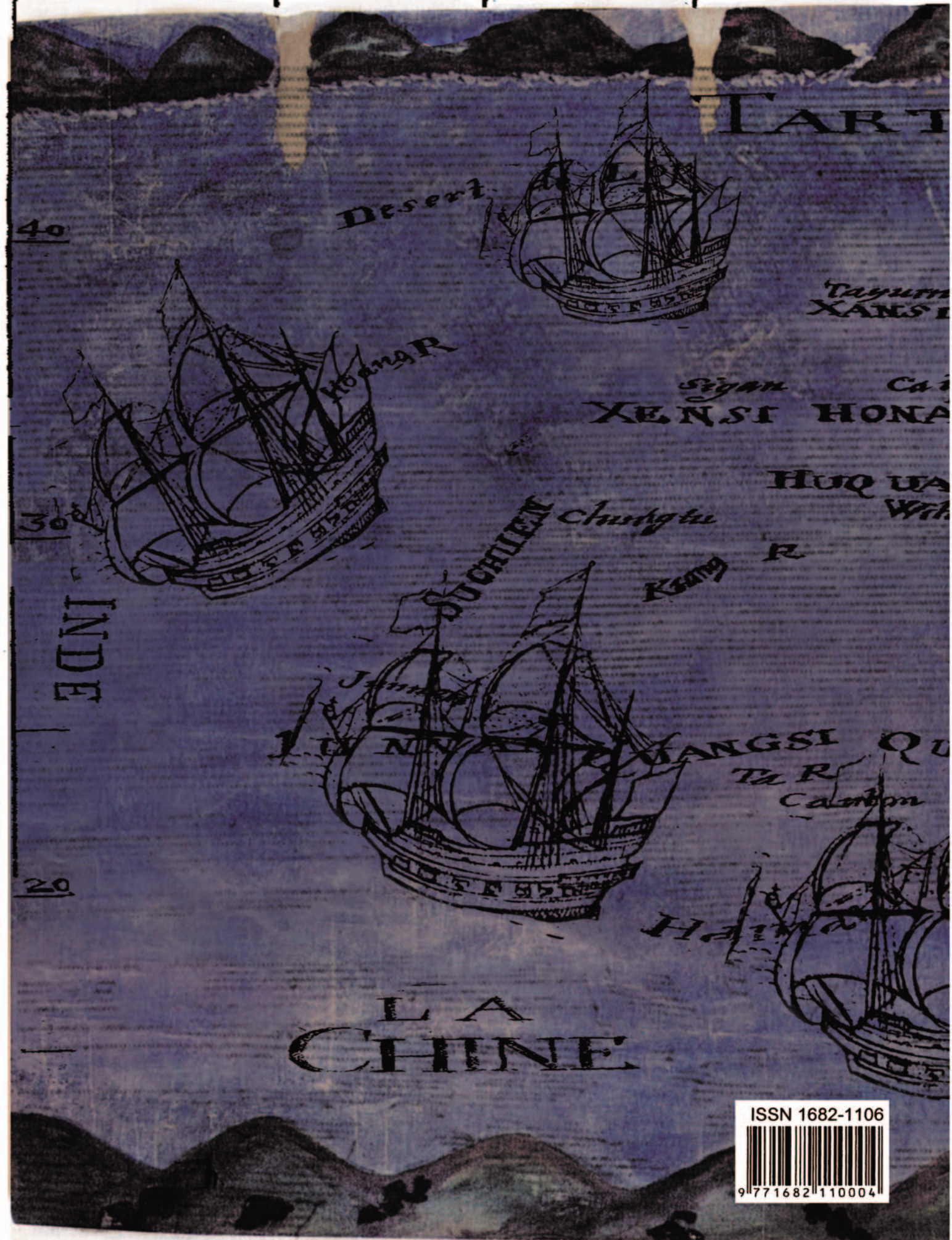


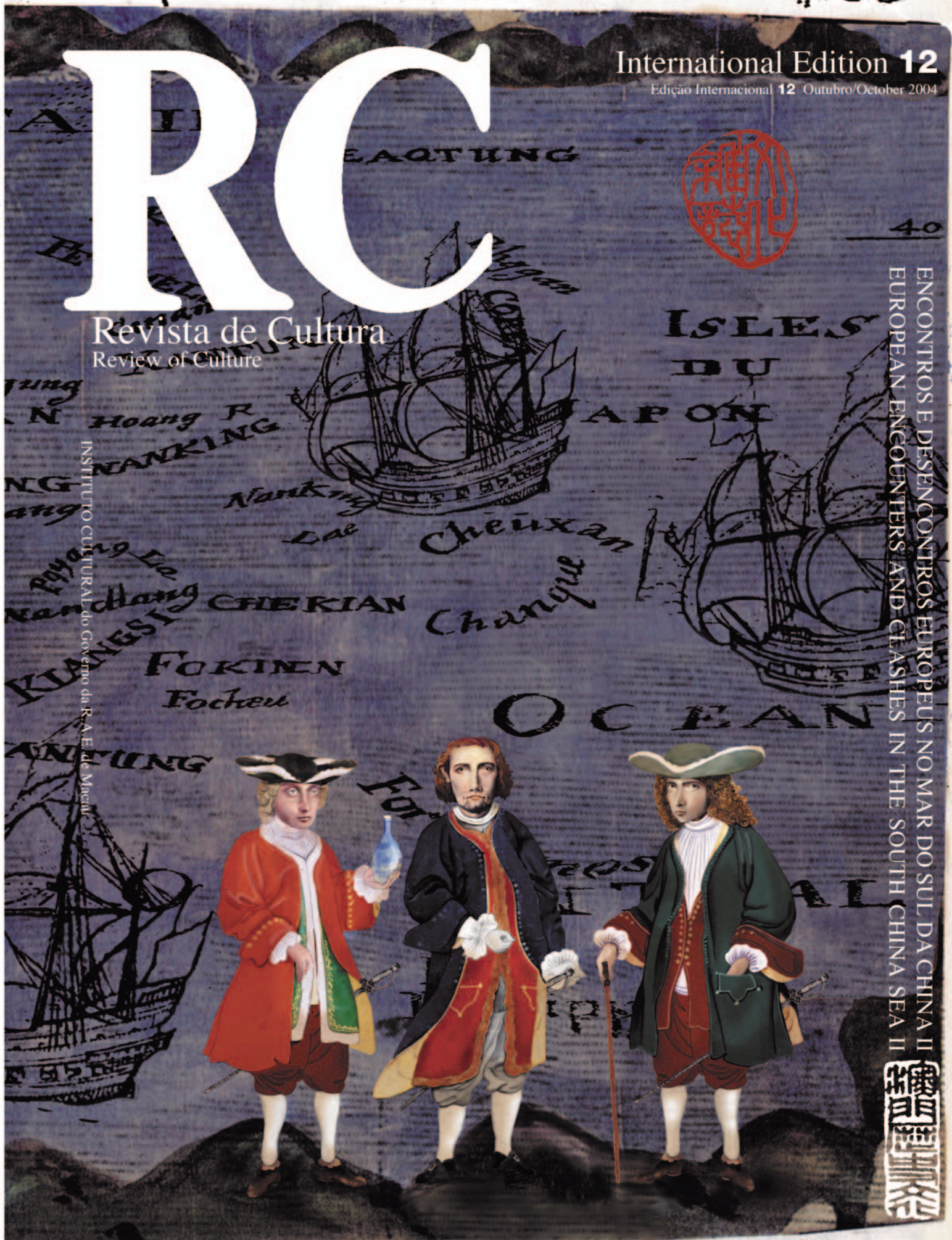


12

Edição Internacional
International Edition

Revista de Cultura
Review of Culture

ISSN 1682-1106
9 771682 110004



RC

Revista de Cultura
Review of Culture

INSTITUTO CULTURAL do Governo da R.A.E. de Macau

International Edition 12

Edição Internacional 12 Outubro/October 2004



ENCONTROS E DESENCONTROS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA II
EUROPEAN ENCOUNTERS AND CLASHES IN THE SOUTH CHINA SEA II



EDITOR**Publisher**

INSTITUTO CULTURAL
do Governo da Região Administrativa
Especial de Macau

CONSELHO DE DIRECÇÃO**Editorial Board**

Heidi Ho, Marie MacLeod,
Luís Ferreira, Wong Io Fong,
Paulo Coutinho e Charles Lam
rci@icm.gov.mo

COORDENADOR**Co-ordinator**

Luís Ferreira
LuisF@icm.gov.mo

Edição Internacional / International Edition**EDITOR EXECUTIVO****Executive Editor**

Paulo Coutinho
PauloC@icm.gov.mo

Edição Chinesa / Chinese Edition**EDITOR EXECUTIVO****Executive Editor**

Wong Io Fong

DIRECTOR GRÁFICO**Graphic Director**

Victor Hugo Marreiros
VictorHugoM@icm.gov.mo

CONCEPÇÃO GRÁFICA**Graphic Design**

Grace Lei

SEPARAÇÃO DE CORES**Color Separation**

Tipografia Macau Hung Heng Ltda.
hhengpcl@macau.ctm.net

IMPRESSÃO**Printing**

Tipografia Macau Hung Heng Ltda.
hhengpcl@macau.ctm.net

TIRAGEM**Print Run**

2000

REDACÇÃO E SECRETARIADO**Publisher's Office**

INSTITUTO CULTURAL
do Governo da R.A.E. de Macau
SEP- Sector de Edições Periódicas
Rua Pedro Coutinho, 27 - 2º A, Macau
Tel: (853) 512280 / 5993113
Fax: (853) 592002
Email: luisf@icm.gov.mo
Internet: <http://www.icm.gov.mo>

RC é uma revista de Cultura e, domínio do Espírito, é Livre. Avassalada ao encontro universal das culturas, servente da identidade cultural de Macau, agente de mais íntima relação entre o Oriente e o Ocidente, particularmente entre a China e Portugal. RC propõe-se publicar todos os textos interessantes aos objectivos confessados, pelo puro critério da qualidade. Assim, as opiniões e as doutrinas, expressas ou professas nos textos assinados, ou implícitas nas imagens de autoria, são da responsabilidade dos seus autores, e nem na parte, nem no todo, podem confundir-se com a orientação da RC. A Direcção da revista reserva-se o direito de não publicar, nem devolver, textos não solicitados.

RC é uma revista trimestral, simultaneamente publicada nas versões Chinesa e Internacional (em Português e Inglês). Buscando o diálogo e o encontro francos de Culturas, RC tem na limpidez a vocação e na transparência o seu processo.

RC is a cultural magazine published quarterly in two versions—Chinese and International (Portuguese/English)—whose purpose is to reflect the unique identity of Macao. The magazine also seeks to promote freedom of expression and through the articles published we hope to stimulate ideas and discussion of topics related to Western/Eastern cultural interchange, especially between China and Portugal.

RC publishes articles covering an extensive range of topics expressing a diversity of views. However, RC is not responsible for ideas and opinions voiced in these articles and thus they cannot be taken as editorial opinion. In addition, we reserve the right to withhold any unsolicited text from publication and the right not to return any unsolicited text.



Assine a

Revista de Cultura

Subscribe to

Review of Culture



PREÇOS

Rates

EXEMPLAR AVULSO

Single Copy

Macau

MOP 80,00*

Resto do Mundo

Rest of the world

US\$ 10,00*

*Não incluindo portes de correio

Not including postage

ASSINATURA – PREÇO ESPECIAL

Subscription - Discount Price

Macau

MOP 160,00**

Resto do Mundo

Rest of the world

US\$ 20,00**

**A assinatura anual ou a compra de 4 exemplares de uma vez beneficia de um desconto de 50% do preço de capa.

Annual subscription or onetime purchase of 4 issues gives a 50% discount off cover price.

PORTES DE CORREIO

Postage

Ásia (preço por exemplar)

via aérea - US\$ 13,00

via marítima - US\$ 4,00

Asia (price per copy)

air mail - US\$ 13,00

surface mail - US\$ 4,00

Resto do Mundo (preço por exemplar)

via aérea - US\$ 19,00

via marítima - US\$ 6,00

Rest of the World (price per copy)

air mail - US\$ 19,00

surface mail - US\$ 6,00

A globalização do conhecimento começou em Macau no século XVI quando os *saberes* do Oriente e do Ocidente se cruzaram nesta terra singular do Sul da China.

No século XXI, o intercâmbio cultural entre os *dois mundos* continua a ser a vocação de Macau.

A *Revista de Cultura* é o veículo dessa vocação.

Knowledge entered into an age of globalisation in Macao in the 16th century when the *wisdoms* of East and West met in this unique part of South China.

In the 21st century, Macao remains dedicated to cultural interchange between *both worlds* in a vocation maintained by *Review of Culture*.



Para fazer a assinatura ou para a compra de números atrasados, s.f.f. preencha e envie o formulário destacável que encontrará nas últimas páginas desta edição.

To subscribe or to purchase back issues, please fill in and mail the form available at the end of this issue.

CONTACTOS

Contacts

Email: luisf@icm.gov.mo

Tel: 853-512280

Fax: 853-592002

COLABORARAM NESTE NÚMERO

Contributors to this Issue

RC, n.º 12, IIIª Série, 4.º Trimestre 2004

RC, no. 12, IIIrd Series, 4th Quarter 2004

CONSULTOR

Consultant

Rui Manuel Loureiro

TEXTO

Texts

Francisco Roque de Oliveira

Rui Manuel Loureiro

TRADUÇÃO

Translation

Aldino Dias, Ana Luísa Balmori,

Rui Manuel Loureiro (Espanhol-Português),

Maria Manuela da Costa Silva (Francês-Inglês),

Gijis Koster (Holandês-Inglês),

Arie Pos (Holandês-Português) e

COD - Consultoria, Lda. (Português-Inglês e Inglês-Português)

REVISÃO

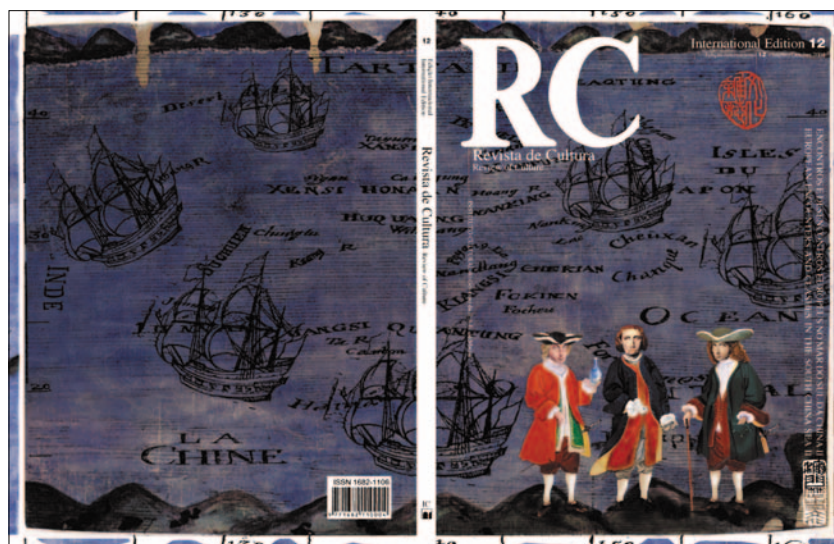
Proofreading

Luís Ferreira (Português),

Cathryn Hope Clayton,

Marie MacLeod

e T. Rex Wilson (Inglês)



Design Victor Hugo Marreiros

A NOSSA CAPA

Na sequência dos estudos sobre *encontros e desencontros* europeus no Mar do Sul da China publicados na edição anterior de RC, levámos agora ao prelo uma antologia de narrativas coevas do período histórico em análise (séculos XVI-XVII) – cartas, relações, tratados, diários, itinerários, crónicas, etc. Textos que, na sua maioria, são testemunhos de *autores-actores* da chamada segunda fase da expansão europeia ultramarina, iniciada por volta de 1600, cuja principal novidade é a “entrada” de povos do norte da Europa na corrida ao cobiçado intercâmbio comercial e cultural com os países da Ásia Extrema, mormente com a China, empreendimento até aí quase exclusivamente dominado pelas potências ibéricas. Como no número precedente, guiámo-nos, do ponto de vista editorial, pelo confronto de fontes e autores de diversas proveniências que – no *encontro/desencontro* das suas visões dos lugares e dos povos, das batalhas e expedições – nos revelam o jogo de interesses das potências marítimas europeias da época e da relação destas com os povos asiáticos, *cenário e objecto* desta demanda e disputa.

OUR COVER

Following on from the articles concerning European encounters and clashes in the South China Sea published in the previous issue of RC, this edition contains an anthology of contemporary accounts from the historical period under consideration (16th and 17th centuries). These consist of letters, reports, treaties, logs, travel accounts, chronicles, in effect testament borne witness by the *authors/actors* of the second phase of European overseas expansion which started in around 1600. The novelty at this point was the introduction of northern European competitors in the desperate race for cultural and commercial exchange with countries in the Far East, particularly China, which had thus far been dominated by Iberian powers to the almost entire exclusion of any other party. As in the previous issue, the editorial approach has been to bring together sources and authors from a variety of origins, with the resulting *encounter/clash* of vision of place and people, battles and expeditions revealing the power struggle between the European maritime leaders of the day and their relations with Asian peoples, the focus and forum for such endeavours.



ENCONTROS E DESENCONTROS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA II EUROPEAN ENCOUNTERS AND CLASHES IN THE SOUTH CHINA SEA II



7 NOTA PREAMBULAR / FOREWORD

编者前言

Rui Manuel Loureiro

9 SEM SUL NÃO HÁ ÍNDIA*.

IMPRESSÕES PORTUGUESAS DA CHEGADA DOS HOLANDESES AO ORIENTE

葡萄牙人对荷兰人到达东方的看法

Rui Manuel Loureiro

26 HISTÓRIAS PARCIAIS E GEOGRAFIA SISTEMÁTICA. RELATOS EUROPEUS
SOBRE O MAR DO SUL DA CHINA NA TRANSIÇÃO DO SÉCULO XVI PARA O SÉCULO XVII

部分历史与系统地理：欧洲对 16-17 世纪过渡期中国南海的描述

Francisco Roque de Oliveira



ANTOLOGIA * ANTHOLOGY

38 VIAGENS DE MANILA A MALACA, 1597-1602

马尼拉至马六甲之旅 1597-1602

Jacques de Coutre

45 ACONTECIMENTOS NAS FILIPINAS, C.1600

菲律宾 1600 年大事记

Antonio de Morga

51 OLIVIER VAN NOORT IN MANILA AND BRUNEI, 1600

Olivier van Noort 在马尼拉和文莱 1600

Anonymous

56 JACOB VAN NECK'S FLEET ON THE CHINA COAST, 1601

Jacob van Neck 船队在中国海岸

Roelof Roeloffsz

58 ASSALTO HOLANDÊS A MACAU, 1601

荷兰人突袭澳门 1601

Fernão Guerreiro, S. J.

61 INCIDENTE EM MACAU, 1601

澳门事件 1601

Martinus Apius

68 CORNELIS VAN VEEN IN THE EAST, 1602-1603

Cornelis van Veen 在东方 1602-1603

Anonymous

71 WYBRAND VAN WARWIJCK'S VISIT TO CHINA, 1604

Wybrand van Warwijck 访问中国 1604

Anonymous

76 VOYAGE TO THE CHINA COAST, 1607

中国海岸之旅

Cornelis Matelief de Jonge

81 JORIS VAN SPIELBERGEN IN MANILA AND THE MOLUCCAS, 1615

Joris van Spielbergen 在马尼拉和摩鹿加 1615

Jan Cornelozoon May





- 86 RELAÇÃO DO PODERIO HOLANDÊS NO ORIENTE, 1621
荷兰人在东方的势力范围叙述 1621
André Coelho

- 89 VITÓRIA DE MACAU CONTRA OS HOLANDESES, 1622
澳门击败荷兰人 1622
Jerónimo Rodrigues, S. J.

- 94 ATAQUE DOS HOLANDESES A MACAU, 1622
荷兰人袭击澳门 1622
António do Rosário, O. P.

- 98 VOYAGE THROUGH THE SOUTH CHINA SEA, 1622
穿越中国南海之旅 1622
Willem Ysbrantsz Bontekoe

- 105 VOYAGES IN THE SOUTH CHINA SEA, 1622
中国南海之旅 1622
Élie Ripon

- 111 SAILING THE CHINA COAST, 1622
中国海岸之航 1622
Seyger van Rechteren

- 116 CATIVEIRO NA FORMOSA, 1622-1626
囚禁在台湾 1622-1626
Salvador Dias

- 122 THE DUTCH IN FORMOSA, 1632
荷兰人在台湾 1632
Anonymous

- 128 A VISIT TO MACAO, 1637
访问澳门 1637
Peter Mundy

- 132 VIAGEM DE MANILA PARA MACAU, 1637-1639
从马尼拉到澳门之旅 1637-1639
Sebastião Manrique, O. S. A.

- 138 RELAÇÃO DAS COISAS DO SUL, 1664
南方风物志 1664
Francisco Vieira de Figueiredo

- 142 CRONOLOGIA / CHRONOLOGY

- 154 GLOSSÁRIO / GLOSSARY

*Bonte-koe dien Godt, op syne vaert
alckx verwonderingh, heeft wonderlyk bewaert;
ontgingh, self midden inde Doodt;
water, Vuer in Moordt in Dorft en
noodt*



ITINERARIO
DELAS MISSIONES
DEL INDIA ORIENTAL
Que hizo el P. Maestro Fra Sebastian Manrique Religioso
Eremita de S. Agustín



Nota Preambular

RUI MANUEL LOUREIRO*

O Mar do Sul da China, a partir de finais do século XVI, foi palco de intensos *encontros e desencontros* entre diversas potências europeias. Os portugueses, firmemente estabelecidos em Macau desde cerca de 1555, haviam conquistado, através de um gradual processo de aproximação, o estatuto de intermediários comerciais entre o Celeste Império e numerosas regiões asiáticas. Outros europeus, e nomeadamente espanhóis e holandeses, tentaram repetidamente estabelecer relações directas com as autoridades chinesas, de modo a ocuparem lugar estratégico nos riquíssimos negócios da China. Mas, apesar de todas as adversidades, os portugueses lograram manter a sua posição privilegiada em Macau, através de uma hábil combinação de negócio, diplomacia e força militar.

Se a edição anterior da RCI recolheu contribuições diversas de historiadores que se têm dedicado ao estudo das vicissitudes da presença europeia na Ásia Oriental, o presente número, que completa o projecto, reúne um conjunto alargado de materiais produzidos por observadores europeus ao longo do século XVII. Textos maioritariamente preparados por homens com experiência do terreno, dão-nos conta de múltiplos aspectos do relacionamento que os europeus estabeleceram entre si e com o mundo e as gentes asiáticas. Algumas destas fontes são divulgadas pela primeira vez em língua portuguesa ou inglesa, resultando quer de edições de manuscritos até agora inéditos, quer de traduções de textos originalmente redigidos em castelhano, neerlandês ou francês. Outras fontes, embora anteriormente conhecidas em português ou em inglês, haviam sido divulgados em obras já antigas ou em edições diplomáticas. O fio condutor da antologia que se apresenta foi dar conta, precisamente, dos *encontros e desencontros* inter-europeus ocorridos no litoral meridional da China ou nas periferias marítimas deste grande império asiático.

Cronologicamente, os textos seleccionados estendem-se desde cerca de 1597, altura em que ocorrem as viagens do flamengo Jacques de Coutre, até 1664, data em que o mercador português Francisco Vieira de Figueiredo redige a sua *relação das coisas do Sul*. Entre estes limites, surgem: testemunhos de cronistas espanhóis como Antonio de Morga; testemunhos de navegadores neerlandeses como Roelof Roeloffsz, Martinus Apius, Cornelis Matelief de Jonge, Jan Corneloszoon May, Willem Ysbrantsz Bontekoe, Seyger van Rechteren, ou outros anónimos; testemunhos de civis e religiosos portugueses, como Fernão Guerreiro, André Coelho, Jerónimo Rodrigues, António do Rosário e Sebastião Manrique; testemunhos de aventureiros europeus de diversas origens, alguns pouco conhecidos, como o mercenário suíço Élie Ripon ou o viajante inglês Peter Mundy, outros anónimos; e mesmo o testemunho de um macaense de origem chinesa.

Tematicamente, os textos dividem-se entre descrições de expedições marítimas, narrações de episódios guerreiros ou de experiências de cativo, e relações de natureza geo-estratégica. O alargado leque temporal e a diversidade temática asseguram uma amostragem suficientemente representativa dos escritos europeus, ou euro-asiáticos, produzidos no século de Seiscentos em torno do Mar do Sul da China. Entretanto, por razões de natureza didáctica, todos os textos vão precedidos de breves introduções contextualizantes e das anotações consideradas estritamente necessárias. Isto porque todos os esclarecimentos suplementares poderão ser encontrados nos dois instrumentos de trabalho que se anexam, a saber, uma cronologia comentada e um glossário abrangente.

Essa selecção de fontes é acompanhada por dois estudos inéditos, um deles analisando as sucessivas fases da construção do conhecimento europeu das regiões ribeirinhas do Mar do Sul da China ao longo dos séculos XVI e XVII, o outro abordando, e interpretando, a chegada dos holandeses à Ásia Oriental e os sucessivos assaltos que lançaram contra Macau. **RC**

* Doutoramento em História pela Universidade de Lisboa, é professor convidado da Universidade de Macau e investigador do Centro Português de Estudos do Sudeste Asiático (Lisboa). Actualmente, é bolseiro da Fundação Oriente.

Foreword

RUI MANUEL LOUREIRO*

From the end of the 16th century South China Sea was the stage for numerous *encounters* and *clashes* between China and various European powers. The Portuguese, firmly established in Macao since 1555, achieved the status of commercial intermediaries between the *Celestial Empire* and several Asian regions, through a gradual process of approximation. Other European nations, such as Spain and Holland, sought repeatedly to establish direct liaisons with the Chinese authorities in order to take a strategic place in the lucrative China market. Yet, in spite of all these adversities, the Portuguese managed to sustain their privileged position in Macao through a skilful blend of business, diplomacy and military power.

While the last issue of RCI presented several contributions from different historical experts on the vicissitudes of the European presence in East Asia, this issue concludes the project by gathering a broad selection of materials penned by European observers during the 17th century. The majority of these texts were written by men with field experience, providing us with many different aspects of the relationship the Europeans established between themselves and other nations worldwide. Whether in Portuguese or English, this is the first time some of these sources are published. They are a result of both unpublished manuscripts and translations from texts originally written in Castilian, French and Dutch. Other sources, although previously known in Portuguese or English, were published only in either antique or diplomatic publications. The objective of the present anthology is to present the inter-European *encounters* and *clashes* along the southern coast of China or in the surrounding waters of this great Asian empire.

Chronologically, the selected texts span a timeline from around 1597 with the voyages of the Flemish Jacques de Coutre, to 1664, when the Portuguese merchant Francisco Vieira Figueiredo wrote his “*record of the things of the South*”. Within this timeframe we find accounts from Spanish chroniclers such as Antonio de Morga; testimonies by various Dutch navigators, such as Roelof Roeloffsz, Martinus Apius, Cornelis Matelief de Jonge, Jan Corneloszoon May, Willem Ysbrantsz Bontekoe, Seyger van Rechteren, and others from anonymous authors; reports from Portuguese religious leaders and civilians, like Fernão Guerreiro, André Coelho, Jerónimo Rodrigues, António do Rosário and Sebastião Manrique; narratives from European adventurers of different origins, some quite unknown such as the Swiss mercenary Élie Ripon or the English traveller Peter Mundy, and some anonymous; there is even the testimony of a Macanese of Chinese origin.

Regarding themes, the texts are divided between descriptions of maritime expeditions, narrations of episodes in wartime or experiences in captivity, and reports of a geo-strategic nature. The wide timeframe and the thematic diversity ensure a suitable representative sampling of European and Eurasian writings originating from the South China Sea region in the 17th century. Meanwhile, for didactic reasons, all texts have a brief introduction placing them in their context and some annotations considered strictly necessary, since all additional clarifications may be found in the two tools attached, namely, an annotated chronology and a wide-ranging glossary.

The selection of sources includes two original studies. One is an analysis of the successive phases in the accumulation of European knowledge about the coastal regions along the South China Sea during the 16th and 17th centuries, and the other interprets the arrival of the Dutch in East Asia and the successive assaults they launched against Macao.

* Ph.D. in History, University of Lisbon. Visiting Professor at the University of Macao and researcher at the Centro Português de Estudos do Sudeste Asiático (Lisbon). Currently holds a scholarship from the Fundação Oriente.

Sem Sul não há Índia

Impressões Portuguesas da Chegada dos Holandeses ao Oriente

RUI MANUEL LOUREIRO

Em 1595, e pela primeira vez, uma expedição holandesa comandada por Cornelis de Houtman aventurou-se a navegar para além do Cabo da Boa Esperança e a desafiar a tradicional supremacia portuguesa nos mares asiáticos. Tratou-se de um excepcional momento de viragem, não só para a Holanda e para a Zelândia, mas também para Portugal e para o *Estado da Índia*, para não mencionar as implicações mais gerais para a Europa e a Ásia. A história de como os holandeses, de forma lenta mas implacável, construíram o seu império oriental tem sido repetidamente contada e as sucessivas fases desta construção são razoavelmente bem conhecidas. Mas, e este é o propósito deste texto, o que sabemos sobre as reacções dos portugueses à chegada de navios originários da Holanda e da Zelândia aos mares asiáticos que eles, desde inícios do século XVI, encaravam como uma área de intervenção exclusiva? Que percepções tiveram os portugueses da “ameaça holandesa”? Aparentemente, o assunto não mereceu especial atenção da parte da moderna historiografia. Trata-se, evidentemente, de uma sondagem preliminar, mas que, dada a evidente abundância de materiais disponíveis, merecerá ser aprofundada.

