uma grave crise política local, com a morte do comerciante mais importante da cidade: Bartolomeu Vaz Landeiro.⁴⁰ Ávido por obter uma maior margem de lucro, D. João da Gama, contrariando todas as proibições régias, decidiu realizar a viagem anual para a *Nueva España*, em vez de Nagasáqui.⁴¹

Na última década do século XVI o comércio com as Filipinas (Manila) terá diminuído, em detrimento de outras regiões do Oriente, dado não encontrarmos muitas fontes sobre a presença portuguesa em Manila. É também possível, que o porto de Cavite, muito frequentado pelos contrabandistas de Macau e Malaca no início do século XVII, se tornasse num porto mais seguro para este tipo de comércio.

Apesar da escassez de informações, uma carta de Francisco de las Misas, feitor da Fazenda Real das Filipinas, datada de 31 de Maio de 1595, diz-nos que nesse ano tinham chegado a Manila dois barcos de origem portuguesa, um proveniente de Malaca e um outro de Macau, com o objectivo de comercializar mercadorias e escravos.⁴² De facto, o tráfico de escravos atingia grande monta. Em 12 de Julho de 1596, o galeão *San Felipe*, capitaneado por Matias de Landecho, parte de Manila para o México com destino a Acapulco. As fortes tempestades e perigosas correntes quebram-lhe o mastro e o leme e lançam borda fora alguns homens que, assim, encontram a morte. O capitão Matias de Landecho, em carta para o novo governador das Filipinas, Francisco Tello (1596-1602), alega como uma das principais causas dos acontecimentos a sobrecarga da embarcação:

*“me escribe el general don Mathias de landecho como vera Vuestra Magestad por la que ba con esta le dio un temporal tan rrezio que por yr la nao muy sobrecargada ques la cudiçia ordinaria de las naos de trato fue a dar a una de las ysas de Japon.”*⁴³

Um leme improvisado e o conselho de Juan Pobre que estivera em terras de Sol Nascente alguns meses antes, arrastam a embarcação para o Japão. Chegam a terras japonesas a 14 de Outubro de 1596.⁴⁴ Quatro *fune*, ou barcos de pescadores japoneses, vão ao seu encontro⁴⁵ e convencem os principais do galeão a aportarem em Urado em vez de Satçuma ou Nagasáqui, onde inicialmente pretendiam lançar âncora. A 19 de Outubro chegam a Urado ou, mais precisamente, a Tosa. A sobrecarga do galeão fez com que o calado

da embarcação quase tocasse no fundo, numa área de baixa profundidade. Consultados o piloto-mor e o contramestre, decidiu-se que o galeão seguiria o seu percurso. Um pequeno desvio na rota, ocasional ou não, fez com que encalhasse nalgumas rochas e naufragasse. A sua carga foi rapidamente retirada e colocada em lugar seguro, sendo depois confiscada pelas autoridades japoneses ao serviço de Toyotomi Hideyoshi.⁴⁶ O polémico incidente do galeão *San Felipe* também poria a descoberto escravos de origem africana, cujo destino seria o continente americano e serviria para deteriorar as relações comerciais entre as duas regiões.

Podemos, assim, depreender que as autoridades de Manila procuravam colmatar os impedimentos reais na escravização dos autóctones tentando obtê-los a partir da Índia portuguesa, Malaca e Macau, além dos escravos trazidos pela rota *Nueva España*-Manila. Seguindo a rota africana, os espanhóis da América adquiriam os escravos a baixo custo, custo esse que aumentaria com o prolongamento dessa rede desde a América até às Filipinas. Os fretes que eram cobrados por estes escravos também eram superiores, como comprova o *Pliego de cargo a los Oficiales Reales de Acapulco, de los pesos de oro que cobraron, procedidos de fletes y derechos de 10 por 100 de las mercaderías y esclavos llegados a Filipinas* (Acapulco, 27 de Maio de 1598).⁴⁷

Pelas fontes acima discriminadas, podemos verificar existência no último quinto do século XVI de uma importante rede escravagista que unia Malaca e Macau às Filipinas; contudo, seria igualmente oportuno saber se este comércio, monopolizado pelos comerciantes privados portugueses, se prolongava também no sentido inverso, ou seja, a partir dos portos americanos até às Filipinas ou se teria sido irremediavelmente extinto pela concorrência portuguesa na Ásia.