“Olissipo quae nunc Lisboa”, in G. Braunius e F. Hogenberg,
Civitates Orbis Terrarum, Antuérpia, 1618.



ENCONTROS E DESENCONTROS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA II

Quando, em 1578, o jovem monarca D. Sebastião desapareceu em Ksar-el-Kebir, no norte de Marrocos, deixando o trono português sem herdeiros, os súbditos da coroa de Portugal estavam desde há muitas décadas a construir um extenso e idiossincrático império no Oriente, geralmente conhecido como *Estado da Índia*. Partindo do zero, exactamente 80 anos antes, os portugueses tinham estabelecido ao longo de toda a Ásia marítima uma vastíssima rede de fortalezas e de feitorias, construídas nos lugares mais estratégicos e ligadas entre si por carreiras de navegação regulares; tinham obtido acesso, pela força das armas ou por meios diplomáticos, a consideráveis quotas do tráfico asiático global de produtos de luxo; e tinham mantido um firme controle da navegação através do Cabo. A “carreira da Índia”, monopolizada pelos portugueses, durante décadas tinha abastecido os mercados europeus com os mais valiosos produtos naturais e manufacturados que a Ásia tinha para oferecer, nomeadamente especiarias, drogas, porcelanas, têxteis e pedras preciosas. O *Estado da Índia* era um empreendimento patrocinado e controlado pela coroa de Portugal, que pressupunha a existência de uma complexa máquina administrativa, baseada em Goa, a sua imponente capital, e implicava a manutenção de uma pesada estrutura naval e militar.

Paralelamente ao *Estado da Índia*, desenvolvera-se na Ásia um outro império português informal, alimentado pela iniciativa privada de soldados e mercadores portugueses que abandonavam o serviço régio. Este “império sombra”, como tem sido designado por certa historiografia moderna, despontou com o descobrimento pelos portugueses dos mecanismos de funcionamento dos tráficos asiáticos. De facto, eles descobriram logo nas décadas iniciais do século XVI que, no mundo oriental, lucros muito substanciais poderiam ser obtidos pelos indivíduos mais empreendedores, que dispusessem de determinados bens essenciais, como um navio mercantil, um pequeno capital de investimento ou alguma especialização no domínio da navegação ou da arte da guerra. Assim, muitos portugueses, depois de um dado período de tempo ao serviço da coroa de Portugal, permaneciam no Oriente, em vez de regressarem à pátria, e partiam em busca de fortuna, dedicando-se ao tráfico mercantil ou trabalhando como mercenários ao serviço de potentados asiáticos. Numerosas comunidades de origem portuguesa despontaram um pouco por todo

o litoral oriental, normalmente em regiões que escapavam ao controle do poderoso *Estado da Índia*¹.

Quando Filipe II de Espanha apresentou a sua candidatura ao trono de Portugal e foi escolhido pelas cortes reunidas em Tomar em 1581, em detrimento de rivais que não dispunham de “argumentos” tão fortes, os portugueses estavam estabelecidos na Ásia de forma sólida e alargada, enquanto a “carreira da Índia” funcionava de modo relativamente rotineiro. Um relatório anónimo preparado em 1582 para a coroa ibérica, o bem conhecido e muito citado *Livro das cidades, e fortalezas que a Coroa de Portugal tem nas partes da Índia*, apresentava um visão documentada das possessões e dos interesses portugueses para leste do Cabo da Boa Esperança, baseado em materiais escritos disponíveis em Lisboa e em informações orais fornecidas por homens com experiência ultramarina². No que diz respeito ao Oceano Índico, e com excepção do poderoso complexo militar construído no território de Goa, os portugueses controlavam pelo menos 23 fortalezas na parte ocidental do Indostão, quatro bastiões no Estreito de Ormuz, duas posições-chave na costa oriental de África, duas fortalezas no Ceilão e duas outras na costa de Coromandel. O autor do *Livro das cidades, e fortalezas* mostrava claramente que o poderio português, por 1582, se concentrava na parte ocidental da Índia e regiões adjacentes. Esta vasta rede de lugares estratégicos era regularmente ligada, e protegida, por um constante fornecimento de “Naos, gente e armas”³. Mais para leste, tudo era diferente. De facto, nas vastas extensões do Sudeste Asiático e da Ásia Oriental a coroa portuguesa apenas podia reclamar um controle seguro de áreas muito limitadas: por um lado, as cidades portuárias de Malaca e Macau; por outro lado, menos de meia dúzia de fortalezas no arquipélago indonésio, nomeadamente Tidore, Amboíno e Solor. E nas regiões asiáticas mais orientais, os obstáculos humanos e naturais que a empresa oficial portuguesa tinha de enfrentar, assim como as incriveis distâncias envolvidas, eram demasiado avassaladores para poderem ser dominados com os recursos disponíveis. Embora fossem fonte de alguns dos mais preciosos bens asiáticos, as “partes do Sul”, como os portugueses lhes chamavam⁴, eram o elo mais fraco do poderoso, mas demasiado extenso, *Estado da Índia*. Aí prosperava o “império sombra”.

Por volta de 1580, os portugueses eram já uma das componentes constituintes do cenário asiático.

EUROPEAN ENCOUNTERS AND CLASHES IN THE SOUTH CHINA SEA II

Embora contestados em algumas regiões de predominância islâmica, a sua presença tornara-se familiar em grande parte do litoral oriental e eram considerados parceiros comerciais, diplomáticos ou militares absolutamente normais. Por isso mesmo, o comércio e a navegação portuguesa haviam assumido procedimentos rotineiros: os navios portugueses podiam navegar pelos mares asiáticos virtualmente sem oposição, desde a ilha de Moçambique até às mais longínquas ilhas do arquipélago indonésio, ancorando em segurança em quase todas as grandes cidades portuárias da Ásia marítima. Por via de regra, apenas surgiam problemas em regiões muito específicas, como o sultanato do Achém, por exemplo. Assim, os navios portugueses não precisavam de carregar demasiada artilharia, pois meia dúzia de canhões, manobrados por profissionais experientes, bastava para manter eventuais embarcações ameaçadoras a uma distância confortável. Por isso, mais espaço a bordo podia ser destinado ao transporte de mercadorias. Um típica nau portuguesa em águas asiáticas, independentemente da respectiva tonelagem, raramente armava mais de 15 ou 20 peças de artilharia ligeira⁵. Além do mais, à medida que se envolviam nos tráficos regionais asiáticos, os portugueses começaram a utilizar embarcações locais, mais ligeiras e mais rápidas que as suas pesadas naus.

Alguns autores portugueses de finais do século XVI, aparentemente nostálgicos de passados dias de violência, quando os navios da coroa portuguesa, pesadamente armados, aterrorizavam os mares orientais, criticaram vivamente este quase pacífico *status quo*, mesmo antes da chegada dos holandeses, acusando os antigos soldados de terem abandonado as armas e se terem mercantilizado. Acima de outras vozes, eleva-se a de Diogo do Couto, célebre cronista da Ásia Portuguesa, que em 1569, no primeiro esboço do seu *Diálogo do Soldado Prático*, escrevia: “nos tempos passados, em chegando os homens à Índia, perguntavam qual era a fortaleza mais fronteira, ou quais eram as armadas, em que se mais merecia, para servir nelas. Mas agora vai a cobiça em tanto crescimento, que, em chegando perguntam: quem se faz prestes para a China, Japão, para Bengala, para Pegú e para a Sunda? E todos se vão para lá, que faz crer que virá a ser o que dizem os Mouros por nós: que ganhámos a Índia como cavaleiros, e a perdemos como mercadores”⁶.

O *Estado da Índia*, pelos anos de 1582, estava tão bem consolidado quanto seria possível, muito embora Diogo do Couto, em algumas das suas obras mais tardias, tenha continuado a debitar o mesmo tipo de acusações, contra os compatriotas que haviam traído a herança marcial dos antigos portugueses, em prol de feitos mais prosaicos no domínio do comércio⁷. Na realidade, os soldados portugueses, no ocaso de Quinhentos, e em todas as partes do mundo por onde andavam derramados, continuaram a andar envolvidos em violentas campanhas militares, que não desmereciam as levadas a cabo pelos seus antepassados, em larga parte, verdade seja dita, como resultado do involuntário envolvimento de Portugal nos desígnios e nas políticas da coroa ibérica unificada⁸. As opiniões de Couto, tal como as de outros epígonos da chamada *literatura da decadência*, descreviam frequentemente “a passagem de determinada ordem ou o declínio da importância de determinado grupo social, como manifestações de um processo generalizado de decadência”⁹. Entretanto, embora na Ásia os negócios decorressem de forma normal, o primeiro sinal de alarme para o *Estado da Índia* veio do Oceano Atlântico, já que logo desde 1591 os navios da “carreira da Índia” começaram a receber instruções para não tocarem a ilha de Santa Helena, em virtude do excessivo risco de ali terem encontros menos pacíficos¹⁰. As naus portuguesas, na sua viagem de regresso à Europa, por norma utilizavam esta escala, no meio do Atlântico Sul, para renovarem as reservas de água potável. Porém, igualmente por norma, viajavam de tal forma sobrecarregadas de mercadorias asiáticas, que se tornava extremamente difícil resistir a qualquer assalto consistente da parte de embarcações inimigas que ali se encontravam cada vez com maior frequência¹¹. Os capitães dos navios que regressavam a Portugal eram veementemente aconselhados a navegar em conserva, a reforçar a artilharia e o pessoal militar a bordo, a manter os conveses desimpedidos e, acima de tudo, a evitarem Santa Helena¹².

O ano de 1595, como foi anteriormente salientado, marcou um ponto de ruptura, mesmo que os portugueses tenham demorado algum tempo a aperceberem-se da nova situação global. Tinha havido avisos prévios da Europa, pois no ano anterior uma carta da coroa ibérica para o vice-rei português em Goa alertava para a eventualidade de navios de bandeira estrangeira tentarem passar o Cabo da Boa Esperança

ENCONTROS E DESENCONTROS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA II

e atingir a Ásia, sobretudo as regiões de “Bemgala Pegú e Çamatra”, onde não existiam “fortalezas e armadas” portuguesas”. O governante do *Estado da Índia* era aconselhado não só a estar de sobreaviso relativamente a possíveis intrusos oriundos da Europa, mas também a tomar medidas preventivas para que estes não fossem “recebidos e aguassalhados dos mouros e gentios”¹³. No ano seguinte, nova missiva de Lisboa avisava o vice-rei acerca “dos nauios que se fazião prestes em Framdes pera nauegar pera essas partes do Oriente”¹⁴. De facto, quatro navios holandeses largaram do Norte da Europa rumo ao Oriente, como era esperado, sob o comando de Cornelis de Houtman, antigo morador de Lisboa, onde, pode deduzir-se, tinha recolhido informações suficientes para conduzir a sua expedição oriental a porto seguro.

Apesar desta jornada não ter sido particularmente lucrativa, abriu aos holandeses o caminho das Índias Orientais, definindo uma inovadora rota meridional, que conduzia directamente do Cabo para a costa sul da ilha de Java. Nunca os portugueses tinham ensaiado semelhante rota, senão por acidente; mas, evidentemente, também não necessitavam de o fazer. Cornelis de Houtman, na realidade, estava a seguir os

sábios conselhos do seu compatriota Jan Huygen van Linschoten, ele próprio antigo residente de Goa, a poderosa capital do *Estado da Índia*. No seu *Itinerario*, preparado para os prelos em 1595, o viajante holandês, depois de traçar um detalhado esboço das riquezas que podiam ser encontradas no arquipélago indonésio, tinha afirmado a propósito de Java que “Seria um bom lugar para traficar, sem impedimento de ninguém, pois os portugueses aí não vêm, uma vez que são os próprios javaneses que tudo levam a Malaca, para venderem no mercado”¹⁵. Os navios holandeses, de facto, cruzaram as águas indonésias durante oito meses sem encontrarem navios portugueses. Mas em Bantam, aparentemente, e de acordo com uma fonte portuguesa, foram recebidos de forma amigável ao menos por uma parte da comunidade mercantil portuguesa ali estabelecida, que lhes forneceu “informação da pimenta que hauia na terra”. Um “casado” português de Malaca, um tal Pêro de Ataíde, avisou mesmo os holandeses “de tudo o que se tratava na ditta cidade contra elles, e aconselhou que com breuidade tomassem carga antes que os jaos effeituassem seus máos intentos”¹⁶. Parece que uma facção dos mercadores portugueses tentava mover influências junto das autoridades bantanesas

Vista de Lisboa na entrada de Filipe II em 1619, in João Baptista Lavanha, *Viagem da Catholica Real Magestade del Rey D. Filipe II ao Reyno de Portugal*, Madrid, 1622.



EUROPEAN ENCOUNTERS AND CLASHES IN THE SOUTH CHINA SEA II

para que os holandeses fossem tratados como inimigos. Anos mais tarde, um secretário de estado português comentaria com tristeza que, sem a inconveniente intervenção do tal português, talvez os javaneses tivessem posto os seus planos em prática, evitando o regresso dos “olandeses á sua terra”¹⁷. Como resultado desta informal cooperação, numerosos traços de influência portuguesa aparecem nos relatórios e nos mapas preparados pelos holandeses no decorrer desta primeira expedição, nomeadamente no *D’eerste boeck* de Willem Lodewyckszoon e nos respectivos apêndices cartográficos¹⁸.

Os navios holandeses rumaram eventualmente aos Países Baixos, onde aportaram em Agosto de 1597, depois de uma longa e complicada viagem. As notícias trazidas pela expedição provavam sem qualquer dúvida que o monopólio português da “rota do Cabo” não era completamente estanque e de imediato desencadearam preparativos desenfreados para novos empreendimentos asiáticos. Entretanto, no *Estado da Índia*, tudo permanecia calmo e, aparentemente, não havia razão para alarmes, segundo se pode deduzir da correspondência oficial enviada para Portugal em 1596 e 1597, na qual não aparece uma única referência à expedição holandesa. Fontes um pouco mais tardias, contudo, apresentam um quadro muito diferente. Diogo do Couto, por exemplo, na sua *Década Duodécima*, preparada em 1611, refere que quando as notícias da chegada dos holandeses aos mares orientais foram recebidas em Goa, em Agosto de 1597, “se alvorçou o Conde [vice-rei], e toda a Cidade por ser cousa nova, e nunca estas gentes terem passado a estas partes” da Índia. Um conselho de emergência foi de imediato convocado, pois se as alarmantes novidades se confirmassem, os holandeses “poderiam fazer muito damno á nossa Fortaleza de Malaca em perturbar os vizinhos contra ella, e damnar o commercio daquellas partes, que era o mais grosso da India, e tomarem as náos da China, e Japão”¹⁹.

Segundo Couto, que, evidentemente, conhecia os desenvolvimentos posteriores, foi tomada a decisão no conselho vice-régio de enviar uma armada de guerra para Malaca logo que a monção o permitisse, “para segurar aquellas partes, e buscar as náos Hollandezas”²⁰. Esta armada largou efectivamente de Goa, com rumo às partes do sul. Mas o seu capitão, um tal Lourenço de Brito, demonstrou estar mais interessado em saquear embarcações mercantis oriundas de Java e do Fujian,

do que em demandar os holandeses, muito embora tivesse apurado em Malaca que dois desertores da expedição de Houtman tinham ficado no Bali. No fim de contas, nada de concreto resultou desta apressada jornada, e Lourenço de Brito, depois de perder alguns dos seus navios em confrontos com javaneses ao largo de Sunda-Kalapa, regressou à Índia. Foi condenado a pagar uma retribuição monetária à coroa portuguesa, por falhar no cumprimento das suas instruções; mas logo depois assumiu o lucrativo cargo de capitão de Sofala. Sinal seguro que a sua estrela não deixara de brilhar junto das autoridades portuguesas em Goa²¹. Entretanto, parece que afinal o alarme for a provocado não por navios holandeses, mas por uma outra expedição inglesa²². Por estes anos, não era invulgar os observadores portugueses confundirem ingleses com holandeses e vice-versa.

*De facto, nas vastas extensões
do Sudeste Asiático
e da Ásia Oriental a coroa
portuguesa apenas podia
reclamar um controle seguro
de áreas muito limitadas*

Pode compreender-se facilmente por que razão não havia em Goa sinais de alarme, pois o *Estado da Índia* era uma empresa gigantesca e descentralizada, com ramificações comerciais, diplomáticas e militares espalhadas em todas as direcções ao mesmo tempo. Notícias de uns quantos navios europeus cruzando as partes do sul não causariam excessivo pânico a um observador colocado no centro geográfico do império português na Ásia. O mesmo não se passava em Portugal. Ali, os únicos contactos com o Oriente faziam-se uma vez por ano, através dos navios da “carreira da Índia”, para além de esporádicos despachos enviados por via terrestre. Qualquer perturbação no funcionamento da “rota do Cabo”, por insignificante que fosse, era imediatamente tomada em consideração. E, por isso, as autoridades portuguesas responsáveis pela gestão dos interesses ultramarinos rapidamente se aperceberam das eventuais, e desastrosas, consequências

ENCONTROS E DESENCONTROS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA II

de novas expedições holandesas às Índias Orientais. E, logo depois das notícias da viagem de Cornelis de Houtman chegarem a Lisboa, diversas cartas foram dirigidas em 1598 aos responsáveis políticos em Goa. Primeiro, houve avisos sobre a “armada dos olandesses que vay para essas partes”²³. Logo depois houve instruções para repelir a ameaça que se aproximava: ao primeiro sinal de embarcações europeias, o vice-rei deveria “enviar logo áquelas partes armada bastante para as comsumir se tratassem de lá tornar”²⁴; e medidas enérgicas deveriam ser tomadas para verificar o que era “necessario fazerse em Mallaqa pera defensão do porto”²⁵. Depois, houve instruções suplementares para se proceder criminalmente contra os portugueses que em Java tinham auxiliado os holandeses²⁶. Enfim, despachou-se de Lisboa, com a armada da “carreira” de 1598, um navio com a incumbência expressa de rumar directamente ao arquipélago indonésio. O seu capitão, Cosme de Lafetá, recebeu instruções para procurar os navios do “inimigo” e impedi-los de “desenbarcarem em parte nhua pera nela, se fortificarem como para não estarem em paragem que possam fazer pressas nas naos que vierem demamdar, a dita fortaleza de Malaqua nem tomar carga alguma de pimenta e drogas nem de outras mercadorias que he o seu principal yntento”²⁷.

Independentemente destas eventuais medidas de contra-ataque da parte das autoridades portuguesas, os empresários holandeses, assim que viram a rota marítima para o Oriente franqueada, logo aproveitaram a oportunidade para se envolverem nos tráficos asiáticos. No fim de contas, o tradicional acesso holandês às mercadorias orientais através do porto de Lisboa ficara excessivamente condicionado depois de 1580, com a união das coroas ibéricas. “Em 1598 cinco companhias diferentes despacharam nada menos de vinte e dois navios para o Oriente”, alguns pela “rota do Cabo”, outros pela via do estreito de Magalhães²⁸. Curiosamente, cartas oficiais portuguesas oriundas de Goa no ano seguinte continuam a não mencionar os holandeses, tanto quanto pode ser apurado. E, no entanto, em 1599 os navios holandeses enxamearam o Oceano Índico, muitos deles regressando aos Países Baixos carregados de preciosas mercadorias adquiridas nos portos da Insulíndia²⁹. Um dos motivos para esta verdadeira “corrida às especiarias”, como notaria um padre jesuíta poucos anos mais tarde, podia encontrar-se no facto

de os holandeses não terem encontrado “al principio resistencia” da parte dos portugueses, pelo que regressavam “cada vez con mas fuerça y poder”³⁰.

Mais uma vez temos de procurar informações em fontes mais tardias. Do seu excepcional posto de observação em Goa, Diogo do Couto relata que um número não especificado de navios holandeses “fizeram aguada em Titangone”, perto da ilha de Moçambique, e depois “deram véla, e vieram haver vista da costa da India de Goa pera baixo, e foram correndo o Malavar até o cabo Comorim, aonde encontráram algumas náos de mercadores”, que capturaram e saquearam, mas sem molestarem os portugueses que seguiam a bordo. Depois, “dalli se fizeram na volta de Malaca”³¹. Aparentemente estes eram os mesmos dois navios holandeses que em Janeiro de 1599, nas proximidades das ilhas de “Puluparcelar”, foram confrontados por uma armada portuguesa que regressava de Malaca. Apesar de terem exibido bandeira branca, as embarcações holandesas foram bombardeadas pelos portugueses, travando-se de seguida uma violenta batalha naval, pelo espaço de oito dias. A armada portuguesa acabou por rumar a Cochim, enquanto os navios inimigos, completamente destroçados, se refugiaram em Quedá, na península Malaia. No decorrer do mesmo ano, acabariam por naufragar ao largo da costa de Martavão³².

Outros navios holandeses tiveram melhor sorte, como os de Jacob van Neck, que depois de visitarem Java estavam de regresso aos Países Baixos em Julho de 1599³³. Mas nada se consegue apurar, acerca desta expedição holandesa, nas fontes coetâneas portuguesas oriundas da Ásia, com excepção de algumas referências mais tardias incluídas nas crónicas de Diogo do Couto, onde se afirma que alguns navios de guerra foram despachados de Goa para Malaca, na sequência de rumores ali chegados de que “eram passadas á costa de Jaoa aquellas náos de Hollanda”³⁴. Em Lisboa, pelo contrário, os governadores de Portugal, em Agosto de 1599, já haviam recebido notícias do norte da Europa acerca dos quatro navios recentemente chegados da Índia a Amsterdão, carregados de especiaria”. De imediato escreveram a Filipe III, expressando sérias preocupações a respeito das sucessivas investidas holandesas: “porque si esta carrera se abre se pierde la parte del sur donde esta la sustancia de India, y los uacallos de Vuestra Magestad de alla, y de aca quedan todos perdidos”³⁵.

EUROPEAN ENCOUNTERS AND CLASHES IN THE SOUTH CHINA SEA II

A coroa ibérica, preocupada com a situação na Ásia e intrigada com a ausência de relatórios oriundos de Goa, despachou em 1600 várias missivas urgentes. Em primeiro lugar, avisavam o capitão de Malaca de que “he de tanta importância ter todos os anos aviso das cousas dessa fortaleza de Malaca pela importância dela e principalmente por as armadas de olamdesses que comessão a ter comércio com a Sumda a navegar pela costa da Jaoa”³⁶. Depois, instruía o novo vice-rei, Aires de Saldanha, no sentido de “yr castigar, os olamdesses que ora nauegão para a Sumda, omde os recolhem os naturais” e “dar, aos que os fauorecem o castigo que comuem, para com ysso se poder atalhar os grandes ymcomuenientes. e danos que resultarão” para o *Estado da Índia* caso os inimigos europeus “se se perpetuassem naquelas partes”³⁷. De seguida, remetiam oito cartas formais para outros tantos sultões da península Malaia, de Samatra e de Java³⁸, pedindo-lhes para apoiarem os portugueses numa campanha militar contra “os olandesses pelo atreuimento que tiuerão de irem comereçar a essas partes do Sul na Sumda e Jaoa” e contra todos “os que os recolherão em seus portos”³⁹. Lisboa e Madrid, ao contrário de Goa, desde logo se aperceberam da potencial ameaça que os holandeses constituíam para os interesses portugueses no Oriente. E esta percepção, muito provavelmente, havia sido sublinhada pelo facto de, em 1599, uma armada holandesa ter bloqueado a embocadura do rio Tejo, trazendo a ameaça de guerra mesmo às portas da capital portuguesa.

Igualmente felizes foram as expedições de Jacob van Heemskerck e de Wybrand van Warwijck, que regressaram à Holanda entre Maio e Agosto de 1600, depois de visitarem algumas das ilhas mais orientais da Indonésia⁴⁰. Alguns destes navios encontraram na ilha de Santa Helena uma nau portuguesa que retornava da Índia, com a qual travaram áspera peleja. Frei João dos Santos seguia a bordo da embarcação portuguesa e mais tarde narrou o incidente na sua *Etiópia Oriental*, publicada em Évora em 1609. Descreveu o combate em detalhe, até ao momento em que os inimigos foram forçados a fugir, e acrescentou uma informação interessante acerca dos holandeses. De acordo com o missionário dominicano, os portugueses, na ilha de Santa Helena, despregaram “das paredes da ermida ua grande quantidade de letreiros, e rótulos que tinham ali deixado os inimigos, em que contavam sua viagem, e como tinham saído de sua terra, que era Holanda, e Gelandá”. E acrescentava que os holandeses tinham

ido “a Java a fazer resgate, e carregar as naus de pimenta, e de massa [i.e., maça], com patacas falsas de cobre muito bem prateadas”. Contudo, quando tinham a carga quase completa, os javaneses tinham descoberto “a falsidade das patacas”, pelo que os tinham prendido a todos, tomando-lhes novamente as mercadorias carregadas, “e queriam-lhes também tomar as naus”. Os holandeses acabaram por ser resgatados por compatriotas seus de outra expedição, desta vez com prata verdadeira⁴¹.

*As autoridades portuguesas
responsáveis pela gestão
dos interesses ultramarinos
rapidamente se aperceberam
das eventuais, e desastrosas,
consequências de novas
expedições holandesas
às Índias Orientais*

As fontes portuguesas referem também algumas das viagens que os holandeses fizeram às ilhas de Maluco, onde provocaram alguma convulsão entre as comunidades portuguesas ali residentes. No fim de contas, aquelas remotas ilhas, eram de estratégica importância para o *Estado da Índia*, pois ali se produziam especiarias tão valiosas como o cravo, a maça e a noz-moscada. Um missionário jesuíta que escrevia de Amboíno em 1599 registava, com algum alarme, que quatro navios holandeses tinham chegado àquelas partes, como castigo dos “nuestros peccados”⁴². E ecos destas inesperadas intrusões cedo chegaram a Manila, onde as autoridades espanholas atribuíram importância prioritária ao assunto, logo despachando um navio rumo à Nova Espanha, portador de relatórios para a coroa ibérica⁴³. No ano seguinte o padre Luís Fernandes noticiava, igualmente de Amboíno, que os holandeses tinham adquirido largas quantidades de noz moscada e de maça em Banda e de cravo em Ternate, deixando feitores em ambas as ilhas. As mercadorias trazidas pelos inimigos europeus não deixariam de causar preocupações

ENCONTROS E DESENCONTROS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA II

aos portugueses: “trahían muchas armas de diversa suerte a estes moros, inimigos del nombre de Christo, con las quales y con el favor destas naves olandezas ellos se hazen más fuertes y soberbios contra nos”⁴⁴.

A situação dos interesses portugueses em Maluco estava longe de ser pacífica, em virtude da permanente e persistente oposição de alguns governantes muçulmanos. O estado de guerra era praticamente endémico naquelas longínquas ilhas. Os carregamentos das especiarias ali disponíveis tinham altos custos de protecção e alguns anos antes os portugueses haviam sido expulsos de Ternate, sua base desde 1521, sendo forçados a ocupar novas posições na ilha de Tidore⁴⁵. A chegada de rivais europeus a Maluco, como os portugueses ali residentes rapidamente concluíram, contribuiria para complicar uma situação que já não era pacífica. De acordo com uma fonte espanhola um pouco mais tardia, os primeiros confrontos militares entre holandeses e portugueses em Maluco ocorreram precisamente em 1599, quando “los Holandeses se armaron convenidos ya con el Infante de Ternate”, contra um ataque de uma força conjunta luso-tidorena⁴⁶. Contudo, através da análise das fontes disponíveis é difícil decidir quem atirou a primeira pedra, se os portugueses, que estavam em guerra com Ternate, se os holandeses, que, muito naturalmente, escolheram como parceiros comerciais os inimigos dos portugueses.

Nos primeiros meses de 1600, um navio holandês oriundo do Pacífico, uma das embarcações sobreviventes da expedição de Jacques Mahu que largara de Roterdão em 1598 com destino à América do Sul, chegou a Tidore completamente destroçado, depois de larga travessia oceânica. Os portugueses, de acordo com relatos holandeses, mostraram-se impiedosos, liquidando todos os membros da tripulação, desencadeando assim uma resposta de activa e sistemática hostilidade, antes inexistente, da parte dos Países Baixos face ao *Estado da Índia*⁴⁷. Diogo do Couto refere a chegada deste navio a Tidore em duas passagens distintas das suas crónicas asiáticas, mas não fornece quaisquer detalhes⁴⁸. Porém, uma carta escrita de Tidore, pouco depois dos mencionados acontecimentos terem tido lugar, projecta alguma luz sobre todo o episódio. Aparentemente, o navio holandês fora rebocado para o porto de Tidore pela nau de João Pinto de Moraes, capitão da “viagem de Maluco”, e alguns portugueses armados apenas com

crizes tinham subido a bordo. Depois de três dias de pacífica convivência a bordo do navio holandês, ocorreu um incidente entre Jacome de Moraes, outro capitão português, e Balthasar de Cordes, comandante do navio apresado, resultando na morte deste último. Os portugueses que se encontravam a bordo, armados apenas com os seus punhais malaio, refugiaram-se na popa, enquanto os holandeses “tomarão armas e matarão tres homens”, começando a manobrar as peças de artilharia do navio “para atirarem aos que estavam em popa esperando socorro”. A situação foi finalmente controlada por João Pinto, que entrou no navio com quarto espingardeiros, “matando quatro ou cinco dos que andavão pelejando” e impedindo-os de fazerem uso dos canhões. A documentação portuguesa não refere o que se passou com os sobreviventes holandeses, cerca de 18 ou 19 homens⁴⁹, que provavelmente foram levados para a Índia, com “alguns liuros seus”, que foram analisados pela Inquisição de Goa, sempre preocupada com a difusão de teses reformistas. Descobriu-se eventualmente que os prisioneiros tinham com eles “Bíblias dos Olandeses”, imediatamente confiscadas para serem queimadas em próximo auto-de-fé⁵⁰.