Apoiados nas duas cédulas reais emitidas em Madrid, em 10 de Abril de 1597, a primeira das quais dirigida ao governador das Filipinas e a segunda ao vice-rei do México, regulamentou-se a atribuição de licença a funcionários e outros agentes régios para puderem levar escravos para as Filipinas. As cédulas demonstram igualmente que, apesar da existência de um circuito comercial que se estendia desde as praças portuguesas até às Filipinas e, conseqüentemente, até à América; também existia um circuito inverso, em que escravos capturados nas costas ocidentais africanas eram transportados para a América, seguindo alguns deles viagem até às Filipinas, via Pacífico:

HISTORIOGRAPHY

CÉDULA REAL PARA O GOVERNADOR
DAS FILIPINAS, DON FRANCISCO TELLO⁴⁸

Don Francisco Tello Cavallero de la Orden de Santiago mi governador y capitan general de las yslas Philipinas y Presidente de mi audiencia Real que e mandado volver a fondar en la ciudad de Manila de las dichas yslas o ala persona o personas a cuyo cargo fuere el gobierno dellas porque e sido ynformado que muchos de los que vienen dessas yslas a la Nueva España y otras partes con liçencia traen para su serviçio de esclavos asi negros como de los del Japon que se traen dessas yslas de la india oriental y conviene tener mucho la mano en estos m.do no permitais ni deis lugar a que se embarquen esclavos por granjeria ni para otros efectos ningunos como quiera que seos conçeде que viniendo el Governador otro anseçesor le podais dar licencia para traer asta seis esclavos y acada uno de los oidores que vinieron quatro y a otras personas honradas mercaderes de causal ofiziales de mi hacienda que tambien vinieren de Asiento a la Nueva España o a estos Reynos para no volver los podreis así mismo conceder licencia para cada dos esclavos y esta orden y Reglas teneis para guardarla precisamente advirtiendо a que ay orden en la nueva españa para que se tomen por perdidos los que vinieren de otra manera.

Fecha en diez dias de abril de mill y quinientos y siete años

CÉDULA REAL PARA O VICE-REI DA NOVA
ESPAÑA, CONDE DE MONTERREY⁴⁹

Conde de Monterrey pariente mi Virrey Gobernador y capitan general de la nueva España o ala persona o personas a cuyo cargo fuere el gobierno della por aber entendido que de las yslas Philippinas se traen a essa tierra y otras partes muchos esclavos así negros como de los de Japon escrivi al governador donde aquellas yslas que en ninguna manera de licencia para embarcarse ni que venga ningun esclavo por granjeria ni notra manera sino fuere que los gobernadores puedan traer asta seis esclavos y cada uno de los oidores que vinieron quatro y a otras personas honradas ofiziales de mi Hazienda o mercaderes de caudal que tambien binieren de asiento a essa tierra o a estos Reynos les pueda dar lizinçia de cada dos esclavos de lo qual estareis advertidos para ordenar al alcade mayor y ofiziales de Acapulco tengan cuidado de cumplimiento y execucion de esta orden y los esclavos que de otra manera vinieren de aquí adelante se tomen por perdidos.

Fecha en diez dias de abril de mill y quinientos y siete años

HISTORIOGRAFIA

NO COMÉRCIO MALACA-MANILA
NOS FINAIS DO SÉCULO XVI

O comércio privado entre Malaca e Manila, constituído não apenas de escravos mas também de outras mercadorias, assumiu tais dimensões nos últimos anos do século XVI que o próprio rei se viu obrigado a interferir.⁵⁰ Em nome do monarca ibérico, Albuquerque ordenou que, à excepção das naus da “Carreira da Índia”, nenhuma outra embarcação se podia dirigir às fortalezas de Maluco e Amboino a carregar cravo para o transportar para Manila, de onde passaria posteriormente para o México através do galeão de Manila para ser distribuído pelos portos espanhóis na América. Estas embarcações ilegais concorriam directamente com a embarcação real que anualmente fazia escala nas fortalezas de Maluco e Amboino para a compra do cravo. O alvará impunha que daquele momento