As fontes holandesas referem que, em 1601, Jacob van Neck regressou ao Oriente e navegou até às ilhas de Maluco, onde atacou a fortaleza portuguesa de Tidore, alegadamente como resposta ao incidente anteriormente mencionado⁵¹. O viajante flamengo Jacques de Coutre, que mais tarde encontrou estes mesmos navios em Patane, apresenta uma versão diferente dos acontecimentos, declarando que Van Neck tinha atacado a fortaleza “por ver si podía recuperar un patache que un portuguez que se llamava Joan Pinto de Moraes le havia tomado con engaños y traças, el qual estava debaxo de los muros de Tidore”. Acrescentava ainda que o almirante holandês “no traya orden para pelear contra los portugueses”⁵². Coutre estava a referir-se, obviamente, ao navio oriundo do Pacífico que tinha sido apreendido pelos portugueses em Tidore no ano anterior. Mas seria esta embarcação suficientemente importante para provocar tanta confusão, já que antes tinham tido lugar diversas pequenas refregas entre portugueses e holandeses? O capitão português de Tidore, Rui Gonçalves de Siqueira, escrevera numa das suas cartas que “nenhum viso-rrey por rico que seja leva pera o Reino a metade do que esta nao trazia”⁵³. Os holandeses, no fim de

EUROPEAN ENCOUNTERS AND CLASHES IN THE SOUTH CHINA SEA II



Fortaleza de Cochim, in António Bocarro, *O Livro das Plantas de Todas as Fortalezas, Cidades e Povações do Estado da Índia Oriental* (Lisboa: INCM, 1992).

contas, tinham acabado de chegar da América do Sul, onde tinham assolado a costa chilena e capturado um navio espanhol. Não seria possível que as riquezas carregadas a bordo do *De Trouw*, pois assim se chamava a embarcação, tivessem estado na origem da primeira confrontação séria entre portugueses e holandeses?

Um padre jesuíta que por esses anos assistia na fortaleza de Tidore escreveu que o bombardeamento de Van Neck não provocara uma única baixa entre os portugueses, “matando-lhe os nossos muita gente principal sua, e quebrando-lhe suas naos, que forão forçados, por se não perderem, a cortar as amarras e deixarem duas ancoras”⁵⁴. Outra missiva jesuíta vinda de Maluco traçava uma quadro pessimista da situação que se vivia naquelas paragens. Os holandeses vinham “todos os anos a oito e com grande número de naus, deixando de cada vez novas feitorias e feitores nas terras onde chegam”; depois, traziam “muita fazenda e da que estes malucos mais desejam, que são espingardas, mosquetes, pólvora, chumbo em muita quantidade,

artilharia muito boa e armas de tôda sorte”; e finalmente, ao contrário dos portugueses, não não tratavam de “fazer cristãos ou fazer-lhes mudar sua seita”: Todas estas razões faziam com que os recém-chegados europeus fossem encarados em Maluco como os parceiros comerciais ideais, sobretudo pelos inimigos dos portugueses, que se davam por muito “satisfeitos dêles”⁵⁵.

Jacques de Coutre menciona também a infeliz visita dos navios de Van Neck a outro estabelecimento português nesse mesmo ano. Depois de largarem do arquipélago de Maluco, os holandeses rumaram a norte, em direcção ao litoral da China, em busca de oportunidades mercantis. Chegando às proximidades de Macau, importante cidade portuária controlada pelos portugueses, com o aval das autoridades chinesas, desde 1557, enviaram a terra uma missão de reconhecimento. Estes homens teriam sido atraídos pelos portugueses com bandeiras brancas, e “como ellos vieron señal de paz, llegaron a tierra y se desembarcaron

ENCONTROS E DESENCONTROS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA II

todos con mucha confianza. Los Portuguezes los recibieron y ahorcaron todos”, deixando vivo apenas o “fiscal”, um tal Martinus Apius⁵⁶. O incidente macaense é mencionado nas fontes jesuítas. A versão do padre Fernão Guerreiro, publicada em Lisboa em 1605, é bastante semelhante à de Jacques de Coutre, diferenciando-se apenas pelo facto de sublinhar que eram os navios holandeses que hasteavam bandeiras brancas. Contudo, a comunidade portuguesa de Macau encarou os recém-chegados como perigosos inimigos, pois os homens capturados “disseram ser holandeses que vinham buscar veniagas e assentar comércio naquelas terras”⁵⁷. Ora os portugueses sabiam que qualquer intervenção de estrangeiros em território macaense de imediato prejudicaria as amistosas relações que desde há anos vinham mantendo com os mandarins do Guangdong. Não desejavam qualquer tipo de ingerência nos seus negócios com os chineses, pois a situação de compromisso que se vivia em Macau fora extremamente difícil de conseguir⁵⁸. Muito pouco tempo antes, repetidos ensaios dos espanhóis de Manila para conseguirem estabelecer uma base firme na China haviam sido activamente boicotadas pelos portugueses⁵⁹. E os espanhóis eram súbditos do mesmo monarca que eles. Cartas jesuítas referem que quase todos os holandeses que “ficaram presos” foram executados, embora vários se tivessem convertido ao catolicismo, mostrando “que morriam mui consolados, pedindo perdão a Deus e aos circunstantes”⁶⁰. A responsabilidade pelo evento talvez possa ser atribuída ao ouvidor de Macau, decerto pressionado pelo Senado local, como Jacques de Coutre sugere⁶¹. Nos termos do respectivo regimento, decerto que dispunha de poder para ordenar as execuções⁶².

O incidente macaense tem sido encarado como um momento de ruptura nas relações entre portugueses e holandeses no Oriente, pois, alegadamente, depois do regresso de Jacob van Neck à Europa, as seguintes expedições adoptaram um comportamento declaradamente hostil face aos portugueses, iniciando uma política de ataques deliberados aos interesses e posições portuguesas⁶³. Contudo, alguma atenção deve ser concedida a outras fontes coetâneas. Para além dos incidentes já mencionados, possuímos, por um lado, o testemunho de um missionário jesuíta estabelecido em Tidore, que escrevia, em 1601, que um holandês ali capturado pelos portugueses tinha confessado que os holandeses tinham “orden y patente del Príncipe de

Orange” para “destruïrem quãoto hallarem de portugezes y castellanos”, e para contra eles fazerem guerra sem quartel, até de todo os destruírem. Entretanto, deveriam estabelecer alianças com os governantes muçulmanos das Índias Orientais⁶⁴. Por outro lado, existe o testemunho de Jacques de Coutre, que afirma que quando, em finais de 1601, escalara Patane, assistira à chegada de uma armada comandada por Jacob van Heemskerck, trazendo de conserva uma embarcação mercantil portuguesa capturada em Surabaia⁶⁵. Outras fontes portuguesas confirmam este acto de violência, acrescentando que o navio “vinha de Solor” e que os holandeses “mataram alguns portugueses, e outros cativaram”⁶⁶. Sinais seguros de que as hostilidades luso-holandesas, mesmo que apenas mercantis, haviam começado antes do incidente de Macau.

*Os empresários holandeses,
assim que viram a rota
marítima para o Oriente
franqueada, logo aproveitaram a
oportunidade
para se envolverem
nos tráficos asiáticos*

A situação haveria de piorar em anos subsequentes, já que nem os holandeses abandonariam os seus intentos de estabelecerem sólidas relações mercantis com as Índias Orientais, nem os portugueses – ou a Coroa ibérica, já agora – desistiriam de lhes impedir ou dificultar ao máximo esse intento. De facto, cartas despachadas em 1601 de Madrid, para o vice-rei do *Estado da Índia*, instavam-no uma vez mais a tomar severas medidas a fim de pôr um travão à ameaça holandesa. As ordens eram bem claras: o governante português deveria rumar às partes do Sul em pessoa, demandar os navios inimigos, enfrentá-los em combate e desbaratá-los, “de maneira que não possa algu delles tornar a Europa”⁶⁷. As medidas concretas tomadas pelas autoridades portuguesas de Goa, que incluíam a preparação de uma poderosa expedição punitiva sob o comando de André Furtado de Mendonça⁶⁸,

EUROPEAN ENCOUNTERS AND CLASHES IN THE SOUTH CHINA SEA II

independentemente do ulterior desenlace, implicavam, da parte da coroa ibérica, uma agressiva política de oposição face aos holandeses. Quanto aos holandeses, a documentação portuguesa sugere que até 1601 não haviam ainda manifestado uma atitude coerente e homogênea em relação aos interesses e às posições que Portugal mantinha no Oriente, antes se adaptando pragmaticamente às circunstâncias, recorrendo a meios violentos sempre que necessário, tal como os próprios portugueses haviam feito um século antes, ao chegarem aos mares asiáticos.

Os navios holandeses cruzavam com grande “soltura” pelo “mar do sul fazendo por elle seu comércio”, como escrevia um capitão português em 1602⁶⁹. Baseados numa prévia e eficaz recolha de informações, dirigiam-se directamente às regiões produtoras das mais valiosas especiarias, evitando os portugueses sempre que possível. Tinham a clara vantagem de estarem de todo desinteressados em acções de proselitismo, como reconhecia um missionário português: “nem tão pouquinho tratem de fazer christãos, nem de diferença que há das leis e seitas, com que os naturais se hão por satisfeito delles e contentes”⁷⁰. Mas em certas partes do arquipélago indonésio a situação anterior era já tão tensa, que os holandeses não poderiam deixar de tomar partido, nem de se envolverem nos confrontos latentes ou abertos entre os portugueses e determinados potentados muçulmanos. Contudo, mesmo que aqui e ali capturassem algum navio mercantil tresmalhado, quando a ocasião se oferecia, as primeiras expedições holandesas não adoptaram uma sistemática atitude violenta face aos portugueses. Jacques de Coutre oferece um bom exemplo de tais atitudes benevolentes, ao escrever que Jacob van Neck, mesmo depois do incidente de Macau, como “era hombre bien intencionado”, não fazia “agravio a los Portuguezes pudiendo si quisiera”⁷¹.

A situação cedo haveria de conhecer uma mudança radical. Em Agosto de 1602, um mercador português recém-chegado a Lisboa dos Países Baixos, um tal Pêro Rodrigues Nogueira, de imediato informava o seu governo que na Holanda “se fez hua junta, em que os armadores das naos que vão a India se conçertaram sobre continuarem aquela nauegação. Sob os auspícios desta nova agremiação mercantil, a *Vereenigde Oostindische Compagnie*, conhecida pela sigla VOC, tinham partido “de Olãoda este anno pera a

India vinte e seis naos muito formosas”⁷². Os políticos e os investidores holandeses, graças às informações recolhidas e à experiência adquirida no terreno asiático desde 1595, tinham conseguido forjar um plano operacional exequível. A partir de então, a situação no Oriente nunca mais voltaria a ser a mesma, pois a VOC, dirigida por um conselho alargado, começou a levar a cabo uma política consistente relativamente aos assuntos asiáticos, não totalmente dissimilar da que os portugueses haviam adoptado um século antes: conquista de bases sólidas em lugares estratégicos, demonstração de superior poder naval e militar, construção de feitorias mercantis por toda a Ásia marítima, estabelecimento de alianças com potentados asiáticos, intervenção consistente nas redes mercantis orientais e política de agressão sistemática contra os interesses portugueses⁷³. E todo este plano operacional fora esboçado, deve concluir-se, antes da expedição de Van Neck ter trazido para a Holanda informações sobre os incidentes de Tidore e de Macau⁷⁴.

As fontes portuguesas testemunham o imparável crescimento da “ameaça holandesa” na Ásia, como alguns poucos exemplos revelarão claramente. Em Dezembro de 1603, Dom Aleixo de Meneses, arcebispo de Goa, declarava numa carta para um amigo: “poderei dar a Vossa Senhoria mui ruins novas, por que está este Estado em grandes apertos, e perigos”, especialmente nas suas fronteiras mais meridionais, pois os holandeses, além de “andarem tomando os portos de nosso comercio, roubão as naos, que ategora andavão por estes mares com mais segurança que as barcas de Alfama ate Cascaes”⁷⁵. Um pouco mais tarde, o cronista Diogo do Couto, escrevendo a um amigo informava que na Índia todos temiam “estes luterios” e que acreditava que, da forma como as coisas corriam, os holandeses se fariam em breve “senhores de todas aquellas Ilhas, e das Manilhas, e ajnda da çidade de Machao de China e comercio de Japão”. E, com o seu característico pessimismo, concluía: “com que não teremos que fazer em Goa, e jremos buscar nossas vidas se nos deixarem”⁷⁶.

Os observadores colocados em Goa começavam finalmente a entrar em pânico, face à concorrência holandesa. É verdade que nos anos que de imediato se seguiram à fundação da VOC os holandeses alcançaram alguns sucessos bem visíveis nos seus empreendimentos orientais, detalhadamente referidos pela documentação portuguesa. Talvez o feito mais espectacular fosse a

ENCONTROS E DESENCONTROS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA II

captura por Jacob van Heemskerck, perto de Johore nos princípios de 1603, da grande nau *Santa Catarina*, oriunda de Macau⁷⁷. De acordo com estimativas ibéricas coetâneas, sem dúvida algo exageradas, esta era “a mais poderosa e rica náu que nunca partio da China”⁷⁸, levando a bordo um fabuloso carregamento de sedas e porcelanas avaliado em mais de um milhão de cruzados⁷⁹, qualquer coisa como o equivalente a cerca de 28 toneladas de prata. Mais tarde, nesse mesmo ano, os holandeses apreenderam um outro grande navio português completamente carregado, nas cercanias de Macau, nas vésperas de rumar ao Japão⁸⁰. Em 1604, um armada holandesa de dez vasos atreveu-se a bloquear a embocadura do Mandovi, no território de Goa, durante 20 dias, cruzando aquela área “como se fora de seus canais”⁸¹. Mais para norte, nas cercanias de Surate, capturaram uma nau portuguesa “que uinha d’Ormuz carregada de caualllos e fazendas e a queimarão com os caualllos dentro, e assy a outras duas embarcassóis”. Pouco depois, desta vez em Cochim, “queimarão a náu de Fernão d’Albuquerque que estaua naquelle porto” passando de seguida à “ponta de Gále”, no Ceilão, onde tomaram uma nau oriunda “de Bengala muito grande”⁸². Um ano mais tarde, Steven van der Haghen capturou uma embarcação portuguesa no Mar de Java, conquistando logo depois a fortaleza portuguesa de Amboíno “sin tirarse un sol tiro”, segundo uma fonte jesuíta⁸³. Este último acontecimento deverá ser devidamente realçado, pelo seu impacto psicológico, já que se tratou da primeira fortaleza portuguesa a cair nas mãos do inimigo holandês, muito embora a dita conquista tenha ocorrido em circunstâncias muito peculiares. A população daquele entreposto português amarrou o “prove capitão”, entregando-o aos holandeses, “que tomarão logo posse da fortaleza”⁸⁴, após o que os portugueses e seus dependentes “jurarão nella o Principe de Orange cousa tão nova na Nação Portuguesa”⁸⁵. E assim sucessivamente.

Do ponto de vista português, alguns destes iniciais sucessos dos holandeses explicavam-se facilmente, sendo longamente comentados nas fontes da época. Deixando de lado eventuais explicações teológicas, como as que foram avançadas pelo padre Luís Fernandes, que considerava que estes eventos eram “castigos de Dios por los pecados de la India”⁸⁶, as fontes portuguesas sugerem algumas explicações mais prosaicas. A surpresa fora muito provavelmente o factor

número um e a grande vantagem dos rebeldes holandeses. Um século de virtual monopólio da “rota do Cabo” deveria ter contribuído para criar entre os portugueses uma sensação de invencibilidade e de impunidade; a visão de hordas sucessivas de “una gente hereje, baxa y soez como son los olandeses” invadindo o oceano Índico deveria ter deixado perplexos os observadores responsáveis do *Estado da Índia*⁸⁷. Os números, só por si, são significativos: entre 1595 e 1605, no curto espaço de uma década, a Holanda e a Zelândia despacharam cerca de uma centena de navios rumo às Índias Orientais⁸⁸. Além do mais, os holandeses tinham feito o seu trabalho de casa, atacando directamente o calcanhar de Aquiles do *Estado da Índia*, as ilhas da Indonésia, onde a presença militar e naval portuguesa era mais ténue. Além do mais, nesta parte da Ásia, para vantagem dos holandeses, os potentados locais estavam não só muito fragmentados, mas eram também extremamente beligerantes entre si e com os portugueses.

Por outro lado, as técnicas militares e navais dos portugueses, de um ponto de vista europeu, poderiam considerar-se excessivamente relaxadas por volta de 1600. Os soldados e os capitães portugueses eram “mas mercaderes, que guerreros, llevando sus navios mas carregados de mercaderias para ganar con ellas, que no de armas para pelear”⁸⁹. Os portugueses, entretanto, eram geralmente indisciplinados e tinham adaptado desde longa data métodos asiáticos de fazer a guerra, confiando sobretudo no combate corpo-a-corpo, reservando um lugar marginal aos canhões. Perante navios fortemente equipados com artilharia naval, como os holandeses, estavam desde logo em desvantagem. Alguns documentos portugueses chamam atenção para o facto de os holandeses, de modo sistemático, evitarem confrontações demasiado próximas, preferindo confiar no poder de fogo dos seus canhões, disparados a uma distância confortável. O padre António de Gouveia, escrevendo de Goa em 1609, sublinhava que as vitórias holandesas até então se tinham baseado “na multidão de sua artilheria, e destreza de seus comdestables”, pois “nunca chegarão a abalroar nao nossa, nem quizerão algua hora contenda com nosco de perto”⁹⁰.

Algum louvor mereceriam decerto os holandeses, pela supremacia tecnológica e organizacional que souberam demonstrar, como os textos portugueses coetâneos não se esquecem de apontar. Melchior

EUROPEAN ENCOUNTERS AND CLASHES IN THE SOUTH CHINA SEA II

Estácio do Amaral escreveu em 1604 um relato do naufrágio de uma nau que dois anos antes regressava a Portugal. A *Santiago* fora confrontada na ilha de Santa Helena por três navios holandeses vindos da Indonésia, sob o comando de Cornelis Bastiaansz. Segundo esta fonte, que se baseava em testemunhos de sobreviventes portugueses, os navios inimigos eram poderosos vasos de guerra, cada um armando pelo menos 30 “peças de artilharia de bronze” e transportando “muitas invenções de armas e polícias de guerra”, bem como “grande cópia de munições de respeito”. Não estavam atulhados de carga nos conveses e a sua artilharia era manobrada por pessoal especializado, ao contrário da nau portuguesa, carregada até ao convés de baús de marinheiros e fardos de mercadores, de uma forma que tornava qualquer movimento a bordo praticamente impossível. Além do mais, cada navio holandês tinha uma tripulação de “perto de cem homens”, todos “hereges calvinistas”, mas que “faziam ofício de soldados, marinheiros e bombardeiros, como é costume daquela nação, com que fazem grande vantagem aos nossos navios”⁹¹. Um testemunho um pouco mais tardio, de António Durão, louva de igual forma a perícia náutica dos holandeses, que chegavam ao oceano Índico a bordo de moderníssimos navios, extremamente sólidos, construídos com “boa madeira”, bem calafetados, com lemes e depósitos de pólvora “forrados de latam mourisco”⁹². Além do mais, este autor português referia que os holandeses eram “extremo exercitados” na arte de navegar⁹³.

O arquipélago indonésio e o Mar do Sul da China foram palcos privilegiados dos confrontos luso-holandeses desde os últimos anos de Quinhentos, por razões evidentes. Em primeiro lugar, muitas das mais preciosas mercadorias asiáticas eram oriundas da Insulíndia, da China, e de algumas áreas da Indochina. Depois, a presença do *Estado da Índia* nessas vastas regiões da Ásia mais longínqua era mais difusa, menos consistente, limitando-se a um ou outro estabelecimento, como Macau na costa chinesa, ou a fortaleza de Tidore no arquipélago de Maluco. Em terceiro lugar, como os próprios portugueses haviam constatado nas primeiras décadas do século XVI, apenas uma intervenção global, um pouco por toda a Ásia marítima, faria sentido do ponto de vista da construção de uma rede imperial holandesa. Em quarto lugar, enfim, os holandeses logo entenderam o lugar central que o Celeste Império ocupava no mundo do Oriente

mais extremo, como centro difusor de civilização, sem dúvida, mas sobretudo como dinamizador do comércio asiático. Além do mais, o riquíssimo comércio com o Japão só fazia sentido se se pudessem utilizar mercadorias chinesas como moeda de troca.

Assim, desde cedo as expedições holandesas vão demandar a costa da China, procurando estabelecer contactos com as autoridades provinciais do Guangdong, primeiro com vista ao desenvolvimento de relações mercantis regulares, logo depois com o objectivo de assegurarem permissão para a fundação de um entreposto fixo, à semelhança do que haviam feito os portugueses. Perante a impossibilidade de chegarem a acordo com os mandarins chineses, a que não foi decerto alheia a intervenção interessada de Macau, os holandeses adoptarão uma estratégia mais violenta, assediando regularmente a cidade luso-chinesa e perseguindo os navios mercantes macaenses por todo o Mar do Sul da China. Evidentemente, a fama das riquezas transportadas pelo “grande nau” portuguesa que anualmente ligava Goa a Nagasáqui, com escala obrigatória em Macau, há muito que havia chegado à Europa. Os episódios de captura de embarcações portuguesas, inaugurados com a *Santa Catarina* em 1603, repetem-se ao longo dos primeiros decénios do século XVII, para grande desespero das elites macaenses.

O mais sério ataque a Macau teve lugar em 1622, logo após o final da trégua de 12 anos que fora acordada entre Espanha e os Países Baixos, e que na Ásia Oriental fora mais ou menos respeitada por ambas as partes⁹⁴. Uma poderosa armada holandesa partiu em Abril desse ano de Batávia, porto da ilha de Java onde a VOC estabelecera desde 1619 o seu quartel-general, e rumou ao litoral da China. No dia 22 de Junho, Cornelis Reijersen comandou o assalto ao entreposto luso-chinês com uma força de cerca de 800 homens, apoiados pelo fogo da artilharia de alguns dos 15 navios de que se compunha a força atacante. Todos os relatos holandeses sugerem que se trataria de uma operação militar relativamente simples, e inevitavelmente votada ao sucesso, perante a relativa fraqueza das defesas portuguesas, tanto a nível de estruturas defensivas, como em termos de homens de armas disponíveis. Ainda muito recentemente, uma força expedicionária portuguesa largara de Macau com rumo a Pequim, para fornecer auxílio militar à dinastia Ming, que nas fronteiras meridionais da China enfrentava então sérios ataques dos manchus⁹⁵. Porém, ao contrário de todas

ENCONTROS E DESENCONTROS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA II

as expectativas, os holandeses sofreram em Macau um estrondoso desaire militar, com graves perdas humanas, já que, segundo um relato português coetâneo, passavam “de trezentos os homens que o Corsario perdeu n’esta derrota”⁹⁶. O fracasso da tentativa de conquista de Macau afastaria duradouramente os holandeses do litoral chinês, obrigando-os a buscarem outras alternativas, na sua tentativa de relacionamento mercantil com o Celeste Império. Assim, em anos subsequentes, e depois de ensaiarem uma aproximação às ilhas dos Pescadores, estabeleceriam uma base relativamente sólida na Formosa.

A chegada dos holandeses à Ásia, sem qualquer dúvida, apanhou os portugueses de surpresa. As respostas textuais face à ofensiva holandesa não foram homogêneas, dependendo antes do lugar geográfico, e às vezes da posição social e ideológica, do observador. Contudo, apesar de reacções intensamente pessimistas vindas de Lisboa, de Goa, de Tidore e de outros lugares, proclamando a iminente queda da estrutura imperial portuguesa no Oriente, a coroa ibérica e o *Estado da Índia* reagiriam com razoável rapidez e com assinalável contundência. Com efeito, embora os holandeses comessem paulatinamente a ocupar posições estratégicas na Ásia marítima, também desencadearam uma forte reacção entre os portugueses, ao colocarem o *Estado da Índia* perante um conjunto de novos problemas comerciais, militares e navais, que tinham de ser resolutamente enfrentados, para a presença e a influência portuguesa na Ásia poderem perdurar. Repetidas ordens da coroa ibérica foram encaminhadas para a Índia, por vezes acompanhadas dos correspondentes recursos humanos e meios materiais, urgindo a reorganização das defesas do *Estado da Índia* e o lançamento de fortes medidas de contra-ataque. E, nos anos seguintes, muitas fortalezas portuguesas foram reconstruídas e devidamente reequipadas com pessoal militar, novas peças de artilharia foram fundidas, pólvora de melhor qualidade foi fabricada, navios de guerra de diferentes dimensões foram construídos e equipados, medidas de segurança foram adoptadas nas rotas marítimas, fizeram-se esforços para conquista de novas posições, alianças com antigos inimigos asiáticos foram experimentadas, armadas foram lançadas em prolongadas campanhas navais. E, por toda a Ásia marítima, os holandeses foram perseguidos e enfrentados sem descanso⁹⁷. O *Estado da Índia*, afinal de contas, tinha conseguido suportar o primeiro assalto

holandês sem grandes perdas, pois compreendera, como a determinada altura a Câmara de Goa escrevera a Filipe III, que “sem Sul não há Índia”⁹⁸.