“em diante nenhum capitão das ditas fortalezas de Maluco e Amboino, nem outro oficial nem pessoa de qualquer calidade e condição que seja, mande nem possa mandar dellas nem doutro qualquer porto de sua jurisdição embarcação alguma par as Manilhas”.⁵¹

Esta lei também demonstra que um dos estratagemas utilizados pelos comerciantes portugueses para contornarem as proibi-

ções reais consistia em enviarem

embarcações para outros portos e daí fazerem os trajectos comerciais com os lugares de destino. Desta forma, em vez de o circuito ser realizado directamente, era efectuado um outro com diversas escalas, sendo a legislação real ludibriada e contornada. O vice-rei da Índia Matias de Albuquerque enviaria a Maluco e Amboino o galeão *São João* com este alvará, para que este fosse publicado e obedecido nas feitorias portuguesas.⁵² Porém, quem seriam os protagonistas deste comércio? Seria ele apenas realizado por pequenos mercadores desconhecidos?

No ano de 1598 o rei receberia informações do seu enviado a Malaca, o licenciado José Paes,

com o cargo de ouvidor-geral para realizar, entre outras coisas a devassa “dos que vão e mandão á Manilha”.⁵³ O resultado deste inquérito para apurar responsabilidades relativamente ao comércio ilegal é deveras surpreendente. As investigações realizadas pelas autoridades governamentais

apuraram que os principais obreiros do comércio praticado via Malaca-Manila eram os próprios capitães, evidenciando que as mais altas patentes do Império português se encontravam envolvidas no comércio ilegal com as Filipinas.

Os representantes da cidade de Malaca, ávidos por participarem no comércio com as Filipinas, escreveriam ao rei, solicitando a legalização de uma via comercial entre as duas regiões. Apesar das proibições vigentes, a Câmara de Malaca confirmou igualmente a participação activa e directa dos capitães da cidade neste comércio. Por sua vez, o monarca numa tentativa para extinguir este trato ilegal, a 10 de Fevereiro de 1598 enviou, de Lisboa, instruções ao vice-rei D. Francisco da Gama para que fosse produzida uma provisão régia interditando este comércio e para a realização de uma “devassa” anual sobre o trato realizado em Manila. Esta “devassa” tinha como objectivo localizar e enviar presos para Goa e Lisboa os portugueses envolvidos nas ilegalidades. Este documento testemunha paralelamente o confronto existente entre as directrizes centrais e a administração local, assim como a frágil estabilidade social e comercial da União Ibérica. Afigura-se, assim, notável, a proporção que este comércio informal ganhou, controlado mormente por portugueses, situação que desafiava abertamente o poder judicial de Goa. Parece-nos significativo que, em detrimento dos interesses do Império, estas altas patentes desvalorizassem a legislação existente, desautorizando-a e desenvolvendo actividades comerciais informais:

“E assy me escreve a Camara da ditta cidade sobre mandar levantar a defesa do comercio desse estado para as Felipinas, que lhe estranho na resposta disto, porque não ha de tratar de



D. Francisco da Gama.



Matias de Albuquerque.

HISTORIOGRAPHY

deixar de haver effeito a dita defesa, em em que se procedeo com fundamentos claros da importancia de que he para o serviço de Deos e meu, e bem desse estado; pello que de novo vos encomendo e mando que façaes cumprir a ditta defesa inteiramente; e porque a mesma Camara me escreve que os Capitães de Malaca sem embargo da defesa correm com o dito comercio, mandey passar a provisão que vay nestas vias para cada anno se tirar devassa deste caso conforme a ella, de que tereis particular cuidado, e me escrevereis cada anno o que nisto se fizer.”⁵⁴

No seguimento da correspondência acima analisada, e para desincentivar a participação de altas patentes governamentais no comércio ilegal entre Malaca e Manila, de Lisboa foram enviadas novas instruções ao vice-rei da Índia a 12 de Março de 1598. O monarca ibérico recusa-se a revogar a proibição, exigindo que a mesma fosse cumprida inteiramente. Uma vez mais, ordenava-se a realização de uma “devassa” anual, de forma a apurar as pessoas envolvidas neste trato, para serem julgadas e condenadas por infracção dos seus regimentos e das proibições reais. Uma ideia que nos parece ser curial sublinhar é precisamente esta produção de legislação, com reflexos sobre as posses ultramarinas, procurando atender às necessidades régias e não aos diferentes horizontes geográficos e económicos em que os portugueses se movimentavam, portanto desconhecedoras da realidade sociocultural e económica das sociedades em que se movimentavam os europeus. Podemos assim concluir que uma coisa era a vontade régia, outra era a realidade em que se moviam os comerciantes. Este facto prova que a Coroa não controlava todas as actividades nem que nunca se reproduziu um único modelo de governação e que nem sempre as determinações régias eram atendidas. De qualquer forma, em termos gerais, parece seguro afirmar-se que a clivagem existente entre a realidade económica das fortalezas portuguesas e a legislação real escorada numa forte centralização régia predomina nestes espaços ultramarinos, em que os limites espaciais da legislação eram facilmente alargados e ultrapassados pelos interesses económicos locais. O poder régio não ultrapassava os “limites da fortaleza”. As políticas na região obedeciam aos interesses das autoridades locais, predominantemente não ocidentais, contrariando em inúmeras ocasiões as directrizes dos monarcas ibéricos.

“Eu El Rey faço saber aos que este alvará virem que eu sou informado que depois de ter mandado defender per muitos respeitos de serviço de Deos e meu, e bem do estado da Imdia, o comercio dele pera as Felipinas e das ditas Felipinas para outros lugares do mesmo estado, se não goarda esta minha defessa tão inteiramente como nela he declarado, de que me averia por mui desservido se asi fosse, que não acabo de crer, pelo que mamdo ao meu Vissorrey e Governador da Imdia, que ora he e ao diante for, que faça tirar devassa cada anno das pessoas culpadas no dito comercio, e proceder contra eles breve e sumariamente, como for justiça, fazendosse com efeito execução nos culpados polas penas de sua condenação na dita culpa os capitães de Malaca depois da dita defessa, ora tenham acabado seu tempo, ou estem aimda anualmente na dita capitania, ou a sirvão depois pelo tempo em diante, e nos capitulos de sua residencias se acrecentará este para nelas se perguntar por este caso em particular alem das devasas que conforme a esta provisão mando que se tirem cada anno. E esta se registará nos livros da Relação e contos de Goa, e nos de minha fazenda, e cassa da India e valerá como se fosse carta começada em meu nome e passada por minha chancelaria.”⁵⁵

Entre os diferentes capitães de Malaca gostaríamos de destacar a figura de Francisco da Silva de Meneses, que substituíra Pêro Lopes de Sousa no ano de 1594 e seria substituído por Martim Afonso de Melo (1597). Francisco da Silva Meneses teria sido um dos capitães mais corruptos da fortaleza portuguesa. A sua acção seria de tal forma nefasta, que o próprio vice-rei Matias de Albuquerque se vira obrigado a interferir no seu governo. Apesar de D. Francisco da Silva de Meneses ser oriundo de uma das mais importantes famílias da nobreza portuguesa e de ser Cavaleiro da Ordem de Avis, nem isso parece tê-lo protegido da Provisão Régia que o vice-rei da Índia Matias de Albuquerque emite em Goa a 28 de Março de 1597. Nela constava que um junco propriedade do rei de Camboja se teria recolhido na fortaleza de Malaca. Este junco realizava a torna-viagem do Japão, de onde vinha carregado de mercadorias. O então capitão de Malaca, D. Francisco da Silva Meneses, confiscara o junco e respectiva carga, apesar de tal acto ser ilegal e contrário à legislação vigente. A carga seria composta por prata, tecidos,

HISTORIOGRAFIA

artilharia e “moços e moças”, ou seja, escravos. O vice-rei da Índia Matias Albuquerque ordenava que o capitão de Malaca pagasse o junco e o conteúdo confiscados e “fazer execução nas naos e quaesquer outros bens do dito Francisco da Silva até realmente pagar a valia do dito junco, prata, fazendas, moços, e moças que nelle vinham.”⁵⁶

Independentemente do motivo subjacente a este requerimento, o rei em carta que escreve para o vice-rei da Índia, D. Francisco da Gama, recusa este pedido, sendo de parecer “que em nenhum modo convinha darse-lhe esta licença nem abrirse este caminho que está cerrado pela defessa que eu delle tenho feito.”⁵⁷