As fontes portuguesas convocadas até agora constituem uma ínfima amostra do vasto conjunto de textos, manuscritos e impressos, que nos anos finais do século XVI e ao longo da centúria imediata se referem aos holandeses. Nenhum inventário sistemático foi até à data realizado⁹⁹, mas estes materiais incluem correspondência oficial entre a coroa ibérica e os seus servidores no Oriente, cartas e relatórios de missionários, sobretudo jesuítas, roteiros marítimos, relatos de viajantes, histórias de naufrágios, crónicas religiosas e imperiais, e por aí adiante. Além do mais, a ameaça holandesa deu lugar, entre os portugueses, a uma resposta teórica específica, formulada por aspirantes a decisores políticos, como Francisco Rodrigues da Silveira ou Duarte Gomes Solis, expoentes da chamada literatura “arbitrista”, e por zelosos defensores do império, como Serafim de Freitas¹⁰⁰, o bem conhecido antagonista da doutrina do *mare liberum*. Todas estas fontes, como seria de esperar, descrevem e comentam os avanços holandeses na Ásia e as correspondentes respostas portuguesas. Mas, por vezes, também criticam as políticas oficiais da coroa ibérica e apresentam alternativas reformistas, algumas delas, curiosamente, inspiradas nas próprias actuações dos holandeses, como se de um “inimigo modelo” se tratasse. Enfim, um vasto campo de investigação permanece em aberto, no âmbito dos estudos macaenses, aguardando posteriores contributos. **RC**



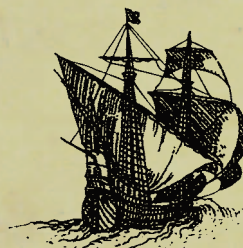
EUROPEAN ENCOUNTERS AND CLASHES IN THE SOUTH CHINA SEA II

NOTAS

- 1 As características do *Estado da Índia* e da sua contraparte “sombria” foram recentemente sumariadas em Sanjay Subrahmanyam, *O Império Português Asiático, 1500-1700. Uma História Política e Económica*, pp. 77-112.
- 2 Cf. *Livro das cidades, e fortalezas que a Coroa de Portugal tem nas partes da Índia*, passim.
- 3 *Livro das cidades, e fortalezas...*, fl. 79v.
- 4 *Livro das cidades, e fortalezas...*, fl. 57v.
- 5 Vd. M.A.P. Meilink-Roelofs, *Asian Trade and European Influence in the Indonesian Archipelago between 1500 and about 1630*, pp. 174-176.
- 6 Diogo do Couto, *O Primeiro Soldado Prático*, pp. 538-539.
- 7 Vd. Rui Manuel Loureiro, *A Biblioteca de Diogo do Couto*, passim.
- 8 Vd. Sanjay Subrahmanyam, *O Império Asiático Português...*, pp. 151-203.
- 9 Sanjay Subrahmanyam, *O Império Asiático Português...*, p. 152.
- 10 Vd. Maria Manuela Sobral Blanco, *Os Holandeses e o Império Português do Oriente (1595-1641)*, vol. 2, p. 15.
- 11 *Arquivo Português-Oriental*, vol. 3, pt. 1, pp. 317-318 & pp. 389-390.
- 12 Vd. Maria Manuela Sobral Blanco, *Os Holandeses e o Império Português*, vol. 1, p. 90.
- 13 Maria Manuela Sobral Blanco, *Os Holandeses e o Império Português*, vol. 2, p. 21.
- 14 Maria Manuela Sobral Blanco, *Os Holandeses e o Império Português*, vol. 2, p. 23.
- 15 Jan Huygen van Linschoten, *Itinerário ou Viagem de Jan Huygen van Linschoten às Índias Orientais*, p. 117.
- 16 *Arquivo Português-Oriental*, vol. 3, p. 886.
- 17 *Arquivo Português-Oriental*, vol. 3, p. 886.
- 18 Vd. Donald F. Lach & Edwin J. Van Kley, *Asia in the Making of Europe*, vol. III, tm. 1, pp. 438-439; Thomas Suárez, *Early Mapping of Southeast Asia*, pp. 180-183; and Ernst van Veen & Daniel Klijn, *A Guide to the Sources of the History of Dutch-Portuguese Relations in Asia (1594-1797)*, p. 103.
- 19 Diogo do Couto, *Década XII*, liv. 1, cap. 7, p. 50.
- 20 Diogo do Couto, *Década XII*, liv. 1, cap. 7, p. 51.
- 21 Diogo do Couto, *Década XII*, liv. 1, cap. 12, p. 93.
- 22 Vd. Ernst van Veen, *Decay or Defeat? An inquiry into the Portuguese decline in Asia, 1580-1645*, p. 120.
- 23 *Arquivo Português-Oriental*, vol. 3, p. 884.
- 24 *Arquivo Português-Oriental*, vol. 3, p. 873.
- 25 *Arquivo Português-Oriental*, vol. 3, p. 885.
- 26 *Arquivo Português-Oriental*, vol. 3, p. 884.
- 27 Maria Manuela Sobral Blanco, *Os Holandeses e o Império Português*, vol. 2, p. 39.
- 28 Donald F. Lach & Edwin J. Van Kley, *Asia in the Making of Europe*, vol. III, liv. 1, p. 43.
- 29 Vd. George Masselman, *The Cradle of Colonialism*, pp. 109-132; and Ernst van Veen & Daniel Klijn, *A Guide to the Sources...*, p. 104.
- 30 *Documentação Ultramarina Portuguesa*, vol. 2, p. 45.
- 31 Diogo do Couto, *Década XII*, liv. 1, cap. 7, pp. 57-58.
- 32 Diogo do Couto, *Década XII*, liv. 1, cap. 16, pp. 121-126.
- 33 Ernst van Veen, *Decay or Defeat?...*, p. 149.
- 34 Diogo do Couto, *Década XII*, liv. 5, cap. 8, p. 505.
- 35 Maria Manuela Sobral Blanco, *Os Holandeses e o Império Português*, vol. 2, p. 43.
- 36 Maria Manuela Sobral Blanco, *Os Holandeses e o Império Português*, vol. 2, p. 53.
- 37 Maria Manuela Sobral Blanco, *Os Holandeses e o Império Português*, vol. 2, p. 54.
- 38 Trata-se dos sultões de Achém, Johore, Pacém, Andragir, Japara, Perak, Pão e Balambuão.
- 39 Maria Manuela Sobral Blanco, *Os Holandeses e o Império Português*, vol. 2, p. 56.
- 40 Vd. George Masselman, *The Cradle of Colonialism*, pp. 109-132.
- 41 João dos Santos, *Etiópia Oriental*, p. 666. As fontes holandesas mencionam um episódio semelhante no Achém, sugerindo que tudo não passara de uma intriga urdida pelos portugueses (Ernst van Veen & Daniel Klijn, *A Guide to the Sources...*, p. 107.)
- 42 *Documenta Malucensia*, vol. 2, p. 470 [10-V-1599].
- 43 Cf. *Documenta Malucensia*, vol. 2, pp. 475-476 [8-VIII-1599].
- 44 *Documenta Malucensia*, vol. 2, p. 485 [25-IV-1600].
- 45 Vd. Manuel Lobato, *Política e Comércio dos Portugueses na Insulíndia - Malaca e as Molucas de 1575 a 1605*, pp. 110-135.
- 46 Bartolomé Leonardo de Argensola, *Conquista de las Islas Malucas*, liv. VII, p. 232. Cf. também Fernão Guerreiro, *Relação Anual das coisas que fizeram os Padres da Companhia de Jesus nas suas Missões*, vol. 1, pp. 49-50.
- 47 Vd. Leonard Blussé & George Winius, “The Origin and Rhythm of Dutch Aggression”, pp. 75-76.
- 48 Cf. Diogo do Couto, *Década XII*, liv. 5, cap. 2: “huma foi correndo sua ventura em demanda das Ilhas de Maluco, aonde chegou” (p. 449); “E fazendo-se á vela, foram na demanda de Maluco, aonde chegaram, e surgiram no lugar de Soli da Ilha de Tidore, meia legua de nossa Fortaleza” (p. 450).
- 49 *Documenta Malucensia*, vol. 2, pp. 516-517.
- 50 António Baião, *A Inquisição de Goa*, vol. 2, p. 326.
- 51 Vd. Leonard Blussé & George Winius, “The Origin and Rhythm of Dutch Aggression”, p. 76; e também Ernst van Veen, *Decay or Defeat?...*, p. 178, n. 14.
- 52 Jacques de Coutre, *Andanzas asiáticas*, pp. 155-156.
- 53 *Documenta Malucensia*, vol. 2, pp. 517-518.
- 54 *Documenta Malucensia*, vol. 2, p. 245.
- 55 Fernão Guerreiro, *Relação Anual...*, vol. 1, p. 269.
- 56 Jacques de Coutre, *Andanzas asiáticas*, p. 156.
- 57 Fernão Guerreiro, *Relação Anual...*, vol. 1, p. 236. Cf. Ernst van Veen & Daniel Klijn, *A Guide to the Sources...*, p. 106.
- 58 Vd. Rui Manuel Loureiro, *Fidalgos, Missionários e Mandarins. Portugal e a China no Século XVI*, pp. 543-588.
- 59 Vd. Manel Ollé, *La empresa de China. De la Armada Invencible al Galeón de Manila*, passim.
- 60 Fernão Guerreiro, *Relação Anual...*, vol. 1, p. 237. Vd., sobre este incidente, Leonard Blussé, “Brief encounter at Macao”, pp. 647-664.
- 61 Jacques de Coutre, *Andanzas asiáticas*, p. 156.
- 62 Cf. *Arquivos de Macau*, vol. 1, n. 2, pp. 58-59.
- 63 Leonard Blussé & George Winius, “The Origin and Rhythm of Dutch Aggression”, pp. 76-77.
- 64 *Documenta Malucensia*, vol. 2, p. 521. Estas alegações são sustentadas pelas fontes holandesas (vd. Ernst van Veen, *Decay or Defeat?...*, pp. 148-150). Cf. a opinião bastante negativa do Príncipe Maurits acerca dos portugueses, expressa numa carta enviada ao sultão do Achém em 1600 (Ernst van Veen & Daniel Klijn, *A Guide to the Sources...*, p. 106).
- 65 Cf. Jacques de Coutre, *Andanzas asiáticas*, p. 157.
- 66 Paulo Jorge de Sousa Pinto, *Portugueses e Malaio. Malaca e os Sultanatos de Johor e Achém*, p. 285.
- 67 Maria Manuela Sobral Blanco, *Os Holandeses e o Império Português*, vol. 2, p. 63.
- 68 Vd. Charles R. Boxer & José Frazão de Vasconcelos, *André Furtado de Mendonça*, pp. 37-54.
- 69 Maria Manuela Sobral Blanco, *Os Holandeses e o Império Português*, vol. 2, p. 68.
- 70 *Documenta Malucensia*, vol. 2, p. 608.
- 71 Jacques de Coutre, *Andanzas asiáticas*, p. 156.

ENCONTROS E DESENCONTROS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA II

- 72 Maria Manuela Sobral Blanco, *Os Holandeses e o Império Português*, vol. 2, p. 90.
- 73 Vd. Ernst van Veen, *Decay or Defeat?...*, pp. 147-207.
- 74 Cf. Ernst van Veen & Daniel Klijn, *A Guide to the Sources...*, p. 105.
- 75 Maria Manuela Sobral Blanco, *Os Holandeses e o Império Português*, vol. 2, p. 94.
- 76 Diogo do Couto, *Décadas*, vol. 1, pp. lvi-lviii.
- 77 Fernão Guerreiro, *Relação Anual...*, vol. 2, pp. 90-91. Cf. Ernst van Veen & Daniel Klijn, *A Guide to the Sources...*, p. 106.
- 78 *Archivo Portuguez-Oriental*, vol. 1, pt. 2, p. 113.
- 79 Maria Manuel Sobral Blanco, *Os Holandeses e o Império Português*, p. 114.
- 80 Charles R. Boxer, *The Great Ship from Amacan. Annals of the Macao and Old Japan Trade, 1555-1640*, p. 67.
- 81 Diogo do Couto, *Décadas*, vol. 1, p. lv.
- 82 Diogo do Couto, *Décadas*, vol. 1, p. lv.
- 83 *Documenta Malucensia*, vol. 2, p. 679. Cf. *Documentação Ultramarina*, vol. 1, p. 145.
- 84 Diogo do Couto, *Décadas*, vol. 1, p. lvii.
- 85 *Documentação Ultramarina*, vol. 1, p. 145.
- 86 *Documenta Malucensia*, vol. 3, p. 69.
- 87 *Documentação Ultramarina*, vol. 2, p. 46.
- 88 Vd. Ernst van Veen, *Decay or Defeat?...*, p. 173.
- 89 *Documentação Ultramarina*, vol. 2, pp. 45-46.
- 90 António Durão, "Historya dos Cercos", p. 477 (António de Gouveia escreveu a carta introdutória a este relato do cerco de Moçambique).
- 91 Melchior Estácio do Amaral, "Tratado das batalhas", pp. 484-485. O mercador florentino Francesco Carletti, curiosamente, vinha a bordo da *Santiago* (cf. a sua *Voyage autour du Monde*, pp. 267-284).
- 92 António Durão, "Historya dos Cercos", p. 522.
- 93 António Durão, "Historya dos Cercos", p. 483.
- 94 Vd. Charles R. Boxer, *Estudos para a História de Macau – Séculos XVI a XVIII*, pp. 19-102, onde se incluem os estudos essenciais, e ainda não ultrapassados, sobre os ataques holandeses a Macau; e também Leonard Blussé, "Brief encounter at Macao", pp. 647-664.
- 95 Vd. Charles R. Boxer, *Estudos para a História de Macau...*, pp. 105-133.
- 96 Charles R. Boxer, *Estudos para a História de Macau...*, p. 35.
- 97 Cf. *Documentos Remetidos da Índia*, vol. 1, pp. 35, 58, 93, 95, 96, 98, 99, 102, etc.
- 98 *Archivo Portuguez-Oriental*, vol. 1, pt. 2, pp. 112-113.
- 99 Contudo, vd. Daya de Silva, *The Portuguese in Asia*, passim.
- 100 Cf. Francisco Rodrigues da Silveira, *Reformação da Milícia e Governo do Estado da Índia Oriental*, pp. 243-263; Duarte Gomes Solis, *Alegacion en favor de la Compañia de la India Oriental*, passim; Duarte Gomes Solis, *Discursos sobre los comercio de las dos Indias*, passim; Serafim Freitas, *Do Justo Império Asiático*, passim.



EUROPEAN ENCOUNTERS AND CLASHES IN THE SOUTH CHINA SEA II

BIBLIOGRAFIA

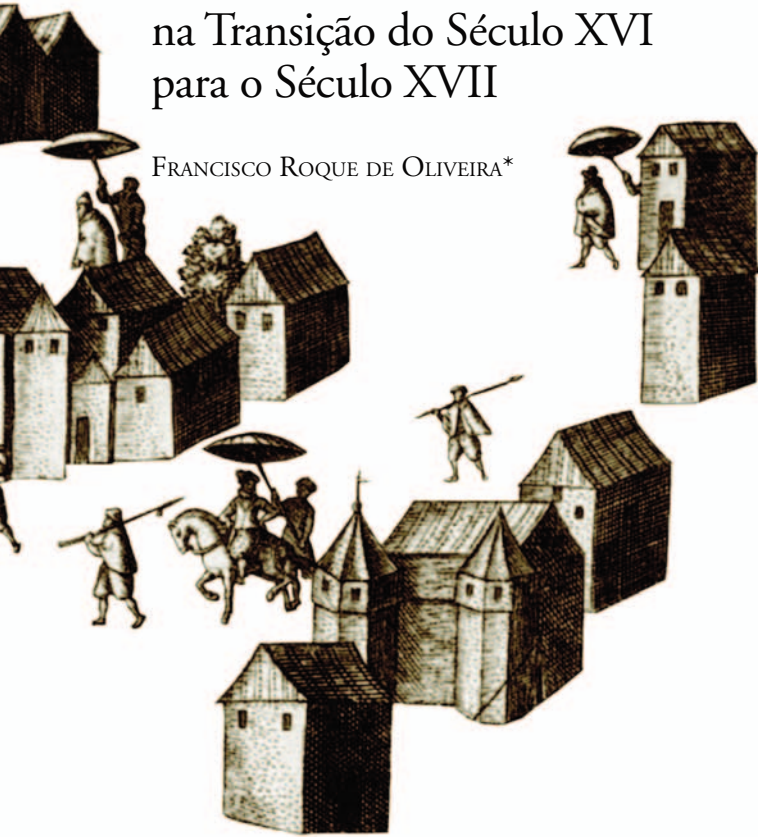
- Amaral, Melchior Estácio do, "Tratado das batalhas e sucessos do galeão Santiago com os holandeses na ilha de Santa Helena". In Giulia Lanciani, *Sucessos e Naufrágios das Naus Portuguesas*. Lisboa: Caminho, 1997, pp. 475-552.
- Archivo Portuguez-Oriental*. Edição de Joaquim Heliodoro da Cunha Rivara. 6 vols. Nova Deli: Asian Educational Services, 1992.
- Argensola, Bartolomé Leonardo de, *Conquista de las Islas Malucas*. Edição anónima. Madrid: Miraguano Ediciones & Ediciones Polifemo, 1992.
- Arquivos de Macau*. 3 vols. Macau: Imprensa de Macau, 1929-1931.
- Baião, António, *A Inquisição de Goa*. 2 vols. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1930-1949.
- Blanco, Maria Manuela Sobral, *Os Holandeses e o Império Português do Oriente (1595-1641)*. 2 vols. Lisboa: Faculdade de Letras de Lisboa, 1974 [dissertação de licenciatura inédita].
- Blussé, Leonard, "Brief encounter at Macao". *Modern Asian Studies* (Cambridge), vol. 22, 1988, pp. 647-664.
- Blussé, Leonard & Winius, George D., "The Origin and Rhythm of Dutch Aggression against the Estado da Índia, 1601-1661". In *Indo-Portuguese History: Old Issues, New Questions*. Edição de Teotónio R. de Souza. Nova Deli: Concept Publishing Company, 1985, pp. 73-83.
- Boxer, Charles R., *The Great Ship from Amacan. Annals of the Macao and Old Japan Trade, 1555-1640*. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1963.
- Boxer, Charles R., *Estudos para a História de Macau – Séculos XVI a XVIII*. Lisboa: Fundação Oriente, 1991.
- Boxer, Charles R. & Vasconcelos, José Frazão, *André Furtado de Mendonça*. Macau: Fundação Oriente & Centro de Estudos Marítimos de Macau, 1989.
- Carletti, Francesco, *Voyage autour du Monde (1594-1606)*. Edição de Paolo Carile & tradução de Frédérique Verrier. Paris: Chandeigne, 1999.
- Couto, Diogo do, *Décadas*. Edição de António Baião. 2 vols. Lisboa: Livraria Sá da Costa, 1947.
- Couto, Diogo do, *Década Duodécima*. Fac-símile da edição de 1788. Lisboa: Livraria Sam Carlos, 1974.
- Couto, Diogo do, *O Primeiro Soldado Prático*. Edição de António Coimbra Martins. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2001.
- Coutre, Jacques de, *Andanzas asiáticas*. Edição de Eddy Stols, Benjamin N. Teensma & Johan Verberckmoes. Madrid: Historia 16, 1991.
- Documenta Malucensia*. Edição de Hubert Jacobs. 3 vols. Roma: Institutum Historicum Societatis Iesu, 1974-1984.
- Documentação Ultramarina Portuguesa*. Edição de António da Silva Rêgo. 5 vols. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1960-1967.
- Documentos Remetidos da Índia ou Livros das Monções*. Edição de Raimundo António de Bulhão Pato & António da Silva Rêgo. 11 vols. Lisboa: Academia Real das Ciências de Lisboa / Academia das Ciências de Lisboa, 1880-1982.
- Durão, António, "Hystoria dos Cercos Que os Olandeizes puzerão à Fortaleza de Mozambique o Anno de 607 e 608" [edição de A. Meyrelles de Souto]. *Studia* (Lisboa), n.º 12, 1963, pp. 462-548.
- Freitas, Serafim, *Do Justo Império Asiático*. Edição de Marcello Caetano & tradução de Miguel Pinto de Meneses. 2 vols. Lisboa: Instituto Nacional de Investigação Científica, 1983.
- Guerreiro, Fernão, *Relação Anual das coisas que fizeram os Padres da Companhia de Jesus nas suas Missões*. Edição de Artur Viegas. 3 vols. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1930-1942.
- Lach, Donald F. & Van Kley, Edwin J., *Asia in the Making of Europe - Volume III: A Century of Advance*. 4 tms. Chicago: The Chicago University Press, 1993.
- Linschoten, Jan Huygen van, *Itinerário ou Viagem de Jan Huygen van Linschoten às Índias Orientais*. Edição de Arie Pos & Rui Manuel Loureiro. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1997.
- Livro das cidades, e fortalezas que a Coroa de Portugal tem nas partes da Índia*. Edição de Francisco Paulo Mendes da Luz. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1960.
- Lobato, Manuel, *Política e Comércio dos Portugueses na Insulândia. Malaca e as Molucas de 1575 a 1605*. Macau: Instituto Português do Oriente, 1999.
- Loureiro, Rui Manuel, *A Biblioteca de Diogo do Couto*. Macau: Instituto Cultural de Macau, 1998.
- Loureiro, Rui Manuel, *Fidalgos, Missionários e Mandarins. Portugal e a China no Século XVI*. Lisboa: Fundação Oriente, 2000.
- Masselman, George, *The Cradle of Colonialism*. New Haven: Yale University Press, 1963.
- Meilink-Roelofs, M. A. P., *Asian Trade and European Influence in the Indonesian Archipelago between 1500 and about 1630*. Haia: Martinus Nijhoff, 1969.
- Ollé, Manel, *La empresa de China - De la Armada Invencible al Galeón de Manila*. Barcelona: Alcantilado, 2002.
- Pinto, Paulo Jorge de Sousa, *Portugueses e Malaios. Malaca e os Sultanatos de Johor e Achém, 1575-1619*. Lisboa: Sociedade Histórica da Independência de Portugal, 1997.
- Santos, João dos, *Etiópia Oriental e Vária História de Cousas Notáveis do Oriente*. Edição de Manuel Lobato & Maria do Carmo Guerreiro Vieira. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1999.
- Silva, Daya de, *The Portuguese in Asia*. Zug, Suíça: IDC, 1987.
- Silveira, Francisco Rodrigues, *Reformação da Milícia e Governo do Estado da Índia Oriental*. Edição de Benjamin N. Teensma, Luís Filipe Barreto & George D. Winius. Lisboa: Fundação Oriente, 1996.
- Solis, Duarte Gomes, *Discursos sobre los comercios de las dos Indias*. Edição de Moses Bensabat Amzalak. Lisboa: s. e., 1943.
- Solis, Duarte Gomes, *Alegacion en favor de la Compañia de la India Oriental*. Edição de Moses Bensabat Amzalak. Lisboa: s. e., 1955.
- Suárez, Thomas, *Early Mapping of Southeast Asia*. Hong Kong: Periplus, 1999.
- Subrahmanyam, Sanjay, *O Império Português Asiático, 1500-1700. Uma história política e económica*. Lisboa: Difel, 1995.
- Veen, Ernst van, *Decay or Defeat? An inquiry into the Portuguese decline in Asia, 1580-1645*. Leiden: Research School of Asian, African, and Amerindian Studies, 2000.
- Veen, Ernst van & Klijn, Daniel, *A Guide to the Sources of the History of Dutch-Portuguese Relations in Asia (1594-1797)*. Leiden: Institute for the History of European Expansion, 2001.



AMACAO.

Histórias Parciais e Geografia Sistemática Relatos Europeus sobre o Mar do Sul da China na Transição do Século XVI para o Século XVII

FRANCISCO ROQUE DE OLIVEIRA*



* Licenciado em Geografia na Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, obteve o doutoramento em Geografia Humana na Universitat Autònoma de Barcelona (Espanha) com uma tese dedicada à construção do conhecimento histórico-geográfico europeu referente à China nos séculos XVI e XVII (Julho de 2003). É investigador integrado do Centro de História de Além-Mar da Universidade Nova de Lisboa e bolseiro de pós-doutoramento da Fundação para a Ciência e a Tecnologia, com um projecto de pesquisa intitulado *Modernidade e tradição nas leituras geográficas sobre a China divulgadas na Europa entre c.1580-1630. Usos e omissões do contributo da vanguarda experimental luso-jesuíta*. Publicou em revistas académicas de Portugal, Espanha e Brasil diversos estudos sobre história e teoria da geografia, geografia cultural, cartografia antiga e urbanismo colonial português.

Graduate of the Arts Faculty of Lisbon University, Ph.D. in Human Geography from Barcelona's Universitat Autònoma awarded in July 2003 with a thesis on the development of European historical and geographical understanding of China in the 16th and 17th centuries. Researcher at the Centre for Overseas History at Lisbon's Universidade Nova and recipient of a post-graduate scholarship awarded by the (Portuguese) Foundation for Science and Technology for a project entitled "Modernity and tradition in geographical readings of China published in Europe c. 1580-1630. Uses and omissions surrounding the contribution of the Portuguese-Jesuit experimental vanguard". He has published articles on the history and theory of geographic, cultural geography, ancient cartography and Portuguese colonial urban development.

UMA IMAGEM E MIL PALAVRAS

Em 1606, os impressores Johann Theodor e Johann Israel de Bry inseriram uma gravura representando uma vista de "Amacao" no volume VIII da edição alemã das suas *Petits Voyages*. Este título designava a série "oriental" da colectânea de relatos de viagem intitulada *Collectiones Peregrinationum in Indiam Oriental et Indiam Occidentalem*, a qual fora programada e lançada pelo pai de ambos, o famoso cartógrafo e editor flamengo Theodor de Bry (Frankfurt-am-Main, 25 vols., 1590-1634). Nascido no seio de uma família protestante de Liège, Theodor de Bry abandonara a sua pátria quando das perseguições movidas pelo duque de Alba e pelos católicos espanhóis, vindo a instalar-se por volta de 1570 nessa importante capital europeia do livro que era Frankfurt. A gravura de Macau a que nos referimos – e que foi a primeira gravura deste território a ser impressa – voltou a aparecer na versão latina das *Petits Voyages*, obra que saiu nessa mesma cidade alemã logo em 1607. Em qualquer destas duas edições, o desenho é acompanhado pela seguinte legenda: "Vê-se aqui a cidade de Macau, sita na China. Os holandeses quiseram visitá-la em paz. Tinham enviado aí os seus legados, mas depois disso nada tinham sabido deles. Então, enviaram o seu timoneiro com um esquife, mas nenhum [dos tripulantes] – havia uns 20 nele – regressou a informá-los da condição do lugar. Então, renunciaram a querer visitá-lo".

A novidade representada pela gravura e pela legenda sobre Macau editadas pelos irmãos De Bry confronta-nos, de imediato, com três realidades fundamentais. Desde logo, constitui um testemunho exemplar do início da chamada segunda expansão europeia, esse momento da passagem do século XVI para o século XVII em que britânicos, holandeses e zelandeses surgem a desafiar o domínio que os espanhóis e os portugueses vinham afirmando sobre tantas partes do globo desde o século XV. Lembrem-se as viagens de circum-navegação concluídas por Francis Drake (1577-1580) e Thomas Cavendish (1586-1588), explorando a rota da Ásia pelo Sudeste, assim como a fundação da *London East India Company*, em 1600, o ano em que o piloto inglês

"Amacao" (pormenor), Theodor de Bry, 1607.

ENCONTROS E DESENCONTROS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA II

William Adams ajudou a conduzir o primeiro navio holandês ao Japão. Para o caso mais específico da emergência do poderio comercial dos Países Baixos nos Mares da Ásia, recorde-se que Cornelis de Houtman largou à cabeça da primeira armada holandesa destinada à Insulíndia em 1595. Recorde-se também que a vitória naval alcançada sobre os portugueses ao largo de Bantão (Bantam), em 1601, abriu à recém-constituída *Vereenigde Oost-Indische Compagnie* (VOC ou Companhia Holandesa das Índias Orientais) o domínio do estreito de Sunda. Acto contínuo: em 1603, a primeira nau da China foi capturada por Jacob van Heemskerck no estreito de Singapura – a monumental *Santa Catarina*, navio de mil e quinhentas toneladas, cuja carga rendeu em hasta pública mais de três milhões de guinéus.

O curto texto que acompanha a gravura de Macau inserta nas *Petits Voyages* reporta-se a um acontecimento gémeo destes últimos: a passagem por Macau da esquadra do almirante Jacob van Neck, entre finais de Setembro e o início de Outubro de 1601. Servindo ainda a *Oude Compagnie* (Companhia Velha) de Amesterdão, uma das precursoras da VOC, com essa armada Van Neck realizava a sua segunda viagem ao Oriente. Trazia embarcados cerca de 700 homens e acabara de atacar as forças portuguesas estacionadas em Tidore, nas ilhas Molucas. Dirigia-se daí para Patane, na costa oriental da península Malaia, quando as duas naus e o patacho que comandava foram surpreendidos por um tufão à entrada do Mar do Sul da China e arrastados até diante do empório macaense. Como que a confirmar que o tempo das grandes



EUROPEAN ENCOUNTERS AND CLASHES IN THE SOUTH CHINA SEA II

descobertas ficara definitivamente para trás, não se detectam novidades entre os rumos cumpridos e os rumos projectados pelos neerlandeses uma vez dobrado do cabo da Boa Esperança: estreito de Sunda, Java, Molucas, norte de Bornéu, golfo do Sião... Alteravam-se, isso sim, os portos de origem e destino na Europa – Texel, Middelburg, Roterdão, Delft, Hoorn, Enkhuysen, como Plymouth ou Londres no outro lado do Mar do Norte –, logo também a nação de quem investia nos novos navios enviados às especiarias e de quem os tripulava.

O segundo aspecto que nos vem ao espírito assim que se lê aquela discreta notícia facultada pelos De Bry em 1606 diz respeito à própria verdade do texto. Sabemos que, tendo tido conhecimento do sucedido em Tidore, assim que se avistaram no horizonte as velas

de Jacob van Neck, boa parte dos vizinhos de Macau correu a refugiar-se dentro da cerca do Colégio dos jesuítas da cidade, no cimo do monte de S. Paulo. Por sua parte, os holandeses mandaram, de facto, um esquife da nau capitânia a terra, o qual foi capturado pelos homens do capitão-mor D. Paulo de Portugal, que exercia o governo da colónia. A partir daqui, as versões desencontram-se sem apelo: enquanto as fontes holandesas pretendem que Van Neck desconhecia que terra fosse aquela e que apenas o procurava saber, do lado contrário sugere-se que buscava avaliar as possibilidades de repetir em Macau o ataque praticado nas Molucas poucas semanas antes. De qualquer modo, na manhã seguinte Van Neck enviou o patacho para averiguar o porquê da falta de notícias, o qual foi interceptado por quatro lorchas saídas do porto, que fizeram várias baixas entre os tripulantes e aprisionaram os restantes. Justificando-se com a impossibilidade de realizar o resgate das duas dezenas de cativos assinalados na mesma passagem das *Petits Voyages*, o almirante holandês abandonou-os à sua sorte. Por sua vez, as autoridades de Macau não tiveram contemplações para com a esmagadora maioria deles, em parte talvez – ou talvez também – por temerem que a presença de estrangeiros lhes acarretasse problemas com as autoridades de Cantão. Acusados de pirataria, uns dezassete holandeses foram condenados à força e executados. Os três que terão sido poupados seguiram para Goa via Malaca, de onde um deles regressou à Holanda em 1604.

O essencial da versão holandesa sobre o episódio de Macau protagonizado por Jacob van Neck aparece no relato da sua segunda viagem às Índias Orientais (1600-1603). Redigido por um dos embarcados na nau capitânia, o capelão Roelof Roeloffsz, este relato foi publicado no mesmo volume VIII das *Petits Voyages* dos De Bry e reeditado na colecção holandesa de viagens devida a Isaac Commelin, a *Begin ende Voortgang, Van de Vereenighde Nederlantsche Geoctroyeerde Oost-Indische Compagnie* (Origem e Progresso da Companhia Reunida Neerlandesa Privilegiada das Índias Orientais, Amesterdão, 1645). Para a versão lusa dos mesmos eventos, temos a reconstituição concebida pelo cronista jesuíta Fernão



Partida da primeira expedição holandesa à Índia Oriental, in *Journal van de reyse der Hollandtsche scheppen*, Middelburg, 1598.

ENCONTROS E DESENCONTROS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA II

Guerreiro no volume II das suas Relações anuais sobre a actividade dos padres da Companhia de Jesus no Oriente (Lisboa, 1605). Não era a primeira vez – e com certeza não seria a última – que uma disputa em torno da presença europeia no Mar do Sul da China suscitava versões desencontradas por parte de quem ficara encarregue de narrar ou de divulgar o sucedido. Os conhecidos contenciosos luso-espanhóis pelo lugar central de Macau que aconteceram em 1582, 1584 e 1598 tiveram implicações literárias até certa medida muito semelhantes àquelas que derivaram do recontro luso-holandês de 1601.

Por exemplo, quem folhear a *Historia de las Misiones* que o jesuíta espanhol Luis de Guzmán editou em Alcalá de Henares no ano de 1601 não encontra uma palavra que seja sobre o ousado exercício de diplomacia paralela que o também jesuíta espanhol Alonso Sánchez realizou em Macau em 1582. Ao mesmo tempo que anunciava aos macaenses a união das coroas de Portugal e Castela, Sánchez tentou então obter dos mandarins de Cantão condições de negócio para a colónia filipina equivalentes àquelas conseguidas pelos portugueses em Macau. A páginas tantas, esta crónica missionária detém-se longamente em vários dos assuntos associados à segunda passagem de Sánchez por Macau, em 1584. Aqui, Guzmán volta a omitir qualquer referência a certas instruções que este padre trazia das Filipinas e que visavam garantir a abertura de um entreposto comercial espanhol no Fujian e o trato directo entre Cantão e Manila.

Passemos a 1598, o ano em que uma delegação espanhola liderada por D. Juan Zamudio negociou em Cantão a cedência de um sítio nas proximidades de Macau, referido como Pinal ou Pinhal, conforme a língua ibérica das fontes da época. O capitão-mor da praça lusa reagiu de pronto, usando a força contra aquele representante do governador das Filipinas, tal como reagiram de imediato os principais interesses de Macau, pedindo aos chineses a competente ordem de expulsão. Ora, não poderiam ser mais díspares as resenhas deste novo desentendimento oferecidas pelo dominicano Fr. Gabriel de San Antonio na sua *Relación de los sucesos del Reyno de Camboxa* (Valladolid, 1604), uma, e pelo cronista goês Diogo do Couto na sua *Década XII da Ásia* (Paris, 1645), a outra. Enquanto a primeira, assinada por um íntimo das autoridades civis e religiosas de Manila, escamoteia os indícios mais crus

desse braço de ferro, a segunda confere todos os materiais de arquivo disponíveis em Goa e oferece a que seria a versão heróica da comunidade macaense.

Quem também escreveu sobre esses assuntos de 1598 foi Antonio de Morga, antigo *oidor* da *Audiencia de Manila*. Fê-lo já longe da colónia asiática onde servira, num livro que editou no México em 1609 e ao qual deu o título de *Sucesos de las Islas Filipinas*. Sobre o doutor Morga paira uma aura de homem escrupuloso, virtude fadada para chocar com o *modus vivendi* da maioria dos seus contemporâneos de Manila. Talvez seja por isso que transcreva os documentos espanhóis que provam quantos milhares de pesos D. Juan Zamudio desembolsou para corromper os chineses, junto a todos os pormenores acerca de como aconteceu a inamistosa reacção portuguesa às movimentações espanholas para a cedência de um porto alternativo a Macau e a abertura de uma feitoria em Cantão. É certo que hoje todos lhe estamos infinitamente gratos pelas qualidades raras de escritor honesto que demonstra. Porém, um leitor do início do século XVII que pudesse confrontar estas três versões sobre o efêmero Pinhal não poderia deixar de se interrogar sobre a verdade dos factos: afinal, fariam elas do mesmo?

Voltando à gravura de Macau impressa pelos De Bry, olhemos a terceira e última questão que ela nos suscita. Em 1867, o conservador da Biblioteca da Universidade de Leiden, Pierre Antoine Tiele, editou em Amesterdão um trabalho de referência para a história da literatura da segunda expansão europeia, a *Mémoire Bibliographique sur les Journaux des Navigateurs Néerlandais*. Nesta obra, Tiele opina que, tal como outras gravuras inseridas na oitava parte das *Petits Voyages*, também a de “Amacao” devia ter resultado apenas da imaginação dos editores.

Na realidade, o desenho divulgado em 1606 oferece múltiplos motivos para que alguém possa ser tentado a concluir desta forma. Em síntese, trata-se de uma vista à *vol d’oiseau*, num plano deslocado 90º para Oeste, que toma de frente o Porto Interior e marca o istmo no canto inferior esquerdo. Os sintomas de fantasia começam a detectar-se no prolongamento que é feito do traçado do extremo Sudeste da península em direcção a esse mesmo ponto do horizonte, arbitrariedade que parece ter sido pensada para permitir um maior equilíbrio estético do conjunto. Depois, a gravura representa um número muito reduzido de edifícios em relação àqueles que sabemos terem existido.

EUROPEAN ENCOUNTERS AND CLASHES IN THE SOUTH CHINA SEA II

Uma terceira incongruência decorre da generalidade destes edifícios estar sobredimensionada e exibir traços típicos da arquitectura das cidades do Norte da Europa. Como se não bastasse, o desenhador inventou uma estrutura exótica a Norte da Praia Grande, com a qual talvez quisesse sugerir um templo chinês. Mais: entre os diversos quadros humanos que preenchem a cena, destacam-se figuras de homens com trajes e perfis europeus atravessando as ruas protegidos por guarda-sóis empunhados por escravos ou serviçais. Tal mais não é que uma clara repetição dos modelos de muitas gravuras holandesas da época que representavam a vida dos portugueses na Índia.

Apesar de todos estes pormenores fantasiosos, um conhecimento mais fino das fontes iconográficas deste período faz-nos hoje supor que a vista de Macau impressa em Frankfurt em 1606 se baseie no mesmo protótipo português que serviu de base à planta homóloga desenhada por Pedro Barreto de Resende para ilustrar o *Livro das Plantas de todas as Fortalezas, Cidades, e Povoações do Estado da Índia Oriental*. Este livro foi compilado em 1635 pelo cronista da Índia António Bocarro, em resposta a um pedido do rei Filipe III de Portugal. A intensa circulação de espécimes cartográficos portugueses nos Países Baixos que acontece a partir de finais do século XVI permite-nos deduzir as circunstâncias gerais que tornaram possível que o protótipo em causa chegasse às mãos dos De Bry muito antes da feitura do *Livro* de Bocarro. A gravura das *Petits Voyages* traduz uma evidente simplificação da planta que depois seria assinada por Resende, acrescida dos pormenores imaginários que enumerámos, assim como de variadíssimas distorções da verdade topográfica, por exemplo.

Sobre um fundo de verdade, outra vez o manto nada diáfano da fantasia. Os editores mantiveram-se fiéis à receita, tanto assim que a vista de Macau dos De Bry serviu de modelo à esmagadora maioria das gravuras holandesas, alemãs e inglesas que foram impressas durante o século XVII. Quer os editores, com os seus interesses e estratégias particulares, quer os leitores, com os seus gostos próprios, afirmavam-se como agentes activos na feitura das verdades dessa outra forma de texto que é a imagem. Por acaso alguém protestou quando, bem mais tarde, o editor da *New Universal Collection of Authentic and Entertaining Voyages and Travels* de Edward Cavendish Drake (Londres, 1770) decidiu inserir a imagem de

um casamento japonês entre as páginas que traziam o relato da conquista do México por Hernán Cortés? Questões de realismo e de coerência editorial à parte, a impressão daquela imagem de Macau ajudava a responder ao crescente interesse que o público demonstrava pela vida das cidades em geral. E a uma outra tendência fundamental que também apontava para o futuro: à sensibilidade entretanto desperta para as disciplinas do espaço acolhidas sob a generosa designação de geografia.

MESTRES DA PERSUASÃO

Acabamos de ver que, tal como para qualquer outro capítulo da história dos descobrimentos e da expansão da Europa na Idade Moderna, também a reconstituição dos encontros e desencontros entre europeus no Mar do Sul da China ocorridos na passagem do século XVI para o século XVII deve passar pelo confronto entre textos de distintas proveniências. Como avisaria o Senhor de La Palice, a história dos homens não é nunca a branco e preto. Estes exercícios de reconstituição das várias experiências de além-mar devem também contar, sempre que possível, com o contributo de fontes de diverso tipo inscritas nesse subgénero literário a que é hábito chamar “literatura de viagens”: cartas, relações, diários, itinerários, tratados, crónicas, etc. Porém, a aceleração e a diversificação das viagens que ocorre no período e no cenário geográfico cobertos por esta antologia recomendou que prestássemos uma particular atenção a todas aquelas fontes narrativas que exibissem ou que aliassem duas características fundamentais: por um lado, serem testemunho da urgência noticiosa e das estratégias políticas próprias dos grupos nacionais que então as divulgavam; por outro, conservarem a espontaneidade do relato ou a humanidade dos protagonistas. Daí que tivéssemos privilegiado as relações autónomas e as grandes colecções de relatos de viagem, onde nem a erudição pesa demasiado, nem as preocupações com o arranjo da memória impõem uma excessiva artificialidade à escrita. Um público leitor cada dia mais numeroso e diversificado acedia a essas narrativas mais ligeiras, encontrando nelas uma série de ensinamentos essencialmente práticos: actualidade política e diplomática, perspectivas comerciais, projectos missionários em curso, orientações náuticas ou curiosidades geográficas.

ENCONTROS E DESENCONTROS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA II

No plano literário, o período dos grandes descobrimentos europeus fora encerrado, de forma simbólica, com a publicação da colectânea *Novus Orbis Regionum ac Insularum ueteribus incognitarum* de Johann Hüttich, que Simon Grynaeus prefaciou (Basileia, 1532). Posterior a duas colecções fundamentais como os *Paesi nuovamente ritrovati* de Fracanzio da Montalboddo (Vicenza, 1507) e a *Description Nouvelle des Merveilles de ce Monde* de Jean Parmentier (Paris, 1531), o *Novus Orbis* encontrou continuadores directos – para além das várias traduções e reedições ampliadas surgidas ao longo das décadas seguintes – nas cinco recolhas manuscritas que o humanista veneziano Alessandro Zorzi organizou antes de 1538 e no título *Viaggi fatti da Vinetia, alla Tana, in Persia, et in Constantinopoli*, devido a Antonio e a Paolo Manuzio (Veneza, 1543). Em 1550, Giovanni Battista Ramusio editava o primeiro volume da sua celeberrima trilogia de relatos de viagem, o *Delle Navigationi et Viaggi* (Veneza, 1550-1559). Ramusio concebeu-o com o propósito de divulgar os progressos das navegações e o essencial da história, da geografia e da corografia dos lugares visitados pelos novos descobridores junto de um público vasto e curioso – não apenas os humanistas ou as elites cortesãs que liam o latim dos opúsculos. Corrigir os erros da *Geografia* de Ptolomeu constituía o alibi confesso do compilador. Mas também ninguém ignora que, desde o início do século, toda uma Veneza estivera suspensa nas navegações e nas conquistas que outros europeus realizavam em África, na América e, sobretudo, na Ásia. Ramusio logrou ser um oportuno intérprete dessas inquietações.

A pressão da actualidade volta a detectar-se de forma especial no momento em que o historiador, publicista e geógrafo Richard Hakluyt ordena, classifica e selecciona os materiais que resultaram em *The Principall Navigations, Voiages and Discoveries of the English Nation* de 1589. A armada de Espanha acabara de ser vencida no canal de Inglaterra e a América do Norte já se desenhava para os ingleses como a nova terra prometida. Fora um interesse ainda algo vago pelas terras situadas do outro lado do Atlântico o que suscitara o aparecimento da primeira colecção inglesa de viagens, *The Decades of the Newe Worlde, or West Indies* de Richard Eden (Londres, 1555). E quando o poder nobiliárquico e mercantil da Inglaterra passara a definir como prioridades a busca da passagem para a

China pelo Noroeste e as tentativas que Martin Frobisher ia realizando nesse sentido, eis que surgira a sustentá-lo a *History of Travayle in the West and East Indies* de Richard Willes (Londres, 1577).

Outro mestre da “publicidade persuasiva” da estirpe de um Hakluyt foi o flamengo Jan Huygen van Linschoten. A génese das Companhias das Índias Orientais que ingleses e holandeses vieram a fundar é inseparável do apelo suscitado pelas relações de viagem, roteiros de navegação e mapas que ele fez incluir no seu *Itinerario, Voyage ofte Schipvaert naer Oost ofte Portugaels Indien* (Itinerário, viagem ou navegação para as Índias Orientais ou Portuguesas, Amesterdão, 1596). Também não foi por acaso que o jesuíta francês Alexandre de Rhodes publicou um livro intitulado *Divers voyages et missions en la Chine, et autres Royaumes de l'Orient* (Paris, 1653) na precisa altura em que batalhava pela constituição de uma entidade destinada a recrutar missionários franceses para a Ásia Oriental e pela nomeação de vigários apostólicos para o Tonquim, a Cochinchina e Nanquim, projectos estes que acabaram por ser decisivos para a afirmação das ambições diplomáticas e políticas da França no Oriente. À sua escala, o *Tractado da Terra do Brasil* de Pêro de Magalhães de Gândavo (manuscrito de c. 1569, que tem na sua génese uma quase reportagem jornalística) foi pensado com o mesmo tipo de propósitos mobilizadores, trazendo linhas invulgarmente explícitas sobre isso: “denunciar em breves palavras a fertilidade e abundância da terra do Brasil, para que esta fama venha à notícia de muitas pessoas que nestes Reinos vivem com pobreza, e não duvidem escolhê-la para seu remédio”.

Avançando no tempo, conhece-se a estreita relação que existe entre a edição de *A description of Patagonia and the adjoining parts of South America* de Thomas Falkner (Hereford, 1774) – a obra em que este médico, navegador e jesuíta chamou a atenção dos ingleses para o abandono das terras patagónicas – e a decisão tomada por Carlos III de Espanha no sentido de criar uma entidade política forte no extremo meridional do continente americano, materializada no vice-reinado do rio da Prata (1776). Enfim, sabemos que Alexander Mackenzie concluiu o relato da travessia da América do Norte que realizou ao serviço dos britânicos entre Outubro de 1792 e Julho de 1793 com um apelo para que a Inglaterra assumisse o controlo do rio Columbia e do Noroeste do Pacífico e criasse

EUROPEAN ENCOUNTERS AND CLASHES IN THE SOUTH CHINA SEA II

um império comercial prolongado através do Canadá. Identificado numa primeira redacção como *Journal from Montreal to the Frozen and Pacific Oceans*, o texto em causa acabou por ser impresso como *Voyages on the River St. Lawrence and through the Continent of North America to the Frozen and Pacific Oceans in the years 1789 and 1793* (Londres, 1801). Sabemos que o presidente Thomas Jefferson leu este relato antes de encarregar o capitão Meriwether Lewis e o tenente William Clark de procurarem, pela via dos rios Columbia e Missouri, a rota que oferecesse “*the most direct & practicable water communication across this continent, for the purposes of commerce*”. E sabemos que Lewis levou consigo uma cópia do livro de Mackenzie para essa viagem épica de 1804-1806, a qual marcou o início da expansão dos Estados Unidos da América para Oeste. Os tempos mudavam. Em compensação, permanecia intacto o valor instrumental do texto de viagem.

GEOGRAFIA, O SOL DA HISTÓRIA

Já observámos que o apelo exercido pela actualidade foi determinante para o aparecimento de uma colecção de relatos de viagem e de informações de carácter geográfico e náutico como aquela promovida por Theodor de Bry e seus filhos. É certo que o luxo das numerosas gravuras e mapas que se incluíram nas *Grands et petits voyages* acabou por limitar a respectiva circulação a um público mais vasto. De qualquer modo, a dimensão utilitária que estava presente nessa empresa editorial depressa encontrou um registo mais acessível em obras complementares.

Tal foi o caso do referido *Itinerario* de Linschoten, do título *Sammlung von 26 Schifffahrten nach Ost und West-Indien* – correspondente à colectânea de 26 viagens inglesas e holandesas que Levinus Hulsius editou em Frankfurt em 1598 – ou da recolha *Oost-Indische ende West-Indische voyagien* de Marten Heubeldinck, impressa por Michiel Colijn (Viagens às Índias Orientais e Ocidentais, Amesterdão, 1619). Mais tarde, a fórmula achada por Isaac Commelin para a sua *Begin ende Voortgang* foi reproduzida em duas colectâneas rivais publicadas em Amesterdão, a *Oost-Indisch Voyagien de Joost Hartgers* (Viagens às Índias Orientais, 1648) e a *Verscheyde Oost-Indische Voyagien* de Gillis Joosten Saeghman (Diversas Viagens às Índias Orientais, c. 1663-1670). Colhendo directamente nos

exemplos de Ramusio, de Hakluyt ou de Commelin, os editores holandeses do século XVII acabaram por fazer deste tipo de colecções uma verdadeira especialidade nacional. Enquanto as preocupações com um tratamento mais erudito das matérias iam sendo remetidas para outros textos, esta afirmava-se como a tipologia literária ideal para exercer a propaganda do comércio marítimo e da colonização das terras de além-mar.

O incentivo à empresa ultramarina cristalizado nas grandes colecções de relatos de viagem vivia, em boa medida, da dimensão histórica das próprias descrições, quer dizer, do efeito proporcionado pelo encadeamento das diferentes narrativas seleccionadas, da lembrança dos itinerários percorridos ou das peripécias das navegações. Contudo, tal como toda essa sequência de vivências era inseparável de uma cronologia mais ou menos coerente, também o era de todo um conjunto de apontamentos de estrito cunho geográfico: a situação e as características das terras, a flora, a fauna, o uso do solo, o aspecto físico e modo de vida dos habitantes, ou os seus sistemas administrativos, políticos e judiciais, por exemplo. No prefácio ao primeiro volume da edição alargada de *The Principal Navigations* (Londres, 1598), Richard Hakluyt resumiu os contributos da geografia e da cronologia como sendo “*the sun and the moon, the right eye and the left, of all history*”. É certo que a frase do editor inglês acaba por não fazer justiça a um saber geográfico que, entretanto, ganhara um estatuto bem mais interessante que o de mera “arte” acessória. Ainda assim, percebe o essencial: que o seu programa político-literário só sobreviveria se assentasse numa sólida base descritiva à Estrabão.

Deixando de lado as cores e sombras da tragédia humana que os relatos incluídos nestas colecções nos facultam – a aventura dos embarques, tripulações, naufrágios, batalhas e resgates –, verificamos que um dos seus aspectos mais importantes reside na autonomia que o discurso descritivo aí assume face à crónica dos eventos. É um facto que o destaque concedido a esse segmento do discurso talvez não tenha chegado nunca para contradizer a citada ideia de Hakluyt, segundo a qual lhe estava reservado o papel subalterno de introduzir a geografia das áreas visitadas no decorrer de cada uma das viagens escolhidas. Afinal, a subordinação das passagens que narram o curso dos acontecimentos à descrição dos países, das cidades ou

ENCONTROS E DESENCONTOS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA II



Mapa do Sudeste Asiático, Willem Blaeu, 1635.

das gentes constitui uma tendência própria de textos com outro perfil, como as histórias e as crônicas. Seja como for, o simples facto de já se encontrar disponível uma colossal base de dados sobre as particularidades físicas e etnográficas de um vastíssimo número de regiões longínquas foi o suficiente para que o conjunto formado por tais dados ganhasse uma visibilidade invulgar nas colectâneas de relatos de viajantes.

Quem estava encarregue de promover novas rotas de navegação e novos espaços coloniais através da imprensa, depressa se apercebeu da utilidade desse somatório de curiosidades, assim como das reflexões críticas entretanto produzidas pelo confronto sistemático entre o saber propalado pelos escritos antigos e as novas experiências ultramarinas. Mesmo

que tal exercício não estivesse isento dos seus riscos (facto mais do que demonstrado sempre que a cega fidelidade à herança livresca desbaratava as evidências empíricas transmitidas pelos marinheiros ou pelos mercadores), aí residia um dos principais trunfos da moderna geografia. Encontramos um caso exemplar disto mesmo nas várias interpolações (*inwerp*) que foram feitas no diário da segunda viagem de Jacob van Neck às Índias Orientais. Já vimos que o relato em causa foi editado pela primeira vez em 1606, em alemão, no volume VIII das *Petits Voyages* dos De Bry. Conferindo a versão oferecida na colectânea de Isaac Commelin – onde, como também vimos, este diário foi reeditado –, contabilizámos cinco dessas descrições particulares retiradas de outras obras.

EUROPEAN ENCOUNTERS AND CLASHES IN THE SOUTH CHINA SEA II

A primeira adição ao relato original surge na sequência do reconhecimento da ilha de Ternate pelos viajantes. Corresponde a uma descrição da situação geográfica, dos recursos materiais e dos costumes dos habitantes das ilhas de Celebes e de Halmahera. Este texto autónomo começa com uma brevíssima nota sobre a cartografia da zona concebida por Ptolomeu e Mercator e acaba com uma referência à descrição da ilha de Amboíno que, por sua vez, fora apenas à relação da primeira viagem de Jacob van Neck e de Wybrant van Warwijck às Índias Orientais fixada na mesma colectânea (oportunidade em que as indicações de Ptolomeu e dos cosmógrafos antigos também tinham sido cruzadas com os dados das modernas navegações portuguesas e holandesas).

A segunda adição diz respeito a Patane. Aí, anotam-se dados que vão da fertilidade do solo à participação no comércio externo chinês, da tutela política siamesa à geografia urbana da capital, das línguas e da índole da gente ao clima. O editor é claro quando reconhece que parte destes elementos provém da relação de Gotthardt Artus, a qual voltará a utilizar para compor o terceiro aditamento, dedicado ao Sião. Para este caso também confessa haver recorrido aos escritos de Victor Sprinckel, Fernão Mendes Pinto e Linschoten. Recursos mineiros, florestas, rendimentos e títulos da realeza, muralhas urbanas, ensino, religião, governo, reinos confinantes e hábitos alimentares são alguns dos muitos tópicos enunciados. A quarta adição trata em exclusivo de Malaca: a extensão do sítio, a crónica da sua fundação, o clima e as comunidades humanas, algumas das características físicas e culturais dos malaaios, a conquista portuguesa e a importância estratégica do respectivo porto. A digressão termina tal como começara, quer dizer abruptamente. A sequência do diário é retomada no preciso ponto em que tinha sido interrompida, largos parágrafos atrás: “Na manhã de 23 de Agosto de 1602, os navios levantaram a âncora e partiram de Patane com vento favorável, seguindo a sua rota ao longo da costa, que corre su-sueste e nor-noroeste”...

Do ponto de vista formal, a quinta e última interpolação que o editor da *Begin ende Voortgang* decidiu fazer no texto do itinerário da segunda viagem realizada por Jacob van Neck ao Oriente é das mais significativas do conjunto. Diz respeito às “cinco maneiras diferentes de atingir o Cataio pela via marítima, sendo duas conhecidas e as três restantes

simples conjecturas”. Trata-se de uma tradução do “Hydrographical Discourse of the Five Ways to Cathay”, inserido originalmente no título *A Regiment for the Sea; Conteyning most profitable Rules, Mathematical experiences, and perfect knowledge of Navigation, for all Coastes and Countreys, most needful and necessary for all seafaryng Men and Travellers, as Pilots, Marines, Merchants, etc., exactly derived and made by William Bourne* (Londres, 1573). Refira-se que a obra de Bourne representara uma versão ampliada do *Breve compendio de la Sphera y de la Arte de navegar* de Martín Cortés (Sevilha, 1551), manual sobre cosmografia e problemas práticos de cabotagem e navegação que ajudara a elevar a literatura náutica espanhola de referência do nível de “receituário” prático (ou de manual escolar) ao de verdadeiro tratado sistemático da arte de navegar. Esta obra fora entretanto traduzida por Richard Eden como *The Art of Navigation* (Londres, 1561) e também já inspirara o tratado *Instruction nouvelle des poincts plus excellents necessaires, touchant l'art de naviguer* do holandês Michel Coignet (Antuérpia, 1581). Refira-se ainda que a edição do *Regiment for the Sea* acontecera nesse momento da segunda metade da década de 1570 em que, como observámos, a Inglaterra se empenhara de forma particular em relançar a busca de uma rota mais directa para a China – pouco depois, Humphrey Gilbert publicou o seu *Discours of a discoverie for a new passage to Cataia* (1576) e Martin Frobisher andou em busca do mundo mandarim nas partes da baía de Baffin (1576-1578).

Desde logo, nesse quinto aditamento proporcionado por Isaac Commelin em 1645 salta à vista a longevidade de uma toponímia de claro sabor arcaico: o Cataio de Marco Polo e de outros viajantes medievais, em vez da China dos modernos navegadores europeus. Uma vez mais, isto sugere-nos a prolongada capacidade de sugestão exercida pelas teses dos autores antigos, acontecesse isso por inércia, acontecesse porque se entendia que era indispensável copiar o seu modelo para credibilizar os novos conhecimentos sobre a terra. Mas para o que mais nos importa aqui, a aposta do editor do relato sobre a navegação de Van Neck é sobretudo reveladora daquela dimensão de ciência matemática e astronómica que a geografia combinava com a vertente de ciência descritiva que vimos referindo. Se esta última era particularmente apta para inventariar as características físicas e humanas que

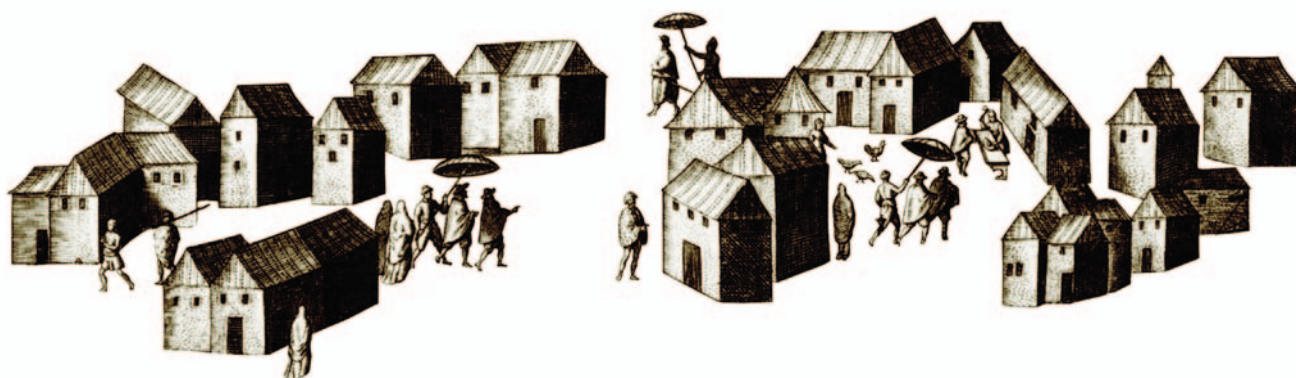
ENCONTROS E DESENCONTROS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA II

moldavam a especificidade de cada território, já a prática da geografia como ciência matemática mista era o que, no limite, permitia realizar a medida e a representação cartográfica do globo.

Recolhida para um projecto editorial que aliava uma clara intenção apologética-reivindicativa a uma forte dimensão utilitária, a narrativa da segunda viagem do almirante Jacob van Neck às Índias Orientais prestava-se, como poucas, para que se lhe justapusesse uma referência aos progressos da arte de navegar até à China. Por um lado, fazia-se a propaganda dos feitos marítimos dos Países Baixos e satisfazia-se a curiosidade do público em relação aos conhecimentos geográficos já disponíveis sobre as principais áreas visitadas ou ambicionadas pela sua nação. Ao mesmo tempo, facultavam-se instruções práticas que se julgava ajudassem a promover as novas viagens para os destinos ultramarinos mais cobiçados pelo país. A China podia ainda aparecer estranhamente confundida com o Cataio, assim como o texto de Bourne não incluía, com certeza, os roteiros de navegação mais aconselháveis ou as instruções suficientes para aí chegar. No entanto, quando a história se acelera, não há demasiado tempo para meditar no que está

certo e no que está errado. Em tais ocasiões, publicar depressa tudo o que se encontre disponível só pode ser visto como uma virtude.