Independentemente de qual o motivo subjacente a este requerimento, o rei em carta que escreve para o vice-rei da Índia D. Francisco da Gama recusa este pedido, sendo do parecer “que em nenhum modo convinha darse-lhe esta licença nem abrirse este caminho que está cerrado pela defessa que eu delle tenho feito.”⁵⁷

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Tendo como pano de fundo a fusão das coroas portuguesa e espanhola, evidenciámos como no cenário asiático os comerciantes lusos desempenharam um papel de relevo no comércio escravo das Filipinas. Podemos ainda identificar claramente um circuito de escravos que ligava Malaca e Macau a Manila.

É bastante provável que Macau fornecesse as Filipinas de cativos provenientes do Japão e da Coreia,

pois um elevado número de escravos era transportado anualmente na nau que realizava o circuito comercial entre Macau e Nagasáqui. Paralelamente, podemos também identificar um circuito comercial de escravos asiáticos que ligava Malaca a Manila, assim como um terceiro que ligaria praças indianas, sob administração portuguesa, às Filipinas, as quais seriam os grandes fornecedores de escravos africanos.

Os impulsionadores deste trato – figuras insuspeitas devido ao sistema político e administrativo que representam, ou seja, os interesses da coroa de Portugal – são as figuras do capitão de Malaca e do capitão-mor de Macau. A forma independente como se relacionam com as autoridades de Manila, à revelia das autoridades portuguesas, e apesar das proibições régias, originam correspondência vária. Estas missivas, em formato de proibições e inquéritos, têm como finalidade o encerramento desta rede comercial. São também os abusos dos comerciantes portugueses, recusando-se pagar os fretes cobrados no porto de Manila, que despoletarão queixas por parte dos comerciantes locais e inquirições por parte das autoridades centrais portuguesas. É devido a esta polémica, que o tráfico de escravos protagonizado pelos portugueses, é descoberto.

Apesar da escassez de documentação, podemos, mesmo assim, reconhecer que esta rede de comércio escravo era movimentada e financiada por interesses e dinheiro de investidores privados, mormente comerciantes locais, não existindo sobre eles um controlo régio efectivo. **RC**

NOTAS

- 1 No decorrer do presente artigo, sempre que mencionarmos o monarca Filipe II de Espanha, corresponderá a Filipe I de Portugal. Utilizaremos os vocábulos: “contrabando”, “comércio privado”, “comércio informal”, para caracterizar as movimentações comerciais, nos mares da China, que escapavam ao controlo régio. Quando utilizamos “contrabando”, significa comércio privado que era apenas organizado por comerciantes euro-asiáticos, sem a participação ou conivência das autoridades locais. “Comércio privado” e “comércio informal”, significam comércio fora da esfera de controlo régio, porém com a participação activa das elites administrativas e religiosas locais.
- 2 Peter Borschberg, *Iberians in the Singapore-Melaka Area and Adjacent Regions (16th to 18th century)*, Wiesbaden: Harrassowitz, 2004, p. 33.
- 3 João de Barros, *Ásia de João de Barros. Dos feitos que os portugueses fizeram no descobrimento e conquista dos mares e terras do Oriente – Terceira Década* (Sexta edição, actualizada na ortografia e anotada por

Hernâni Cidade, Notas históricas finais por Manuel Múrias). Lisboa: Agência Geral das Colónias, 1946, p. 306.

- 4 Yamazaki Takeshi, “The Maritime interactions between Lingnan, Hainan, Annan and Japan in the 16th century”, in *Maritime East Asia in the 16th and 17th Centuries: New Sources and Perspectives*, Society for the Maritime Asian History, Osaka University, 29 January, 2010, p. 24.
- 5 Rei Filipe II de Espanha, Filipe I de Portugal.
- 6 Carta ao capitão-mor de Maluco, 1582. Archivo General de Indias [AGI], Patronato 24, Ramo 61
- 7 Carta ao capitão-mor de Amboino, 1582. AGI, Patronato 24, Ramo 61
- 8 Carta ao capitão-mor de Malaca, 1582. AGI, Patronato 24, Ramo 61
- 9 Carta do bispo das Filipinas ao rei, Manila, 18 de Junho de 1583. AGI, Patronato 25, Ramo 8.