Mas afinal, que cinco rotas para a China eram essas? Como se esperaria, as duas conhecidas correspondiam ao “caminho dos portugueses por Calecute e ilhas Molucas” e ao “caminho pelo estreito de Magalhães e o Mar do Sul”, isto é a rota do Cabo e a rota transpácífica. As rotas desconhecidas diziam respeito a três afamados desafios que custaram a vida a demasiadas expedições: os caminhos da Inglaterra ao Cataio pelo Noroeste e pelo Nordeste, mais a aposta (sugerida pelo mercador Robert Throne em 1527) numa travessia directa através do Pólo Norte! O autor do texto intercalado é honesto quando reconhece não haver testado pela bússola todas estas rotas, climas e paragens, nem estar seguro dos cálculos das longitudes e latitudes que faculta ou da correcção dos nomes dos lugares que assinala nos respectivos roteiros. Como acrescenta, isso era o que menos importava: “Se por acaso me equivoquei, que pelo menos as minhas pistas possam servir para excitar os navegadores e obrigá-los a procurar as formas de corrigir o que aí estiver errado, e conduzir este projecto a uma maior perfeição, da qual o público possa retirar utilidade”. **RC**



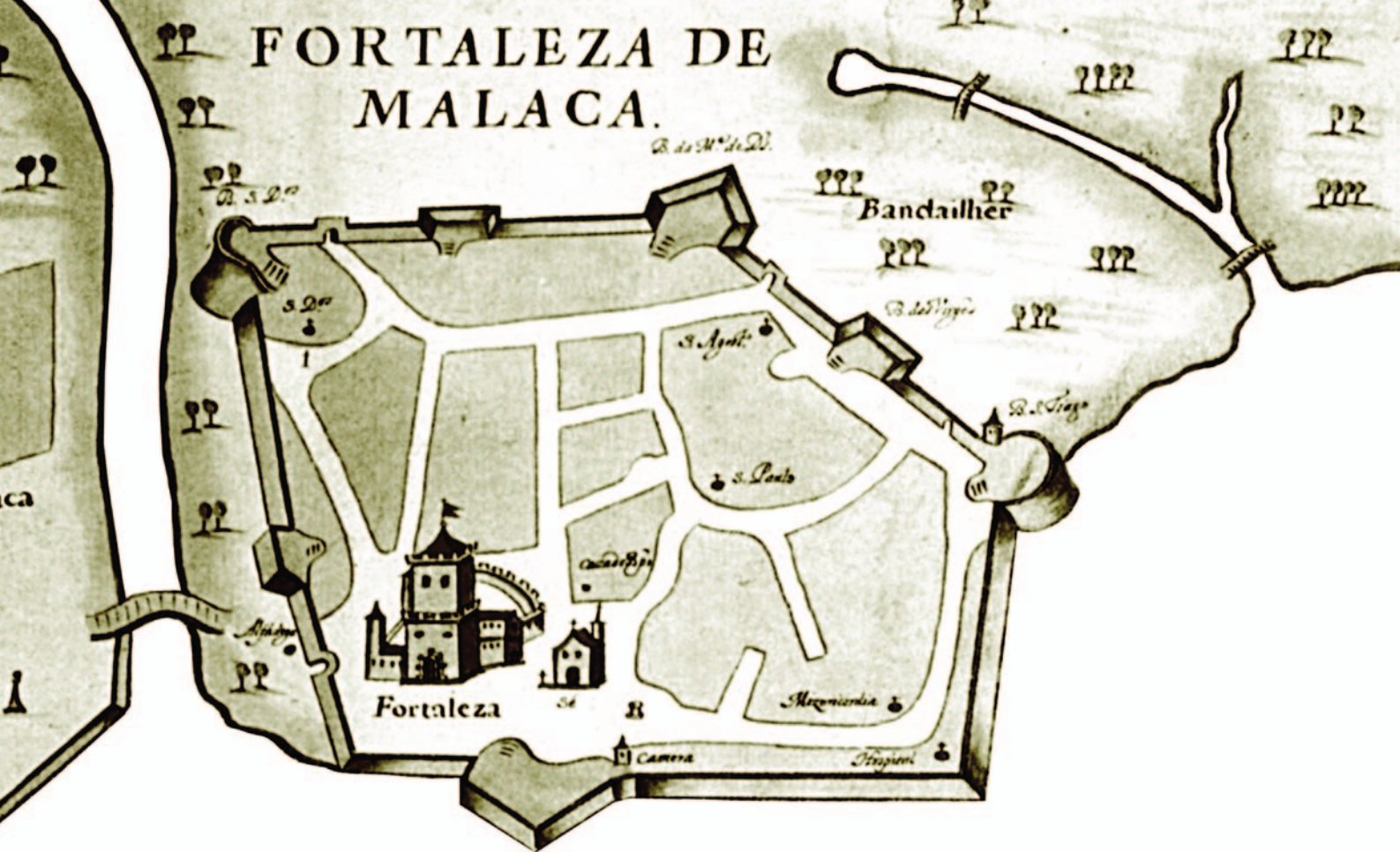
BIBLIOGRAFIA

- Asher, A., *Bibliographical Essay on the Collection of Voyages and Travels, Edited and Published by Levinus Hulsius and his Successors at Nuremberg and Francfort from Anno 1598 to 1600*. Amesterdão: Meridian Publishing, 1962.
- Balmaceda, Raul C. Rey, *Integración Territorial de la Argentina*. Buenos Aires: SENOC – Asociación para la Promoción de Sistemas Educativos No Convencionales, 1985.
- Beer, E. S. de, “The Literature of Travel in the Seventeenth Century”, in *Annual Report and Statement of Accounts for 1975*. Londres: The Hakluyt Society, 1975, pp. 1-6.

- Boxer, Charles R., *O Grande Navio de Amacau*, tradução de Manuel Leal Vilarinho. Macau: Fundação Oriente/Museu e Centro de Estudos Marítimos de Macau, 1989.
- Boxer, Charles R., *Fidalgos no Extremo Oriente, 1550-1770. Factos e Lendas de Macau Antigo*, tradução Teresa e Manuel Bairrão Oleiro. Macau: Fundação Oriente/Museu e Centro de Estudos Marítimos de Macau, 1990.
- Boxer, Charles R., “Isaac Commelin’s Begin ende Voortgang”, in idem, *Opera Minora, vol. 2, Orientalismo*, ed. Diogo Ramada Curto. Lisboa: Fundação Oriente, 2002, pp. 127-147.

EUROPEAN ENCOUNTERS AND CLASHES IN THE SOUTH CHINA SEA II

- Broc, Numa, *La géographie de la Renaissance, 1420-1620*. Paris: Ministère de l'Éducation Nationale, Editions du Comité des Travaux historiques et scientifiques, 1986.
- Bry, Theodor de, *América, 1590-1634*, ed. Gereon Sievernich; prólogo John H. Elliott; trad. Adán Kovacsics. Madrid: Siruela, 1995.
- Capel, Horacio, "Geografía y arte apodémica en el siglo de los viajes", *Geo Crítica – Cuadernos Críticos de Geografía Humana*. Barcelona: Publicacions de la Universitat de Barcelona, 56, marzo 1985.
- Capel, Horacio, "Historia de la Ciencia e Historia de las Disciplinas Científicas – Objetivos y bifurcaciones de un programa de investigación sobre historia de la geografía", *Geo Crítica – Cuadernos Críticos de Geografía Humana*. Barcelona: Publicacions de la Universitat de Barcelona, 84, diciembre 1989.
- Curto, Diogo Ramada, "A visão europeia do mundo em finais do século XV: continuidades, rupturas e resistências", in Joaquim Oliveira Caetano (coord.), *Gravura e Conhecimento do Mundo: O Livro Impresso Ilustrado nas Coleções da BN*. Lisboa: BNL, 1998, pp. 23-42.
- Curto, Diogo Ramada, "Cultura escrita e práticas de identidade", in Francisco Bethencourt & Kirti Chaudhuri (eds.), *História da Expansão Portuguesa*. Lisboa: Círculo de Leitores, vol. 1, 1998, pp. 458-531.
- Curto, Diogo Ramada, "Introdução – Orientalistas e cronistas", in Charles R. Boxer, *Opera Minora, vol. 2, Orientalismo*, ed. Diogo Ramada Curto. Lisboa: Fundação Oriente, 2002, pp. XIII-LX.
- Curvelo, Alexandra, "Gravura e conhecimento: sobre a difusão na gravura da representação dos povos, culturas e meios naturais desconhecidos dos Europeus (séculos XVI-XVIII)", in Joaquim Oliveira Caetano (coord.), *Gravura e Conhecimento do Mundo: O Livro Impresso Ilustrado nas Coleções da BN*. Lisboa: BNL, 1998, pp. 53-65.
- Dainville, François de, *La Géographie des Humanistes – Les jésuites et l'éducation de la société française*. Paris: Beauchesne et ses Fils, 1940.
- Davison, Julian & Lay Kee, Tan, *Mapping the Continent of Asia*. Singapura: Antiques of the Orient, 1994.
- Gândavo, Pêro de Magalhães de, *Tratado da Terra do Brasil. História da Província de Santa Cruz*, ed. Capistrano de Abreu. Belo Horizonte: Editora Itatiaia, 1980.
- Gil, Juan, *Mitos y utopías del Descubrimiento, vol. 2, El Pacífico*. Madrid: Alianza Editorial, 1989.
- Guirado, Maria Cecília, "A divulgação das primeiras imagens exóticas do Brasil através dos escritos de Pero de Magalhães de Gândavo", in *Anais de História de Além-Mar*. Lisboa: Centro de História de Além-Mar, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, 4, 2003, pp. 133-140.
- Lewis, Meriwether, *The journals of Lewis and Clark*, ed. by Bernard DeVoto; foreword by Stephen E. Ambrose; maps by Erwin Raisz. Boston/Nova York: Mariner Books, 1997.
- López Piñero, José María, *El arte de navegar en la España del Renacimiento*. Barcelona: Editorial Labor, 1986.
- Mesquitela, Gonçalo, *História de Macau*, vol. 1, t. 2. Macau: Instituto Cultural de Macau, 1997.
- Monteiro, Armando da Silva Saturnino, *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa, vol. 4, 1580-1603*. Lisboa: Livraria Sá da Costa Editora, 1993.
- Moreneau, Michel, *As Grandes Companhias das Índias Orientais (séculos XVI-XIX)*, trad. Duarte da Costa Cabral. Mem Martins: Publicações Europa-América, 2004.
- Oliveira, Francisco Roque de, *A construção do conhecimento europeu sobre a China, c. 1500-c. 1630. Impressos e manuscritos que revelaram o mundo chinês à Europa culta*. Tese de doutoramento apresentada à Universitat Autònoma de Barcelona (Março 2003) < <http://www.tdx.cesca.es/TDX-1222103-160816/> >
- Oliveira, Francisco Roque de, "Alexandre de Rhodes", in *Dicionário da História de Macau*. Macau: Centro de Investigação de Estudos Luso-Asiáticos – Universidade de Macau. (no prelo)
- Oliveira, Francisco Roque de, "Cartografia de Macau dos séculos XVI e XVII", in *Dicionário da História de Macau*. Macau: Centro de Investigação de Estudos Luso-Asiáticos – Universidade de Macau. (no prelo)
- Parry, J. H., *La Époque de los Descubrimientos Geográficos: 1450-1620*, trad. F. Morales Padrón. Madrid: Ediciones Guadarrama, 1964.
- Picchio, Luciana Stegagno, *Mar Aberto. Viagens dos Portugueses*. Lisboa: Editorial Caminho, 1999.
- Reneville, René-Auguste Constantin de, *Recueil des Voyages qui ont servi à l'établissement & aux progrès de la Compagnie des Indes Orientales, Formée dans les Provinces-Unies des Pays-Bas. Second Edition revue, & augmentée de plusieurs pièces curieuses*. Amsterdão: Frederic Bernard, vols. 2 e 3, 1725.
- Taylor, E. G. R., *Tudor Geography, 1485-1583*. Londres: Methuen & Co., 1930.
- Taylor, E. G. R., *Late Tudor and Early Stuart Geography, 1583-1650*. Londres: Methuen & Co., 1934.
- The Economist*, "Lewis and Clark expedition – Myth and history", Londres, volume 371, number 8375, May 15th 2004, pp. 45-46.
- Tiele, Pierre Antoine, *Mémoire Bibliographique sur les Journaux des Navigateurs Néerlandais. Réimprimés dans les Collections de De Bry et de Hulsius, et dans les Collections Hollandaises du XVIIe siècle, et dans les Anciennes Éditions Hollandaises des Journaux de Navigateurs Étrangers; la plupart en la possession de Frederik Muller a Amsterdam. Rédigé par P. A. Tiele. Avec tables des voyages, des éditions et des matières*. Amsterdão: Frederik Muller, 1867.
- Urteaga, Luis, "Descubrimientos, exploraciones e historia de la Geografía", *Geo Crítica – Cuadernos Críticos de Geografía Humana*. Barcelona: Publicacions de la Universitat de Barcelona, 71, septiembre 1987.
- Wauwermans, *Histoire de l'École Cartographique Belge et Anversoise*. Amsterdão: Meridian Publishing, vol. 2, 1964.
- Williamson, J. A., "Richard Hakluyt", in Edward Lynam (ed.), *Richard Hakluyt & His Successors – A volume issued to commemorate the centenary of the Hakluyt Society*. Londres: The Hakluyt Society, 1946, pp. 9-46.



Viagens de Manila a Malaca, 1597-1602

JACQUES DE COUTRE

Jacques de Coutre embarcou em Lisboa em 1592, quando tinha

15 anos, numa armada destinada à Índia. Durante cerca de 30 anos viveu no Oriente, primeiro como soldado, a seguir como mercador de cavalos e lapidário. Depois de estabelecido em Goa, este flamengo terá viajado até paragens tão diversas como Malaca, Pahang, Patane, Johore, Sião, Manila, Cochim, Ormuz, Bijapur, Agra e Golconda. Em 1623, foi deportado de Goa para Lisboa sob a acusação de espionagem a favor dos holandeses. Tentando alcançar o favor do rei e dos grandes de Espanha, ao longo dos anos seguintes preparou um relato autobiográfico que recebeu o título de *Vida de Jaques de Coutre, natural de la Ciudad de Brugas, Condado de Flandres*. O manuscrito original, redigido em português, foi traduzido para espanhol pelo seu filho, Estevão de Coutre. Esta versão espanhola, que se conserva na Biblioteca Nacional de Madrid, permaneceu inédita até finais do século XX, altura em que conheceu uma edição em flamengo e uma outra em espanhol. A fazer fé neste relato, Jacques de Coutre realizou uma viagem de Malaca às Filipinas em 1597. Depois de ter residido em Manila durante dois anos e meio, voltou a Malaca a bordo de um navio pertencente ao capitão desta praça portuguesa, Fernão de Albuquerque. Não encontrando em Malaca qualquer embarcação

disponível que o levasse a Goa, decidiu rumar a Patane. Aqui cruzou-se com a pequena armada do holandês Jacob van Neck, que acabara de regressar das águas de Macau, de onde tinha sido violentamente repelida pelos portugueses em Outubro de 1601. Alguns dias depois de ter arribado a esse porto da costa oriental da península malaia, Jacques de Coutre diz também ter testemunhado a chegada da armada de Jacob van Heemskerck. Em princípio de Julho de 1602, este almirante holandês capturara no litoral de Java uma galeota portuguesa, após o que se dirigira para Patane, onde fez negócio e aguardou a melhor oportunidade para apresar as naus portuguesas que vinham da China e do Japão. A partir do relato que Jacques de Coutre nos faz dos seus contactos em Patane percebe-se que se movimentava com igual facilidade entre portugueses, holandeses e malaaios. Apesar de apenas nos confessar que informava os primeiros a respeito dos projectos dos segundos, tamanha liberdade de movimentos reforça a suspeita de que pudesse ser uma espécie de agente duplo.

Fonte utilizada: *Vida de Jaques de Coutre* [Ms. 1640, Biblioteca Nacional de Madrid]. Existe uma edição espanhola recente, que foi utilizada para confronto com o manuscrito: Jacques de Coutre, *Andanzas asiáticas*, ed. Eddy Stols, Benjamin N. Teensma & Johan Verberckmoes [Madrid: *Historia 16*, 1991, pp. 143-160]. O texto foi traduzido do espanhol por Ana Luísa Balmori & Rui Manuel Loureiro.

**In 1592, when he was fifteen,
Jacques de Coutre boarded in Lisbon
an armada bound to India. He lived in the**

*Orient for around thirty years, first as a soldier, and then as horse trader and jewel cutter. After settling in Goa, the Flemish man travelled to such diverse destinations as Malacca, Pahang, Patane, Johore, Siam, Manila, Cochim, Ormuz, Bijapur, Agra and Golconda. In 1623, he was deported from Goa to Lisbon under an accusation of spying for the Dutch. Seeking assistance from the king and the noblemen of Spain, he prepared in the following years an autobiographical account with the title *Vida de Iaques de Coutre*, natural de la Ciudad de Brugas, Condado de Flandres. The original manuscript, written in Portuguese, was translated into Spanish by his son Estevão de Coutre. This Spanish version is kept at the Biblioteca Nacional de Madrid, and remained unpublished until the late 20th century, when a Flemish and a Spanish edition were released. According to the account, Jacques de Coutre made a trip from Malacca to the Philippines in 1597. After living in Manila for two and a half years, he returned to Malacca on board a ship belonging to the captain of that Portuguese settlement, Fernão de*

Albuquerque. Unable to find a vessel in Malacca to take him to Goa, he decided to head for Patane. There, he met the small armada of Dutchman Jacob van Neck, who had returned from Macao waters following a violent ousting by the Portuguese in 1601. A few days after arriving at the eastern Malaysian port, Jacques de Coutre witnessed the arrival of Jacob van Heemskerck's armada. In early July 1602, the Dutch admiral had captured a Portuguese galleon off Java, and set sail to Patane to negotiate and await the ideal opportunity to arrest the Portuguese ships coming from China and Japan. From Jacques de Coutre's account of his contacts in Patane, it is clear that he moved equally at ease amongst the Portuguese, the Dutch, and the Malaysian. Despite confessing that he informed the Portuguese about the plans of the Dutch, his freedom of movement reinforces the suspicion that he may have been a double agent of sorts.

*Source: Vida de Iaques de Coutre [Ms. 1640, Biblioteca Nacional de Madrid]. There is a recent Spanish edition, used in a comparison against the manuscript: Jacques de Coutre, *Andanzas asiáticas*, ed. Eddy Stols, Benjamin N. Teensma & Johan Verberckmoes [Madrid: Historia 16, 1991, pp. 143-160]. The text was translated from the Spanish by Ana Luisa Balmori & Rui Manuel Loureiro.*

Vista de Manila incluída no relato de Joris van Spielbergen, *Speculum orientalis occidentalisque Indiae navigationum*, 1619.



ENCONTROS E DESENCONTROS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA II

CAPÍTULO 16

DO QUE ME SUCEDEU EM MANILA, E DO SUCESSO QUE TEVE COM OS HOLANDESES O DOUTOR ANTÓNIO DE MORGA, E DO [SUCESSO] QUE EU TIVE NA VIAGEM DE VOLTA DE MANILA PARA MALACA

Assim que cheguei à cidade de Manila¹, favoreceu-me Nosso Senhor com mão larga, de modo que em breves dias tive muitos *ducados* e vim a ser muito bem quisto do governador, o qual sempre que se oferecia algo do serviço de el-Rei me ocupava e fazia muita questão de mim, e todos os fidalgos e cidadãos não faziam menos que ele. E assim procurei ficar de assento naquela cidade, pela forma como as coisas me corriam, e por ser a terra muito acomodada e barata.

No que toca à cidade, está tão bem murada e arruada como a melhor da Europa, com lindos edifícios e palácios. Tem nos arrabaldes uma povoação de chins gentios. As suas casas são de madeira, cobertas de telha, e ali habitam mais de quarenta mil chins. São todos mercadores e oficiais de todos os ofícios mecânicos, gente muito engenhosa e trabalhadora, como em geral são todos os chins. Mas é gente traiçoeira. Os espanhóis não confiam neles, porque, levando-os o governador Gómez Pérez Dasmariñas por chusma da sua galé quando foi a Maluco, alevantaram-se na viagem e mataram-no a ele e aos outros espanhóis que iam a bordo. E também, estando eu na dita cidade, os [chins] dos arrabaldes alevantaram-se contra os espanhóis. Nesta ocasião mataram também o filho do governador Gómez Pérez Dasmariñas, o qual se chamava Dom Luis Pérez. Mas os espanhóis, acompanhados pelos índios naturais da terra fiéis, deram neles e mataram mais de doze mil chins, e cativaram alguns seis mil. Por este motivo, nenhum chim vive dentro da cidade, apesar deles a fornecem de tudo quanto há mister. Os índios naturais [da terra] são luções; são de quatro nações distintas; todos são cristãos e bem doutrinados. Têm minas de ouro, mas são preguiçosos e mais amigos de levar boa vida do que de trabalhar. Não querem tirar das minas mais do que aquilo que necessitam para pagarem os seus tributos. E têm muita prata que vem de Nova Espanha, pois todos os anos vêm a Manila três e quatro naus do porto de Acapulco carregadas de prata e de muitas [outras] fazendas. E de Malaca e [de] outros portos vêm muitos outros baixéis, razão porque existe naquela cidade grande trato e maior confusão de mercadores. Os índios são muito belicosos: apoiados

por espanhóis lutam muito bem e assim o têm provado em todas as ocasiões.

Para além de estar a cidade muito bem murada, tem muito boa guarnição de soldados espanhóis, gente muito luzida, e sempre tiveram e têm especial coragem para se defenderem dos inimigos, tanto dos da Europa como dos [das partes] do sul. Enquanto eu lá estava, sucedeu virem até à barra uma nau e um patacho de holandeses. Estiveram durante uns vinte dias impedindo a entrada aos baixéis. Entretanto, o governador Dom Francisco Telles fez preparar uma nau, uma galeaça e um patacho, nos quais iam embarcados quinhentos espanhóis, sobretudo fidalgos e gente principal, e por capitão-mor o doutor Antonio de Morga, o qual sabia mais de letras que de armas; e por almirante seguia na galeaça o capitão Alcega, biscainho².

Os inimigos, assim que os viram sair, prepararam-se para lutar, esperando à trinca, com as velas tomadas. Chegando os nossos, começaram a utilizar os canhões até descaírem para trás da ilha da Fortuna, onde o nosso capitão-mor abordou a capitânia dos holandeses. Depois de terem estado cinco horas abordados chegou a galeaça, que atirou quatro tiros de canhão aos inimigos, os quais gritaram debaixo da cobertura “Boa guerra, boa guerra”. Nisso, os espanhóis que estavam em cima cessaram com a mosquetaria e disseram ao capitão Alcega que se fosse com Deus, porque a nau estava por el-Rei [de Espanha]. Com esta resposta, voltou o capitão Alcega sobre o patacho almirante dos holandeses, que ia fugindo. Alcançou-o e abordou-o com muito trabalho. Vendo o general dos holandeses que o capitão Alcega, nosso almirante, se ia embora, começou de novo a disparar com os canhões, assim abordado como estava, de sorte que se ia abrindo a nau do capitão-mor doutor Antonio de Morga; o qual, como não era homem de guerra, assim que viu a sua nau fazer água, mandou cortar os cabos com que estavam abordados. E logo que os cortaram, [o navio] foi-se ao fundo e afogaram-se todos; apenas o doutor Antonio de Morga e seis homens escaparam num colchão de isca³, que não deixa entrar água. Foi muito sentida a perda, por ali terem morrido os principais [homens] de Manila. O general holandês, assim que se viu desatracado e o nosso general no fundo, ajudou ainda a matar os que nadavam; depois, alçaram as velas e foram-se. O capitão Alcega tomou o patacho e trouxe-o com dezoito holandeses, a treze dos quais deram o garrote; doze destes converteram-se à fé e morreram

EUROPEAN ENCOUNTERS AND CLASHES IN THE SOUTH CHINA SEA II

muito católicos; apenas o almirante, que se chamava Lamberto Biesman, morreu herege. Eu achei-me presente e servi de intérprete. Aos outros cinco, por serem crianças, deram-lhes a vida. Os corpos dos que morreram católicos foram sepultados com muitas honras, acompanhados por todas as religiões e pelos fidalgos, que a ombros os levaram até à praça de armas, onde foram sepultados na ermida de Santa Potenciana por trás do altar.

Eu, depois de ter residido naquela cidade dois anos e meio, voltei para Malaca, embarcado numa naveta do capitão Fernão de Albuquerque, que na altura governava a cidade de Malaca, com a intenção de voltar à cidade de Goa, para me casar. Saímos do porto de Manila e com belo tempo chegámos a ilha de Bornéu, onde nos abastecemos do que nos faltava, voltando a largar. Ao terceiro dia cobriu-se-nos a naveta de grande número de pássaros, daqueles a que os marinheiros chamam alcatrazes e tinhasas. Pareciam pássaros idiotas; chegávamos a apanhá-los com as mãos, tão domésticos eles eram. Foram aparecendo tantos, que nem à paulada os conseguíamos despejar borda fora. E vimos uns baixios que tinham de comprimento mais de cinco léguas. Fomos navegando ao longo deles toda aquela noite, avistando de bordo uma infinidade de peixes muito grandes de cor violeta. Depois de termos passado os baixios, às doze [horas] da mesma noite, apanhámos uma grande tormenta, daquelas a que os naturais chamam tufão. De sorte que o mar nos cobriu desde a popa até à proa, levando-nos todas as cevadeiras e paveses que estavam no convés, o qual se encheu de água e íamo-nos afundando, por estarem os embornais tapados com as cascas das muitas frutas que tínhamos comido na viagem. Então acudimos todos com caldeirões e deitámos a água para fora, e com paus e espetos abrimos os embornais. E com a tempestade íamos correndo em popa, todos chorando, pedindo a Deus com crucifixos nas mãos que nos apontasse alguma terra para encalharmos nela e salvarmos as vidas, fazendo grandes votos – que depois mal se cumpriram – de, chegando a Malaca, levarmos o traquete às costas, descalços, em procissão a Nossa Senhora, se nos livrasse daquela tempestade.

Ao fim de quatro dias a tormenta amainou e avistámos terra. Depois de vermos que nos encontrávamos na contracosta da mesma ilha de Bornéu, chegámos até perto de umas cinco léguas dela e vimos vir com as correntes do rio de Lavia muitos

troncos de nespereiras. A ancorámos mais perto. À nossa vista andava uma canoa de naturais; não quiseram chegar a bordo, apenas de longe nos disseram que estávamos no rio de Lavia. Ao outro dia saímos dele e fomos até umas ilhas que eram infinitas. Apenas duas delas eram povoadas por gente bárbara. Pela carta de marear soubemos que eram as ilhas de Linga. Aqueles bárbaros falavam a língua malaia. Eu e outros companheiros fomos a terra. Eles, assim que nos sentiram, fugiram em direcção aos montes. Encontrámos umas choças de palha e nelas muitas túberas da terra e palmitos das palmeiras. Andámos um mês perdidos por entre aquelas ilhas, porque não sabíamos o caminho, e chegámos a ter falta de mantimentos. Andávamos sempre com o batel para ver se conseguíamos apanhar algum daqueles pescadores para que nos mostrasse o caminho. Avistámos muitos que andavam a pescar nuns barquinhos, um homem em cada barquinho. Remavam com tanta velocidade que nunca os conseguíamos alcançar, nem mesmo detê-los a tiros de espingarda. Fizemos varar muitos deles em terra. Os barquinhos eram tão ligeiros que eles pegavam neles às costas e fugiam pelos bosques. Apesar de tudo, apanhámos alguns barquinhos que abandonavam.

Ao cabo de uns dias voltámos com o batel a uma das ilhas em busca de água, marisco e frutas, para nos mantermos. Assim que chegámos a uma ribeira vimos baixar por ela uns pescadores. Emboscámo-nos com as nossas armas, deixando só no batel os escravos que sabiam a língua e se pareciam com eles, como intento de capturar um dos saletes, que assim se chamavam os pescadores. Os escravos chamaram-nos na língua deles, mostrando-lhes uns tecidos com muitas cores com os quais eles se vestem. Um salete vesgo de um olho veio-se aproximando do batel. Os escravos disseram que queriam peixes a troco de tecidos. Ele tomou uma ponta de uma peça de tecido na mão e foi tirando peixes para dar [em troca]. Nisto meteram-se os escravos pela água dentro, como se fossem ver os peixes que [o outro] trazia. Aproximando-se o outro descuidadamente, um escravo abraçou-se a ele. Saltámos então para a água, apanhámos o pescador e o seu barquinho com os peixes, tudo metendo dentro do batel, mas mantendo-o sempre bem agarrado para que não saltasse ao mar. Voltámos ao navio muito contentes, pusemos-lhe umas grilhetas nos pés e oferecemos-lhe dinheiro e tecidos para que apenas nos ensinasse o caminho e nos tirasse daquelas

ENCONTROS E DESENCONTROS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA II

ilhas. Prometemos dar-lhe mais dinheiro e tecidos e libertá-lo com o seu barquinho mal estivéssemos fora delas. Ao fim de três dias tirou-nos dali para fora delas e pôs-nos em caminho conhecido. Depois demos-lhe o prometido e pusemo-lo no mar com o seu barquinho, em frente a Johore. Apesar do barquinho fazer muita água, porque estava aberto pelo sol, por ser tão delgado que um homem o podia levantar com uma mão, era um espanto vê-lo tão contente e ligeiro que com um pé deitava a água fora e com o outro pé governava o barquinho, e com as mãos remava com um remo de duas pás. Depois chegámos em breves dias a Malaca.

CAPÍTULO 17

DA VIAGEM QUE FIZ AO REINO DE PATANE E DO QUE ME SUCEDU NELE ATÉ DEITAREM OS HOLANDESES UM JUNCO MEU CARREGADO AO FUNDO, EM QUE PERDI TODA A FAZENDA QUE TINHA, NO ANO DE 1602

Por falta de baixéis não pude levar a cabo o intento de ir casar à cidade de Goa. Quando cheguei ao porto [de Malaca], havia uns [baixéis] que estavam à espera da frota da China. Esperaram tanto que perderam a sua viagem, e naquele ano não chegou a frota, pelo que adiaram as suas viagens para o outro [ano]. Quando verifiquei isto, vendi todo o cravo – o de comer, entenda-se, que eram alguns oitenta e dois quintais de peso de Maluco – e outras mercadorias que tinha trazido de Manila. Importou tudo em nove mil ducados. Voltei a empregar o dinheiro em panos de cor destinados ao reino de Patane. Depois de feita a compra, embarquei num junco de mouros que ia para a cidade de Patane. Mesmo que o quisesse fazer de propósito, não poderia ter escolhido viagem menos apropriada às minhas desgraças, com mais riscos e trabalhos. No mesmo junco iam embarcados um sobrinho do bispo de Malaca e outro português que se chamava Domingos Gonçalves, natural de Malaca, assim como alguns cristãos naturais da terra. Saímos do porto e daí a uns quantos dias chegámos ao Estreito de Singapura. Ali encontrámos as naus que tinham saído de Malaca antes de nós, rumo à China, as quais esperavam pela corrente de água para passarem. Nós surgimos perto delas na embocadura do Estreito Velho. Entretanto, passou uma galeota que vinha de Patane, e nela um clérigo que era o dono e que se chamava Pêro Vaz. Ele e outro companheiro seu avisaram-nos de que estavam em Patane quatro naus holandesas⁴. Também avisaram as naus da China, para

que fossem com cuidado. E mais nos disse[ram] que os holandeses, a eles, os tinham deixado passar em paz e que não faziam mal a ninguém. Com estas novas chegamos à barra de Pam [Pahang]. Seis cristãos naturais de Malaca desembarcaram e ficaram em terra, com medo, enquanto nós seguimos viagem.

Chegámos a Patane e vimos que no porto estavam ancoradas quatro naus de holandeses. Entrámos pelo meio deles; apenas nos perguntaram de onde vínhamos. Respondi-lhes: “De Malaca”. Acorámos perto de terra. Eu e Júlio de Barros, que assim se chamava o sobrinho do bispo, desembarcámos [e] tomámos casa. Logo nos vieram ver um português que era casado em Malaca, chamado António de Saldanha, e dois cristãos naturais de Malaca. Eu e Júlio de Barros fomos então entregar à rainha uma carta que lhe enviava o capitão de Malaca e um presente de quatro peças de cassa e beatilhas. Durante esta embaixada ela falou connosco por detrás de uma esteira da China, não muito perto, mas vimo-la bem, assim como a uma sua irmã. Folgou muito com a carta na qual o capitão lhe pedia que enviasse a Malaca muitos juncos com arroz e mantimentos e que estreitassem amizade como antes. Ela logo despachou e mandou que fossem juncos da sua terra com mantimentos a Malaca e mandou oferecer-nos quatro vacas, muitas galinhas, arroz e frutas. Eu também tinha ordens do capitão e do feitor de Malaca para, da parte de Sua Majestade, falar a outros rajás, que são senhores vassalos da rainha, e a mercadores, a fim de que enviassem mantimentos à dita cidade de Malaca.

Soubemos como o general das quatro naus de holandeses que ali estavam não trazia ordens para lutar contra os portugueses, muito embora tivesse atacado em Maluco a fortaleza de Tidore, que era dos portugueses⁵. Combateu para ver se conseguia recuperar um patacho que um português chamado João Pinto de Moraes lhe tinha tomado com enganos e trapaças, o qual estava debaixo dos muros [da fortaleza] de Tidore. Não o podendo recuperar, depois de um balázio lhe ter levado a mão direita e depois de ter perdido muita gente, bateu em retirada e rumou à China, para demandar um porto da China chamado Pinhal. Chegando ao porto de Macau, como não conhecia a terra, julgando tratar-se do Pinhal, enviou a lancha em [missão de] reconhecimento, com o seu fiscal, que se chamava Marten Ape. Chegaram a terra. Ao dobrarem uma ponta dela, deram com muitos portugueses em

EUROPEAN ENCOUNTERS AND CLASHES IN THE SOUTH CHINA SEA II

armas na praia. Quando reconheceram que a terra não era sua, quiseram voltar às suas naus, mas os portugueses chamaram-nos com uma bandeira branca. Como eles viram sinal de paz, chegaram-se a terra e desembarcaram todos com muita confiança. Os portugueses prenderam-nos e enforcaram-nos a todos, dando a vida apenas ao fiscal⁶. Por este caso estava Jacob van Neck, que assim se chamava o general, muito escandalizado, por os portugueses terem feito aquilo debaixo da bandeira da paz.

Apesar de tudo isto, como o general era homem bem intencionado, não fazia agravo aos portugueses, podendo-o fazer se quisesse, e veio àquele porto de Patane para carregar pimenta, apesar de em Patane não haver pimenta. Iam buscá-la a Andregiri [Indragiri] e a Jambi, e ali a traziam [a Patane] para a carregarem nas naus holandesas. Eu e Júlio de Barros e outros portugueses fomos falar com o general. Eu tentei desculpar os portugueses, dizendo que o vice-rei da Índia estava muito sentido por os de Macau terem enforcado aquela gente debaixo da bandeira da paz e que tinha mandado trazer preso com grilhetas o ouvidor da cidade de Macau, para lhe cortar a cabeça. Tudo isto inventámos para abrandar a disposição do general. O qual respondeu dizendo: “Se algum dos trinta que iam na lancha merecia ser enforcado era o fiscal, porque os outros pobres que iam com ele embarcaram-se nas suas naus sem saberem para onde iam”. Apesar de tudo isto, o general sempre nos agasalhou muito bem quando fomos às suas naus comprar panos de grã e de outras cores, os quais trazia em grande quantidade. Uma vez convidou-nos a comer, a mim e ao Júlio de Barros e a outros portugueses. Ofereceu-nos um banquete grandioso, sempre ao som de trombetas e de clarins, acompanhado por todos os oficiais da sua armada. Depois mostrou-nos como a sua nau estava guarnecida. Tinha trinta e seis peças de artilharia de bronze e catorze pedreiros, todas em duas ordens, e trezentos homens. Disse que tinha trazido da sua terra quatrocentos [homens]. Por fim despediu-nos com grande salva de artilharia.

Eu tratei de voltar a Malaca. Para tal vendi tudo o que levava e comprei um junco de António de Saldanha. Fi-lo carregar todo à minha custa de arroz, com chumbo por lastro. Ao cabo de oito dias entrou [em Patane] outro general [holandês], o qual se chamava Jacob van Heemskerck, com duas naus e um patacho. Uma das naus tinha sido tomada pelo general no porto

de Arisbaya [Surabaya] carregada de sândalo – que é um pau cheiroso –, com seis portugueses e muitos marinheiros. Van Heemskerck soube por Jacob van Neck como os portugueses tinham enforcado em Macau aqueles trinta holandeses⁷. Ficou muito sentido e quis vingar-se enforcando os seis [portugueses] que trazia presos. Estando com estas ideias, veio um mestre seu avisar-me. Eu e Júlio de Barros fomos falar com Jacob van Neck e suplicámos-lhe com muita insistência que tivesse piedade daqueles pobres portugueses e pedisse ao general Van Heemskerck que não os enforcasse, porque os desgraçados nenhuma culpa tinham do sucesso de Macau. E disse-lhe que eram pobres, uns casados na China, outros em Malaca, e que tinham filhos; para que queriam as suas vidas, quando já tinham tido a infelicidade de perderem a liberdade e as fazendas. Disse-lhe muitas outras coisas lastimosas, suplicando também que os fizesse soltar.

Jacob van Neck foi então falar com Van Heemskerck sobre eles e não quis consentir que os enforcassem. Por fim concederam-lhes as vidas; não quiseram soltar os seis portugueses, mas apenas os cristãos de Malaca que eram marinheiros. Quando Jacob van Neck fez esta boa obra, tinha as suas naus carregadas de pimenta; partiu-se daí a três dias. Van Heemskerck ficou com as suas naus e um patacho. Eu pedi-lhe muitas vezes que soltasse os seis portugueses; jamais o quis fazer, pensando trocá-los em Malaca por alguns prisioneiros seus. Disse aos portugueses que escrevessem para Malaca sobre esta possibilidade e deu-me licença para ir às suas naus falar com os presos. Mas jamais quis lá ir, porque não me fiava dele, por me ter perguntado muitas vezes se não queria embarcar com ele.

Foi-se aproximando o tempo da minha partida, porque já tinha o meu junco carregado e estava ancorado fora, perto das naus do general, para daí partir de madrugada. Faltava-me ainda carregar certa quantidade de arroz, pelo que fui procurá-lo a um junco de malaio que tinha vindo do reino de Sião. Quando estava a comprar o arroz, vieram também a bordo holandeses em duas lanchas, a buscar arroz que tinham comprado para eles. Nas lanchas vinham três comizes⁸, que é o mesmo que feitores. Perguntaram-me se queria ir às suas naus falar com os presos. Respondi-lhes que sim, fazendo de ladrão honesto. Entrei na lancha deles. Quando chegámos à nau almirante, perguntou o mestre aos comizes: “Como é que este homem vem até cá?” Responderam-lhe: “Com licença do general”. Era

ENCONTROS E DESENCONTROS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA II

mentira, pois a licença tinham-ma dado há mais de um mês. Entrei na nau, onde me fizeram grandes recebimentos. Fiz trazer acima [ao convés] os três portugueses que lá estavam presos; subiram atados uns aos outros com algemas de ferro nas mãos. Perguntei ao mestre por que os tratavam daquela maneira. Respondeu-me: “Dois deles quiseram fugir, o outro revelou a tentativa; e para que não se riam dos holandeses temo-los daquela maneira”. Pedi-lhe que mandasse soltar-lhes as mãos; fê-lo de imediato. Por esta boa obra ficaram os presos muito agradecidos. Despedi-me deles e fui para a capitânia, acompanhado pelo mestre e pelos comizes, para falar aos outros três portugueses, os quais estavam presos do mesmo modo. Também fiz com que lhes tirassem os ferros e os trouxessem à câmara da nau. Convidaram-nos para comer. Sentámo-nos todos à mesa, os presos, eu, o mestre, os comizes, e outros oficiais da nau. Nesta ocasião o general e o almirante estavam em terra. Ao meu lado estava sentado um dos presos, o qual estando a comer me meteu na mão um bilhete por baixo da mesa. Para que não me sentissem, tirei o lenço distraidamente, como quem quer limpar a boca; envolvi o bilhete e meti-o na fraldiqueira. O que me deu o bilhete chamava-se Filipe Lobo.

Quando acabei de comer, despedi-me deles e dos portugueses e voltei a terra na mesma lancha. Assim que cheguei à praia topei com o general e com o almirante sentados perto de uma casa de madeira que o general tinha mandado fazer junto ao mar, ao modo da Flandres, rodeada de água e com ponte levadiça, para servir de feitoria. Perguntaram-me de onde vinha; respondi-lhes que das suas naus. Quando ouviram tal, mudaram de cor e zangaram-se, porque tinha ido a elas

sem os avisar, [não lhes permitindo] fazer-me melhores agasalhos. Mas tudo era fingido; desejavam apanhar-me nas suas naus para me manterem preso, como tinham os seis portugueses. Despedi-me deles, agradecendo com palavras a intenção. Fui para casa. Encontrando o meu camarada Júlio de Barros, disse-lhe: “Vejamos um papel que me deram os presos”. E contei-lhe o que me tinha acontecido. O papel dizia: “Recebemos a esmola que Vossas Mercês nos enviaram; seja por amor de Deus. Avisamos Vossas Mercês que os holandeses e o patacho desta esquadra estão prontos para apanharem Vossas Mercês com o vosso junco, assim que saírem do porto, e a nenhum darão vida. Etc.” Com este aviso fui para o junco e voltei trazê-lo para onde costumava estar, mais perto de terra. Os cristãos que o general tinha libertado iam embarcados no meu junco; quando souberam o motivo por que eu voltava a meter [o junco] outra vez para dentro, naquela noite desembarcaram todos, deixando-me sozinho com os meus escravos. Eu, vendo que sozinho não o poderia defender se naquela noite sucedesse alguma coisa, também fui dormir a terra. Deixei o junco assim carregado apenas com quatro escravos de guarda. Ao anoitecer vieram os holandeses e fizeram-lhe rombos na proa e na popa. O junco foi-se enchendo de água. Quando os escravos acordaram eram já doze da noite, e [o junco] já estava quase no fundo. Um deles veio avisar-me, pelo que fui ver se poderia remediar as coisas. Quando cheguei [o junco] estava todo cheio de água e assente no fundo com a maré baixa. Fiquei a olhar para ele muito zangado, sem poder aproveitar coisa alguma. A maré foi crescendo, de sorte que o junco se virou. Voltei então a perder tudo quanto tinha e conseguira granjear em Manila. **RC**

NOTAS

- 1 Durante o período da União Ibérica, 1580-1640, as ligações marítimas entre Malaca e Manila assumiram alguma regularidade.
- 2 Em diversas marinhas europeias dos séculos XVI e XVII, o comando supremo de uma armada estava a cargo do ‘general’, a bordo da nau ‘capitânia’, enquanto o segundo posto era entregue ao ‘almirante’, a bordo da ‘almiranta’.
- 3 Ms: *yescá*, palavra espanhola que designa ‘isca’ ou ‘o que está muito seco e pode facilmente inflamar-se’. Talvez se tratasse de uma espécie de fungo seco, que cresce em diversas árvores, e que era na época utilizado para acender o fogo.
- 4 Referência à armada de Jacob van Neck, que em 1601 atacara a fortaleza portuguesa de Tidore, passando depois por Macau, donde fora rechaçada.

- 5 Os portugueses tinham-se estabelecido em Tidore por volta de 1570, depois de terem sido expulsos de Ternate, onde possuíam fortaleza desde 1521.
- 6 Dos 20 holandeses desembarcados em Macau, 17 foram executados pelos portugueses.
- 7 Van Heemskerck terá sabido da execução dos tripulantes da armada de Van Neck em Macau pela leitura de uma carta dirigida ao vice-rei da Índia que encontrou numa galeota portuguesa que capturara. Nessa oportunidade, ponderara vingar-se, enforcando os portugueses que aprisionara, mas não o terá feito por temer represálias sobre os feitores que acabara de desembarcar no porto de Gresik.
- 8 Plural aportuguesado da palavra neerlandesa *commis*, feitor.

Acontecimentos nas Filipinas, c.1600

Antonio de Morga

Olivier van Noort, um natural
de Utrecht, saiu do porto de Roterdão
em Setembro de 1598 à cabeça de uma pequena

armada de duas naus e dois patachos. Ia por conta de uma das muitas companhias privadas de comércio que então existiam nas Províncias Unidas e levava instruções outorgadas pelo príncipe de Orange, Maurício de Nassau. Os tripulantes começaram por ser rejeitados do Rio de Janeiro, onde tentaram desembarcar. Depois, cruzaram o estreito de Magalhães e dedicaram-se por algum tempo ao corso nas costas americanas do Pacífico Sul, altura em que perderam um dos navios. O *Mauritius*, que era a nau capitânia, seguiu até às Filipinas, onde o patacho baptizado *Eendracht* se lhe reuniu em Dezembro de 1600. Poucos dias depois, os holandeses eram esperados ao largo de Cavite por dois navios espanhóis sob as ordens do ouvidor da *Audiencia* de Manila, o doutor Antonio de Morga. Em resultado do confronto que se seguiu, o patacho holandês foi tomado, os seus 17 sobreviventes enforcados e o capitão garrotado. A nau de Van Noort foi repelida após um combate duríssimo, mas também muito desorganizado da parte das forças espanholas. O *San Diego*, o navio mercante que os espanhóis tinham adaptado para liderar o combate, acabou por se afundar. No conjunto, pereceram à volta de 140 espanhóis, muitos dos quais mortos pelos holandeses enquanto nadavam para o *Mauritius* implorando para serem recolhidos. Passando pelo norte da ilha de Bornéu, Van Noort conseguiu navegar até Bantam, na ilha de Java, para depois rumar a Roterdão, onde chegaria em Agosto de 1601, com os sete marinheiros que, com ele, se crê terem sido os primeiros holandeses a circum-navegar o globo. O texto que se apresenta a seguir é extraído do livro que Antonio de Morga editou no México em 1609, intitulado *Sucesos de las Islas Filipinas*. Na sequência do combate naval de Dezembro de 1600, Morga viu ser-lhe instaurado um processo por parte do *Consejo de Indias*, sendo acusado de incompetência e de cobardia pela forma como o liderara. É sabido que um dos motivos que suscitou o aparecimento deste livro foi a necessidade que Morga sempre sentiu de defender a sua honra no caso da controversa batalha com Van Noort. Além disso, devemos ter presente que Morga sabia que o holandês escrevera a sua própria versão dos acontecimentos, a qual fora traduzida para Latim e publicada com ilustrações de Theodor de Bry por volta de 1602.

Fonte utilizada: Antonio de Morga, *Sucesos de las Islas Filipinas*, ed. Patrício Hidalgo Nuchera [Madrid: Ediciones Polifemo, 1997, pp. 167-179]. As passagens seleccionadas do texto foram traduzidas do espanhol por Aldino Dias.

Olivier van Noort, born in Utrecht,
left the harbour of Rotterdam
in September 1598 at the helm of a small armada

of four vessels. He sailed under commission of one of the many private trade companies of the United Provinces and carried instructions issued by the Prince of Orange, Maurice of Nassau. The crew was first expelled from Rio de Janeiro, where they had tried to land. Later, they crossed the Magellan Straits and, for a period, engaged in piracy along the South Pacific American coasts, having lost the flagship Mauritius. They headed then to the Philippines where the ship Eendracht joined them in December 1600. A few days later, the Dutch were awaited by two Spanish vessels off Cavite under the orders of the procurator of the Manila Audiencia, Doctor Antonio de Morga. The ensuing conflict resulted in the arrest of the Eendracht whose crew of seventeen was hanged along with the captain. Van Noort's ship fled after harsh, albeit disorganised, combat with the Spanish forces. The San Diego, the trade ship adapted by the Spanish to lead the attack ended up sinking. In total, around 140 Spaniards died, many of whom were killed by the Dutch while swimming to the Mauritius begging to be taken on board. Sailing across the north of Borneo, Van Noort managed to navigate as far as Bantam, on the island of Java, and subsequently headed back to Rotterdam, where he landed in August 1601 with seven sailors who along with him are believed to have been the first Dutchmen to circumnavigate the globe. The following text is taken from the book that Antonio de Morga published in Mexico in 1609 with the title *Sucesos de las Islas Filipinas*. After the naval combat of December 1600, Morga was prosecuted by the Consejo de Indias, accused of incompetence and cowardice in his leadership. It is known that one of the reasons behind the publishing of the book was the need that Morga always felt of defending his honour in the case of the controversial battle with Van Noort. Furthermore, it should be recalled that Morga knew that the Dutchman had written his own account of events, which was translated into Latin and published with illustrations by Theodor de Bry around 1602.

Source: Antonio de Morga, *Sucesos de las Islas Filipinas*, ed. Patrício Hidalgo Nuchera [Madrid: Ediciones Polifemo, 1997, pp. 167-179]. The selected quotes were translated from the Spanish by Aldino Dias.

ENCONTROS E DESENCONTROS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA II

Durante o governo de Dom Francisco Tello [nas Filipinas], no ano de 1600, em finais do mês de Outubro, um navio chegou da província de Camarines com a notícia de que numa das suas baías, na parte norte a vinte léguas da embocadura e Cabo do Espírito Santo, tinham entrado e ancorado duas naus, capitânia e almiranta, bem artilhadas e com gente estrangeira¹. Com o pretexto de serem amigos dos espanhóis, pediram e trocaram com os naturais arroz e outros mantimentos de que tinham falta. E logo de seguida zarparam e partiram em busca do canal, e por ele entraram, deixando escritas algumas cartas falsas, para o governador Dom Francisco Tello, dizendo que eram amigos e vinham com autorização de Sua Majestade [el-Rei de Espanha] a Manila, para fazerem os seus negócios. E por meio de um negro que fugira destes navios na ilha de Capul atirando-se ao mar, e de um inglês que os naturais tinham preso em terra, percebeu-se que estas naus eram da Holanda, de onde tinham saído, em conserva com mais três, com documentos e patentes do Conde Maurício de Nassau, que se intitulava Príncipe de Orange, para fazerem pilhagens nas Índias. Tendo entrado no Mar do Sul pelo Estreito de Magalhães, dos cinco navios, três tinham desaparecido, e estes dois, capitânia e almiranta, tinham corrido a costa do Chile, onde capturaram dois navios [espanhóis], e afastando-se da costa de Lima tinham avançado pelo mar dentro e tinham feito a sua navegação sem parar com rumo às Filipinas, onde tinham entrado com intenção de roubarem o que encontrassem.

Informados de que se esperava da Nova Espanha a chegada de um galeão chamado *Santo Tomas*, com o dinheiro das mercadorias correspondentes às cargas de dois anos que tinham sido enviadas de Manila para Nova Espanha, e que, dentro de poucos dias, começariam a chegar da China os navios de mercadorias com os quais poderiam encher as mãos, e que naquela época não havia galés nem navios de armada que os pudessem enfrentar, decidiram ir até à embocadura da Baía de Manila, e ficar por ali, provendo-se com os mantimentos e refrescos que se dirigiam à cidade. E assim o fizeram. A nau capitânia chamada *Mauritius* era comandada por Oliber de Nort [Olivier van Noort], de Amesterdão, com cem homens e vinte e quatro canhões de bronze [...]. Na nau almiranta, chamada *Concórdia* [*Eendracht*], ia o capitão Lamberto Viesman [Lambert Biezman], de Roterdão, com quarenta homens e dez peças de artilharia [...].



O governador Dom Francisco Tello, vendo que estes corsários iam fazendo incursões pelas ilhas, de acordo com as informações de alguns capitães e soldados que tinha enviado por terra pelas costas da ilha de Luzón, para que não deixassem entrar gente em terra nem causar danos nas populações, e de outros pequenos navios que se tinham mantido vigilantes em relação aos inimigos, tratou de resolver este problema. O qual parecia naquela altura bem difícil, não só porque não dispunha de navios a remos nem de alto bordo para sair ao mar, como porque também tinha pouca soldadesca no campo, pois a maior parte dela tinha levado para as províncias de Pintados [Visayas] o capitão e sargento-mor Juan Suárez Gallinato. Este, com galés e galeotas e outras embarcações, defendia os nativos dos navios de Mindanau e de Jolo, que a toda a hora apareciam para os roubar, preparando-se para a expedição que na primeira monção se pensava fazer a partir de Jolo, que já não podia ser adiada por mais tempo. Vendo-se o governador pressionado por esta dificuldade, e que o inimigo holandês poderia fazer

EUROPEAN ENCOUNTERS AND CLASHES IN THE SOUTH CHINA SEA II

muitos danos e presas e partir com elas, deixando a terra arruinada, reuniu a Audiência e comunicou o caso, pedindo aos ouvidores que o ajudassem pessoalmente no que fosse conveniente. Discutiu-se o que devia ser feito, que era defender o porto de Cavite, que fica dentro da baía [de Manila], de modo a que os inimigos não se apoderassem dele, nem dos armazéns, nem da artilharia, nem do estaleiro, e que ao mesmo tempo se diligenciasse para que se armassem alguns navios com que sair ao mar e oferecer alguma resistência aos inimigos. Quanto mais não fosse para que eles não se estabelecessem tão firmemente em terra e fossem induzidos a saírem das ilhas, pois se encontrassem tudo assim tão indefeso e sem resistência permaneceriam ali até conseguirem os seus objectivos.

A execução destas medidas ficou a cargo do doutor Antonio de Morga, enquanto ao licenciado [Cristóbal] Téllez de Almazán foi ordenado que permanecesse na cidade, com o governador e presidente, para a defender e para a partir dela fornecer ao porto de Cavite e ao doutor Antonio de Morga tudo o que fosse necessário à sua missão. No mesmo dia, que foi o último do mês de Outubro de 1600, [o doutor Antonio de Morga] saiu de Manila, com alguns soldados e munições e foi para o porto de Cavite, que pôs em estado de defesa com cento e cinquenta homens bem armados, arcabuzeiros e mosqueteiros, que vigiavam continuamente o porto, dia e noite, com as suas sentinelas e postos avançados colocadas nos lugares necessários. Juntou os navios que nele se encontravam à povoação e estacionou-os o mais próximo possível do estaleiro, onde estava a ser construída uma galeaça, e onde se encontravam um navio de Cebu e outro patacho pequeno de portugueses, que tinha vindo de Malaca com mercadorias. Para a defesa deste [porto], colocou na costa doze peças de artilharia de bronze de tamanho médio, juntamente com duas de maior alcance, que ficaram numa ponta, à entrada do porto, e todas juntas protegiam o porto e os navios que aí se encontravam. Ao longo da praia fizeram uma trincheira com estacas e pranchas de madeira, que encheram com terra, atrás da qual os soldados poderiam proteger-se e defender-se da artilharia inimiga, caso os inimigos entrassem. Depois de ter posto o porto assim em posição de defesa, o ouvidor diligenciou no sentido de concluir a galeaça, embora ainda necessitasse de muito trabalho, de lançá-la à água e de lhe colocar as velas, e tratou também de reaparelhar a nau de Cebu. Dedicou-

-se a estes trabalhos tão afincadamente que num período de trinta dias colocou as velas na galeaça e na nau de Cebu, equipando cada uma com onze peças de artilharia de tamanho médio e algumas maiores, que tinham sido enviadas de Manila para adicionar à artilharia existente no porto.

Os corsários chegaram à entrada da baía, a oito léguas do porto de Cavite, mas não ousaram entrar no porto, como tinham pensado, por terem sabido através de alguns *sangleys* que tinham saído com as suas sampanas para o mar que este já estava defendido. Porém, não compreenderam que os espanhóis se preparavam para os atacar nem que naquela época havia qualquer preparação ou força para tal. E assim se deixaram ficar à entrada da baía, mudando-se uns dias para um lado e outros dias para o outro com ambas as naus e suas barcas, roubando os navios que entravam na cidade com abastecimentos, sem que nenhum lhes escapasse, e surgindo de noite nos abrigos de terra, a uma distância de quatro léguas da embocadura da baía, sem se afastarem mais dela, para estarem preparados para as oportunidades que surgissem.

O doutor Antonio de Morga manteve diversas embarcações muito pequenas e rápidas à vista do inimigo, resguardadas pela terra, que todos os dias o informavam sobre a posição dos inimigos e o que os mesmos faziam. Estes estavam calmamente estacionados, colocando os seus guardas todos os dias ao fim da tarde no convés, com tambores e bandeiras, e disparando a mosquetaria. Assim podiam ser reconhecidas as forças que estes corsários traziam, notando-se que o maior e melhor contingente se encontrava na capitânia, que era um navio bom e rápido. Por outro lado, o ouvidor tomou precauções para não deixar nenhuma sampana ou barco sair da baía, a fim de não dar oportunidades aos corsários de saberem o que se estava a passar. Estando o assunto neste ponto, avisou o governador sobre o que tinha feito, informando-o de que se ele assim o entendesse, o patacho português também poderia ser armado, de modo a sair em conserva com os outros dois navios, a galeaça e o *San Diego*² de Cebu, pois tinha embargado essa embarcação e tinha-a destinado a essa finalidade.

Equiparam-se os dois navios com munições e alguns mantimentos de arroz e de peixe; restava apetrechá-los com gente de mar e de guerra que saíssem com eles, a qual era escassa, pois os marinheiros

ENCONTROS E DESENCONTROS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA II

escondiam-se e fingiam estar doentes, e todos estavam relutantes em ter de enfrentar ações mais de risco e perigo do que de lucro pessoal. Os capitães e soldados particulares da cidade, que não recebiam nem soldo nem provisões de el-Rei, e que poderiam ir na expedição, não ofereceram os seus serviços ao governador. E se algum estava pronto para o fazer não o demonstrava até saber quem comandaria esta armada, pois embora alguns capitães da terra pudessem ocupar o lugar o governador não estava inclinado a requisitá-los, nem os outros queriam ir sob o seu comando, pretendendo e presumindo cada um deles que poderia ser o comandante e que nenhum outro seu vizinho os havia de comandar. O governador estava impedido de sair pessoalmente, e percebia que todas as pessoas da cidade desejavam ir com o doutor Antonio de Morga, se ele comandasse a armada, e não se preocupariam com as dificuldades que lhes surgissem. Quando o governador percebeu a vontade daqueles que estavam prontos para embarcar, e que não havia outra forma de se conseguir o que se desejava, e que cada dia de atraso era de grande prejuízo, chamou à cidade o ouvidor e negociou com ele. E para que ele não pudesse recusar lavrou um auto e de imediato o mandou notificar pelo secretário do governo, ordenando-lhe da parte de Sua Majestade que embarcasse na qualidade de general e comandante da armada, em busca e perseguição dos corsários, pois de uma outra maneira, no estado em que as coisas se encontravam, não poderiam alcançar o fim desejado.