HISTORIOGRAPHY

- 10 Carta escrita em Manila, a 18 de Junho de 1583. AGI, Patronato 25, Ramo 8.
- 11 AGI, Filipinas, 79, N.17. Lúcio de Sousa, *The Early European Presence in China, Japan, the Philippines and Southeast Asia (1555-1590). The Life of Bartolomeu Landeiro*. Macau: Fundação Macau, 2010, pp. 39-49.
- 12 “Como a gente vio que o junco dava tão grandes pancadas temerão os homens que se desfizesse o junco, e que a madeira matasse a gente, pello que das madeiras dos biles, e velas se fizerão duas jangadas, numa se meteo o Padre Christovão Moreira com huma cabeça das onze mil virgens; e chegou a terra quazi morto da muita agoa que bebeo, porque as ondas virando a jangada, e o levou por vezes debaixo da agoa, e por isso ficou sempre doente e achacozo. Na champana se meteo o capitão Andre e alguns homens e os Padres Pedro Gomes, Alonso Sanchez, Alvaro Dias e eu, e como a maré ja vazava chegamos a terra com muito trabalho pella costa de areal com a maior parte de Japoens que no junco hião o principal delles era moro João”. José Franz Schutte (ed.), *Monumenta Historica Japoniae I. Textus Catalogorum Japoniae 1553-1654*. Rome: Monumenta Historica Societatis Iesu a Patribus Eiusdem Societatis Edita, 1975; Francisco Pires S. J., “Pontos do que me alembra”, Biblioteca da Ajuda, Jesuítas na Ásia, Códice 49-V-3, fl. 2.
- 13 Francisco Colín, *Labor evangélica de los obreros de la Compañía de Jesús en las Islas Filipinas*. Ed. de Pablo Pastells. Barcelona: Imprenta y Litografía de Henrich y Compañía, 1900-1904, vol. 2, p. 300. D. Pedro Torres y Lanzas, *Catálogo de los documentos relativos a las Islas Filipinas existentes en el Archivo de Indias de Sevilla*. Barcelona: Compañía General de Tabacos de Filipinas, 1925-1933, p. clxv.
- 14 AGI, Patronato 24, Ramo 57.
- 15 Carta de Alessandro Valignano endereçada ao governador das Filipinas, D. Gonzalo de Ronquillo, a 14 de Dezembro de 1582.
- 16 Francisco Colín, *Labor evangélica...*, vol. 2, p. 301. D. Pedro Torres y Lanzas, *Catálogo de los documentos relativos a las Islas Filipinas...*, p. clxvii.
- 17 Embarcação de Bartolomeu Vaz Landeiro, capitaneada por Sebastião Jorge.
- 18 Lúcio de Sousa, *The Early European Presence in China...*, pp. 75-80.
- 19 *Ibidem*, pp. 215-217.
- 20 “Información hecha a petición de Bastián Jorge Moxar en nombre de Bartolomé Báez Landero sobre el servicio que hizo de traer de Macao a Manila al padre Alonso Sánchez y padres de la Compañía de Jesús y de la orden de San Francisco. Manila, 28 de abril de 1583.” AGI, Filipinas, 79, N.17, fols. 7-9.
- 21 José Alvarez Taladriz, “Apuntes sobre el Cristianismo y la esclavitud en Japón”, in Valignano, *Adiciones del Sumario de Japon*, ed. de José Luis Alvarez-Taladriz, Tóquio: Universidade de Sophia, 1954, p. 499.
- 22 AGI, Filipinas, 34, n.º 78.
- 23 *Ibidem*.
- 24 J. H. da Cunha Rivara (ed.), *Archivo Portuguez Oriental* [APO]. Nova Goa: Imprensa Nacional, 1861, Fascículo 3, p. 41.
- 25 20 de Junho de 1585.
- 26 AGI, Filipinas, 18A, R. 3, N. 16.
- 27 AGI, Indiferente, 606.
- 28 Lúcio de Sousa, *The Early European Presence in China...*, p. 122.
- 29 Fr. Fulvius Gregorii S. I. et P. A. Laerzio S. I., P. Ioanni B. Pescatore S. I., Rectori Noviciatus Romani. *Documenta Indica*, vol. 12, 1580-1583. Ed. de José Wicki. Rome: Institutum Historicum Societatis Iesu, 1972, p. 880.
- 30 Audiencia y Cancillería Real de Manila.
- 31 *Recopilación de las Leyes de los Reynos de las Indias (1680). Título Quince. De los almojarifazgos y derechos Reales. Ley XXII: “En las Filipinas se impuso á tres por ciento, sobre el comercio de las mercaderías para la paga de la gente de guerra. Mandamos, que assi se guarde, y sobresea en lo demás, que se paga de estos derechos”*.
- 32 AGI, Filipinas, 18A, R. 3, N. 13.
- 33 AGI, Filipinas, 18A, R. 5, n.º 30 e 34, n.º 78.
- 34 AGI, Filipinas, 34, n.º 78.
- 35 “E porque na armada que ho anno de 85 foy pera essas partes vos mandey escrever que não avia por meu serviço terem os Castelhanos comercio nenhum nas partes da China e Malluco, nem os Portuguezes nas Filipinas, como entendeis que convem, senão somente boa correspondência huns com os outros; e asy ho mandey escrever ao Viso Rey daquelas partes que ho avia por meu serviço”. APO, Fascículo 3, parte 1, pp. 80-81.
- 36 Francisco Colín, *Labor evangélica...*, vol. 1, p. 354, n. 2.
- 37 Emma Helen Blair, James Alexander Robertson, *The Philippine Islands 1493-1898*. Cleveland, Ohio: Arthur H. Clark, 1903-1909, 55 vols., vol. 7, pp. 72 e 75.
- 38 *Ibidem*, pp. 73-74.
- 39 Relativamente às mercadorias, não obtivemos qualquer informação que nos possa esclarecer se teria existido algum comércio de escravos.
- 40 Emma Helen Blair, James Alexander Robertson, *The Philippine Islands...*, vol. 7, p. 79.
- 41 Luís Fróis, *Historia do Japam*. Edição de José Wicki. Lisboa: Biblioteca Nacional, vol. 4, 1983, pp. 401-403.
- 42 Lúcio de Sousa, *The Early European Presence in China...*, pp. 121-130.
- 43 *Ibidem*, pp. 123-133.
- 44 AGI, Filipinas, 29, n.º 57.
- 45 Carta de 18 de Maio de 1597 de Francisco Tello a Filipe II. HIUT [The Historiographical Institute, The University of Tokyo], Murakami Collection, “Documentos Relativos al Comunicaciones de Filipinas com Japon Sacados del Archivo General de Indias y otras Bibliotecas”.
- 46 Juan Pobre de Zamora OFM, *Historia de la pérdida y descubrimiento del galeón “San Felipe”*. Edición y Estudio por Jesús Martínez Pérez OFM. Ávila: Institución Gran Duque de Alba de la Excmá. Disputación Provincial de Ávila, 1997, p. 19.
- 47 Mateu de Mendonça, *Relacion del viagem del Galeon San Phelippe de Su Magd. Arribada que hiço al Japon y su perdida y lo que mas a sucedido anõ de 1596*. HIUT, Murakami Collection.
- 48 Juan Pobre de Zamora OFM, *Historia de la pérdida y descubrimiento ...*, pp. 20-24.
- 49 AGI, Contaduría, 901.
- 50 AGI, Indiferente, 606, L. 2, f. 49f.
- 51 *Ibidem*, f. 49f-49v.
- 52 Consulte-se o alvará que o vice-rei da Índia Matias de Albuquerque (1591-1597) manda publicar a 15 de Abril de 1597.
- 53 APO, Fascículo 3, pp. 758-760.
- 54 *Ibidem*, p. 759.
- 55 Esta situação é referenciada na carta do rei, de Lisboa, a 10 de Março de 1598, para o então vice-rei da Índia D. Francisco da Gama. *Ibidem*, p. 862.
- 56 *Ibidem*, p. 828.
- 57 Carta do príncipe para o vice-rei da Índia, de Lisboa, a 12 de Março de 1598, APO, Fascículo 3, parte 2, pp. 869-870.
- 58 APO, Fascículo 3, pp. 751-753.
- 59 *Ibidem*, pp. 701-702.