O ouvidor, entendendo que, se não o fizesse, seria culpado de ter desprezado uma ocasião tão importante para servir a Deus e a Sua Majestade, e para o bem de toda a terra, e, visto que os assuntos de guerra, por mar ou por terra, tinham estado a seu cargo e comando, poderia ser mal interpretado se virasse costas nesta conjuntura, quando tinha sido procurado para isso, e contemplado especialmente com documentos do governador, nomeando-o para o cargo, obedeceu ao que se lhe ordenou pelo auto do governador, por descargo de consciência [...].

O doutor Antonio de Morga abasteceu-se com tudo o que era necessário para a expedição, sem pedir ou receber coisa alguma de el-Rei, e ajudou alguns soldados necessitados, que vieram oferecer os seus serviços, e muitas outras pessoas importantes fizeram o mesmo. Assim, uma semana depois já havia homens suficientes para a expedição, com abundância de

mantimentos, matalotagens e armas que todos embarcaram. E com os aventureiros e os soldados regulares existentes no campo, que o governador deu ao ouvidor [...], havia homens suficientes para armar ambos os navios, levando cada um quase cem soldados, sem contar artilheiros, marinheiros e grumetes, havendo menos destes do que os necessários. O governador nomeou como almirante desta armada o capitão Juan de Alcega, soldado antigo e experiente nas ilhas [Filipinas], e como capitão dos soldados pagos, que iriam navegar na nau almiranta, Juan Tello y Aguirre, e como sargento-mor da armada, Dom Pedro Tello, seu parente, e os outros oficiais e praças necessários, e deu a nomeação e o título de general da armada ao doutor Antonio de Morga, com regimento do que havia de fazer no decurso da viagem e jornada, fechado e selado, com ordem para o abrir apenas depois de ter saído para o mar, fora da baía de Manila [...].

O ouvidor foi para o porto com toda a sua gente e mandou-a embarcar nos dois navios, tomando por capitânia a nau *San Diego*³ de Cebu, por ser mais apropriada para acomodar a gente que com ele embarcava, e deixando o patacho português, porque o governador o tinha libertado, de modo a que os portugueses regressassem nele a Malaca sem perdas de tempo. Em seguida, equipou duas coracoras para serviço da armada, com tripulantes índios e dois espanhóis a dirigi-las. Saíram do porto de Cavite e fizeram-se ao mar, depois de se terem confessado e comungado, no dia 12 do mês de Dezembro de 1600 [...].

Na noite do mesmo dia, ambos os navios desta armada chegaram à povoação e ancoradouro da ilha de Miraveles, na embocadura da baía, e assim que se fez dia aproximou-se um barangai da terra, em que vinham as sentinelas que no dia anterior o ouvidor tinha enviado, para obterem informações certas sobre a posição em que se encontravam os corsários. E disseram-lhe que, quando a armada vinha a sair do porto de Cavite, os inimigos também tinham levantado âncora de onde estavam surtos, para os lados do porto [da ilha] de Frayle e, tendo recolhido as suas chalupas, tinham passado com ambas as naus para o outro lado, pelo mar alto, e tinham-nos visto surgir, já de noite, em frente da ponta de Valeitegui [Punta del Fuego], onde tinham ficado. Com esta notícia, o ouvidor entendeu que seria possível os corsários terem sido informados da preparação da armada e da sua partida, tendo consequentemente levantado âncoras; e como

EUROPEAN ENCOUNTERS AND CLASHES IN THE SOUTH CHINA SEA II

tinham metido as chalupas dentro dos navios, faziam-se ao mar para se desviarem da armada. Logo transmitiu as mesmas informações ao almirante, e abriu as instruções que o governador lhe tinha dado, e vendo que por elas lhe era ordenado que perseguisse o inimigo com toda a diligência, e o seguisse e tentasse lutar com ele, achou que era melhor apressar o que tinha que ser feito e não perder tempo nem deixar o inimigo afastar-se mais. Nesta conformidade, a armada passou este dia de Santa Luzia, 13 de Dezembro, a colocar paveses, a pôr a artilharia em ordem, a aprontar as armas, a distribuir os homens pelos seus postos, e a prepararem-se para combater no dia seguinte, pensando que haveria de se encontrar com os corsários. O ouvidor enviou instruções particulares por escrito ao almirante, sobre o que deveria fazer e observar, por sua parte, especialmente quando se encontrasse com o inimigo, em que ambos os navios deviam abalroar e lutar com a capitânia dos corsários, que era o navio que levava todas as forças, e deduziriam outras coisas a partir das instruções dadas ao almirante [...].

Ao mesmo tempo o ouvidor notificou o almirante para que, após a meia-noite, levantasse [ferro] a armada de onde estava e saísse da baía para o mar, navegando o mais rápido possível, de modo a que ao amanhecer se encontrasse na extremidade de Valeitegui [Punta del Fuego], a barlavento do ponto onde o inimigo tinha surgido na noite de terça-feira, de acordo com o relatório das sentinelas. À hora combinada levantaram [ferro] ambas as naus, capitânia e almiranta, de Miraveles, e favorecendo-as o vento, embora pouco, navegaram durante o resto da noite rumo a Valeitegui [Punta del Fuego], sem poderem seguir as duas coracoras de serviço, por causa do mar picado com vento do noroeste, que foram atravessando para a outra banda, por dentro da baía, ao abrigo da ilha. E quando começou a amanhecer, ambas as naus da armada estavam na extremidade, descobrindo a sotavento, a uma légua, as duas naus dos corsários ancoradas, as quais, assim que se aperceberam da presença das nossas e que traziam nos mastros bandeiras de capitânia e almiranta, levantaram [ferro] de onde estavam e fizeram-se à vela, reforçando a capitânia com um grupo de homens da sua almiranta; a qual partiu para o mar, enquanto a capitânia esperou pela nossa armada, disparando algumas peças de longo alcance.

A capitânia da [nossa] armada, que não podia responder com a sua artilharia por levar as vigias

fechadas e estar amurada do lado de estibordo, decidiu avançar sobre o inimigo, e abordou a capitânia [dos inimigos] pela banda de bombordo, varrendo e limpando as cobertas da gente que nelas se encontrava; colocou a bordo uma bandeira com trinta soldados e alguns marinheiros, que se apoderaram do castelo e câmara de popa, e lhes tomaram as bandeiras de gávea e de quadra, e o estandarte que tinha içado na popa, de cores branca, azul e laranja, com as armas do conde Maurício. O mastro principal e da mezena foram despojados de todo o equipamento e velas, e uma barca grande que trazia à popa foi capturada. Os inimigos, que se tinha refugiado na proa, debaixo das xaretas, vendo sobre si duas naus com tanta determinação, enviaram pedido ao ouvidor sobre condições de rendição. Enquanto estava a ser dada uma resposta aos inimigos, o almirante Juan de Alcega, de acordo com as instruções que o ouvidor lhe tinha dado no dia anterior, para atacar juntamente com a capitânia e colar-se a ela, parecendo-lhe que aquilo já tinha terminado, e que a almiranta do corsário estava a escapar-se, e que seria bom capturá-la, deixou as capitânias e seguiu à popa de Lamberto Viesman [Lambert Biezman], com toda a velocidade, até o alcançar.

Oliber de Nort[Olivier van Noort], encontrando-se sozinho e com navio e artilharia melhores do que o ouvidor tinha, não esperou mais pela resposta aos termos que tinha pedido anteriormente, e começou a combater outra vez com a sua mosquetaria e artilharia. O combate entre as duas capitânias foi tão tenaz e renhido que durou mais de seis horas, com mortes de ambas as partes; mas os corsários estiveram sempre em piores condições, pois não restaram vivos mais do que quinze dos seus homens, e estes estavam muito estropiados e feridos. Por fim, os corsários puseram fogo à sua nau e as chamas altas subiam pela parte central e pela parte da popa. O ouvidor, para evitar danos na sua nau, teve de recolher a bandeira e a gente que tinha no navio do inimigo, e soltar-se e afastar-se dele. Assim fez e descobriu que a sua nau, com a força da artilharia de tão longo combate, como era um navio pouco fortificado, tinha uma abertura na proa e entrava tanta água que sem poder estancá-la se afundava. Os corsários, ao verem o problema do seu oponente, e que ele não os podia perseguir, apressaram-se, com os poucos homens que lhes restavam, a apagar o fogo da sua nau, e tendo-o conseguido, puseram-se em fuga

ENCONTROS E DESENCONTROS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA II

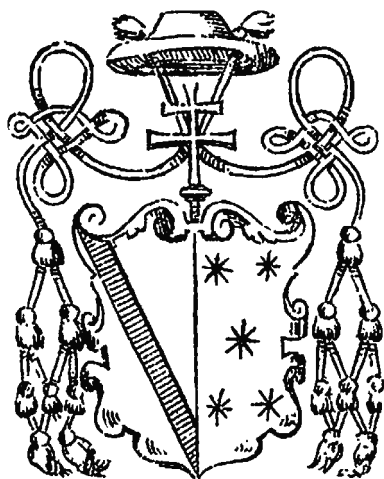
com a tripulação que lhes restava. E [a nau], destroçada por todas as partes, despojada de equipamentos e sem gente, chegou ao Bornéu e a Sunda, onde foi vista tão enfraquecida e desfeita que parecia impossível navegar ou ir mais além sem naufragar.

A capitânia espanhola, que estava muito atarefada a tentar resolver a grave situação em que se encontrava, não pôde ser ajudada, porque estava só e longe de terra, e por conseguinte afundou tão rapidamente que os homens nem puderam desarmar-se, nem descobrir qualquer coisa que lhes pudesse valer. O ouvidor não abandonou a nau, embora alguns soldados lhe pedissem para entrar na barca que traziam à popa e da qual se apoderaram para nela escapar, com a qual fugiram e foram embora para impedir que outros lha retirassem. Quando a nau se afundou, o ouvidor nadou continuamente durante quatro horas, com as bandeiras de quadra e o estandarte dos inimigos que levava com ele. Chegou a uma pequena ilhota deserta, a duas léguas, chamada Fortuna, onde também se salvou alguma gente da nau que teve mais resistência no mar.

Outros pereceram e afogaram-se, porque nem sequer tinham conseguido desarmar-se, e estavam

exaustos devido à luta feroz com os inimigos. Os que morreram nesta ocasião foram cinquenta no total [...]. O almirante Juan de Alcega, tendo alcançado Lamberto Viesman [Lambert Biezman] ligeiramente depois do meio-dia, capturou-o com pouca resistência; e embora depois tenha visto passar a nau tão destroçada de Oliber de Nort [Olivier van Noort], não a seguiu. Pelo contrário, sem parar mais tempo, voltou com a almiranta a Miraveles, deixando a presa com alguns dos seus próprios homens que tinha posto a bordo para o seguirem. Também não procurou a capitânia dele nem fez qualquer outra diligência, presumindo que se algum infortúnio tivesse acontecido poderia ser culpado por deixar a capitânia sozinha com os corsários e procurar Lamberto Viesman [Lambert Biezman] sem ordens do ouvidor, contrariando as instruções que lhe tinham sido dadas por escrito, e temendo que se se fosse juntar ao ouvidor depois de o ter deixado sofreria as consequências⁴.

O ouvidor, ao anoitecer, levou os feridos e os homens que tinham escapado na ilhota de Fortuna na barca da sua nau, que ele encontrou naquele porto, juntamente como a barca dos corsários e uma coracora que chegara até lá. E no dia seguinte deixou-os em Luzón [...], a trinta léguas de Manila, onde os abasteceu com provisões, tão depressa quanto foi possível. Além disso, explorou a costa e ilhas vizinhas com barcas rápidas, à procura da sua almiranta e do corsário capturado, que foi levado para Manila, com vinte e cinco homens vivos e o almirante [inimigo], dez peças de artilharia, e uma quantidade de vinho, óleo, panos, tecidos, armas, e outros bens que transportava. O almirante e os holandeses da sua companhia foram garrotados por ordem do governador. Assim terminou esta jornada, com a qual foi evitado o dano que se pensava que os corsários infligiriam nestes mares, se tivessem neles permanecido com os objectivos que tinham, embora com muito prejuízo dos espanhóis, pela perda da sua capitânia, o que não teria acontecido se as ordens do ouvidor tivessem sido observadas. **RC**



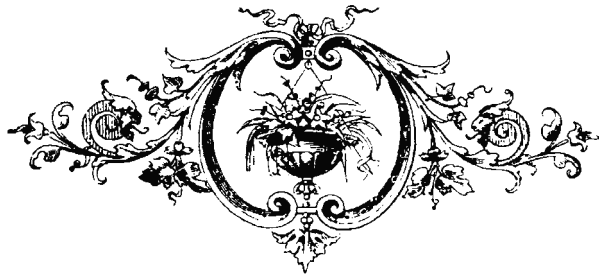
NOTAS

- 1 Navios da armada de Olivier van Noort.
- 2 No original, *Santo Antonio*, por equívoco.
- 3 No original *Santo Antonio*.
- 4 Alcega seria condenado por causa do aparente acto de desobediência

a que Morga aqui se refere. Contudo, tanto o relato holandês abaixo transcrito, como outros testemunhos espanhóis, sustentam que ele não permaneceu junto da nau capitânia por ter entendido que esta dispensava a sua ajuda.

Olivier van Noort in Manila and Brunei, 1600

Anonymous



This text comes from the abbreviated version of Olivier van Noort's

(1598=1600) round-the-world account, composed

for the *Begin ende Voortgang* collection of Isaac Commelin, published in Amsterdam in 1645. The respective original version was published by Cornelis Claesz, in the same city, circa 1602. This passage contains the Dutch version of the naval battle that set Captain Olivier van Noort against Spanish procurator Antonio de Morga off Manila, in December 1600. After crossing the Pacific, the ships *Mauritius* and *Eendracht* met in Filipino waters where they expected to capture the riches of a Chinese vessel or to intercept the galleon *Santo Tomas*, which sailed from Mexico. This was the first of a series of Dutch attacks against Spanish positions in the Philippines and against the normal operation of the Manila-Acapulco shipping route. Those attacks were only to cease when Spain recognised the independence of the United Provinces of Holland with the signing of the Westphalia Peace treaty of 1648. After the aforesaid battle, Van Noort managed to take his ship to the island of Borneo. The Borneo landfall was to prove especially useful to the Dutch given the possibility of learning a great deal on the nature of the main trading outposts of Southeast Asia, as well as on the trade routes ensured by communities from distant latitudes, namely the Chinese. There is a noteworthy moment when they sail by a Japanese vessel carrying the red seal and led by a Portuguese captain. It was one of the ships sailing under license of the central Japanese government but whose crew, as this interesting account testifies, could also be of European origin.

Source: *De reis om de wereld door Olivier van Noort, 1598-1601*, ed. J.W. Ijzerman [2 vols., Amsterdam: Linschoten-Vereeniging, 1926, pp. 116-133]. The following passage was translated from the Dutch to English by Gijs Koster.

O presente texto tem origem na versão

abreviada da narrativa da volta ao

mundo de Olivier van Noort (1598=1600),

composta para a colectânea *Begin ende Voortgang*, de Isaac Commelin, publicada em Amesterdão, em 1645. A respectiva versão original foi editada por Cornelis Claesz, na mesma cidade, por volta de 1602. Começamos por encontrar neste trecho a versão holandesa da batalha naval que opôs o capitão Olivier van Noort ao ouvidor espanhol Antonio de Morga ao largo de Manila, em Dezembro de 1600. Depois de terem atravessado o Pacífico, os navios *Mauritius* e *Eendracht* reuniram-se nas Filipinas, em cujas águas esperavam poder capturar as riquezas de um navio chinês ou interceptar o galeão *Santo Tomas*, que vinha do México. Tratou-se do primeiro de uma longa série de ataques holandeses contra as posições espanholas nas Filipinas e contra o regular funcionamento da linha marítima que unia Manila a Acapulco. Esses ataques apenas cessariam no momento em que a Espanha reconheceu a independência das Províncias Unidas da Holanda, com a assinatura da Paz de Vestefália em 1648. Depois da referida batalha, Van Noort conseguiu levar o seu navio até à ilha de Bornéu. A escala em Bornéu revelar-se-á particularmente útil para os holandeses, pois aí aprendem muito sobre a realidade dos principais entrepostos comerciais do Sudeste Asiático, assim como sobre os circuitos mercantis assegurados por comunidades procedentes de paragens distantes, designadamente a chinesa. De assinalar o momento em que se cruzam com uma embarcação japonesa portadora do “selo vermelho”, cujo capitão era português. Tratava-se de um dos navios que circulavam com licença do governo central nipónico, mas cuja tripulação, como se vê por este interessante testemunho, também podia ser de origem europeia.

Fonte utilizada: *De reis om de wereld door Olivier van Noort, 1598-1601*, ed. J.W. Ijzerman [2 vols., Amesterdão: Linschoten-Vereeniging, 1926, pp. 116-133]. O extracto que se apresenta foi traduzido de neerlandês para inglês por Gijs Koster.

ENCONTROS E DESENCONTROS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA II

On the 14th of the same month on a Thursday morning, the wind still blowing strong from east-northeast, while we were lying there with both topmasts shot through, we saw two sails come out of the entrance to Manila, which at first we took for some frigates. The general¹ sent the sloop with some men to the yacht, saying he would weigh his anchor to go and take a look at them, but when they came closer we saw that they were big ships that wanted to 'talk' with us, as we noticed later. Therefore, we immediately hoisted our topmasts and readied all our ordinance and weapons to fight those of Manila. And when our men in the sloop returned on board, we struggled to winch the anchor because we were unable to pull in even a fathom of rope. Consequently, we were forced to cut the rope and abandon the anchor because the ships were drawing very close to us, and we saw clearly that they were warships from Manila with their flags on top.

Our admiral, being under sail, drew somewhat closer to the yacht and at first shouted to it that we had to keep sailing it gently with the wind to make good use of our ordinance. Then again later the admiral shouted to us to confront them because they were to windward from us, whereupon he immediately luffed close to them. The admiral of Manila², being the foremost, approached us, and after we had discharged our guns at him, he immediately boarded our ship with part of his men. These attacked us in a great fury, wearing gilded helmets and shields, very well equipped, clamouring and shouting "*Maina peros*" [*Amainad perros*], so we withdrew under the crooks net, for which reason they thought already to have gained mastery of the ship because they outnumbered us by six or seven men to one. Thereupon from underneath we gave them with lances and muskets such a welcome that their fury quickly cooled because a part of them remained lying on their backs.

Meanwhile their vice-admiral³ also came to us, but, thinking that his men had already captured our ship (because we were getting tired), he followed our yacht, which with its topsails hoisted and before the wind had sailed away from the admiral, hoping (as we suspect) thus to steer clear of him, but the vice-admiral of Manila followed it. For the most part of the day the admiral of Manila lay fastened to our board because his bower anchor was stuck to the crooks net that stood in front of our mast, so the net was badly torn to pieces and made us quite exposed; they vigorously shot

through our ship with muskets and heavy guns, and neither were we standing still on our side, so we became tired and exhausted because many of our men were wounded. Noticing this, the admiral went downstairs, threatening his own men that, if they would not fight, he would set fire to the gunpowder, which was why they took courage again, so some wounded and others came out to keep up the fight to the last man. The enemy also began to become very tired, and many of his men fell overboard.

It is true that they had two Chinese sampans full of men lying ready, but these did not dare to approach because of our guns, so those from Manila became very disheartened, struggling only to get their ship loose from our board, which cost them a lot of trouble. Meanwhile, we bombarded them with our heavy guns, for the last time doing so for only a little while when they had already disengaged, but after that we saw their ship go down. It sank in a short time steep down, such that one saw neither top nor mast anymore. There we saw our enemies before our eyes swimming naked and clamouring, "*Misericordia!*"

According to our estimate, there must have been two hundred swimming in the water, besides which there were those who had drowned in the ship and had thus lost their lives. We lowered our foresail because our main yard had been cut off, and all the main cables were in tatters. What gave us most trouble was the fire that by our shooting had entered between the boards, so we feared we might all be burned, but at long last we succeeded in extinguishing it, so God almighty in His mercy saved and protected us from this danger and heavy attack, for which we cannot sufficiently thank and praise Him because He so miraculously granted us so incredibly great a victory.

When we had gotten rid of the enemy, we brought our ship in order again as best we could and sailed on the little foresail through the heads of those who were lying and swimming there, some of whom we killed by stabbing them to death with lances and discharging heavy guns among them. Among them was also a priest or monk whom we recognized by his tonsure. On our ship five Spaniards lay dead, whom we threw overboard. On them we found a small silver box with little pieces of paper full of incantations of male and female saints to save them because by these the priests and monks guarantee them their safety. Consequently, in these countries people are more

EUROPEAN ENCOUNTERS AND CLASHES IN THE SOUTH CHINA SEA II

superstitiously adhering to the Papist religion than they are in Rome or Spain.

Of our men five lost their lives and twenty-six were wounded.... Previously in our ship we had been fifty-three men, young and old, of whom we lost the aforesaid persons. Subsequently, the wounded were bandaged by a good surgeon whom we had with us, called Alexander Courtmans of Antwerp.

While we were under sail, we spotted the vice-admiral of Manila with our yacht, which was a good two miles away from us; then we were not sure how things were on it, but we estimated that our yacht must have been in their power because it seemed to us that its flag, which it had been flying previously, had been lowered, and that the one of Manila was on top. It also seemed impossible that it could have resisted such violence by the Spaniards since it was not carrying more than twenty-four or twenty-five men and boys, and very weak men at that, whereas the ships from Manila were as large as three hundred *last*⁴ because on each of the two ships there may have been as many as four or five hundred men, both Spaniards and Indians, with as many as ten pieces of ordinance.

These ships from Manila were made in addition by the governor when he had learned that we were on the coast, and they are the same two ships that yearly sail from Manila to Mexico loaded with silk and other valuable merchandise. These they had fitted out to chase us away from the coast because they do not want any other nations to come and trade there. They had thrown a contingent of Spanish soldiers on them with Indians who are quite familiar with handling muskets and other weapons (having been instructed and trained in this by the Spaniards). The governor of Manila is called Francisco Tello, who has been nominated to this position as the representative of the king of Spain. He holds his main court in Manila, governing all these islands and levying tribute from the Indians, as was explained previously. They trade with those from China, who come there and bring silk, gold, musk and other valuable merchandise that is then again sent from Manila to Mexico by means of these aforesaid ships.

Therefore, we set course away from the island in the direction of the island of Borneo to repair ourselves a bit there and to refresh ourselves because we were totally out of sorts, because our mainsail and rigging had been cut to pieces, and the entire board was equally

in pieces, so we were not at all in a condition to confront the other ship from Manila. By evening, we set our course southwest, and in the night we passed between two islands [Golo and Mindoro], the wind coming from the northeast....

On the 26th of the same month in the afternoon we entered the bay of Brunei. This is a very large bay, bending inwards in the shape of an arm, with some islands lying to seaward such that the bay all around comprises a distance of some two or three miles. It is very bad water, and everywhere has a very good clay soil to anchor in, so there is no sea running hollow, not more than in some rivers. There they also catch much fish because these islands are densely inhabited by fishermen, who came aboard our ship in droves, selling us fish for cloth. We lay in the west of the bay at a cape or tongue of land, about the shot of light cannon away from the land. The king of Brunei had a fleet lying at a cape of one of the islands to keep guard and to protect the fishermen. The commander of the guards drew up alongside and said through the Chinese pilots, who were quite fluent in the local language, that he had been placed here by the king to keep guard, and that he would report on us to him, and furthermore that the city of Brunei was situated another three miles upstream on a river.

The general sent a Chinese who was aboard our ship with a present to the king of Brunei with the message that we had come here in his land as friends and that we would never do the least injustice to any of his people, desiring to trade for business and merchandise. What we kindly requested him was that he allow us to be provided with victuals and water for money, and we wanted to return the favour with our ship and merchandise. The next day many proas drew up alongside our ship bringing fruits, poultry, water and fish, which the general made us buy for cloth. They were very eager to get Chinese cloth, of which we had obtained a little bit off Manila, but they did not want to have the cloth from our country. Some noblemen came alongside to take a look at the ship, to whom the general showed all friendship by giving them presents and in other ways in order that we might trade freely with them.

On the 28th of the same month, the Chinese pilot came, whom the admiral had sent to the king of Brunei. With him in a big proa came one of the servants of the king. On the proa stood the banner of the king with

ENCONTROS E DESENCONTROS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA II

two metal basses in front. Among them was a Chinese from Patane, who enjoyed great trust with the king. Our Chinese pilot informed us that the Bruneians refused to believe us, thinking that we were Spaniards, with whom they were at war⁵, because they said there was another ship on the coast which they thought to be of our fleet. A Portuguese bark had also passed Brunei, which had sent a man there to warn them that we were not merchants, which was why they would not really dare to trust us. But the servants of the king said that they now saw that the contrary was the case, that we were not Spaniards, about which they were glad, and that they wanted to report this to the king.

They also told us that the king had understood that we were another nation and that he would like to have one of our men on land to see him. To this the general answered he would be pleased to do so, provided that the king would leave one of his men as a hostage, and they said they would propose this to the king. Thereupon the general, as a token of respect, gave them some weapons and muskets to bring them to the king because it is a custom here that whatever strangers come here have to pay some homage. Thus they went back, and we honoured them by firing some salutes.

The aforesaid Chinese pilot again went with us to Brunei, to see whether any business could be done. However, here in Brunei they do not grow spices, but they do have the best camphor of all of the East Indies, which they value very much, estimating a pound of it at twenty reals of eight, and one would also not be able to buy three or four hundred pounds. Otherwise, there is nothing on which one could make a big profit because everything is bought up by the Portuguese. Moreover, we traded with the fishermen and farmers, who came on board with various kinds of fruits and poultry with which we provided ourselves, and we also had all our casks filled with water....

This island of Borneo is one of the largest islands of the East Indies, and the city [of Brunei] is situated in a marsh, and everywhere one has to use proas or boats to go from house to house. There are some two to three thousand houses there. Moreover, landward they have many houses and gardens; the place is very populous. And they are big robust men, always having their weapons with them even if they are mere simple farmers or fishermen. These weapons consist of bows and long blowpipes, at the end of which there is iron, like a javelin in our country. They have a quiver in

which there are some twenty to thirty arrows, all of them poisonous. These they blow out with great force, and when someone has been wounded by them so that he bleeds, he must die by the power of the poison with which the arrows have been smeared.

They are all of them Muslims of the creed of Muhammad and would rather die than eat pork, which is why there are no pigs here. They also take as many wives as they can feed. The women here are very robust. Many came on board to trade, with which they seek to make a profit, and when our men improperly pointed at them or laid their hands on them, they offered resistance against this. Nay, they would even have stabbed them in the skin with a javelin or a blowpipe. They look brown like other Indians and dress in some cloth wrapped around the body, but the commoners usually go naked. Nevertheless, they also usually have a dress in yellow or some other colour which they can wrap around their body in several ways. Moreover, they wear a turban on their head that is also made of thin cotton cloth.

The king of Brunei is a youth who is still under guardianship because his uncle, who is an old man, rules in his stead. They keep their court in the city of Brunei with many slaves and a large following. The nobles or those who are relatives of the king live in great state. Of these, some came alongside our ship in proas with an awning protecting them against the sunlight. In speaking, these nobles maintained an air of gravity, and they were greatly respected. In the middle of the proa stood a table on which some silver vessels had been placed, in which they keep the betelnuts and chalk they continually chew on.

We lay in the bay of Brunei and had already taken in a reasonable stock of water without obtaining profit from our business.... Therefore, the general decided with the common officers to sail thence to Java and the city of Bantam to see whether we could make a deal or do business with our merchandise, and so we made preparations to set sail from there....

On the 3rd of the same month, ... at daylight, having the wind from the land, we weighed the anchor and made sail. When we were underway, we saw a ship positioned behind us, which we approached. It was a sampan that came from Japan and wanted to go to Manila, but because of a storm, it had drifted off course and had been forced to put in here at Brunei to lay in a fresh provision. And it had to stay there another four

EUROPEAN ENCOUNTERS AND CLASHES IN THE SOUTH CHINA SEA II

months to await the monsoon before it could arrive in Manila. The general had its captain draw up alongside our ship. He was a fat old man from Port a Port, called Emanuel Luis. He had long lived in Malacca and Macao, in China, but now he lived in Japan, in a city called Nagasaki. He had sailed from a harbour or island called Kyushu two months ago. Most of his men were native Japanese who had their heads shaved in the manner customary in that country. His pilot was a Chinese.

This captain informed us that in Japan a big Dutch ship had arrived from the fleet of Pieter Verhagen⁶. It had miserably drifted off course because most of its men had died of hunger and disease. When they arrived, there they were only twenty-five men, of whom another eleven had since died, so only fourteen of them were alive. The place where they first arrived is called Bungo, situated at 34 degrees 40 minutes. And the king of Japan ordered the ship to be brought to another harbour, called Tosa⁷, situated at 36 and a half degrees, where the ship is lying at four anchors in a good harbour. This aforesaid captain also said that all its men were free and at liberty to go where they pleased, and that they had also been given permission to build a small ship to sail to wherever they pleased, but were unable to do so.

So much was clear to us that this was the admiral of Verhagen's fleet of ships, a ship of about 250 last. They had made the crossing with two ships, one of which they had been forced to abandon because, as the Portuguese captain said, it was carrying a lot of ordinance with many reals of eight and much merchandise. The general entertained the captain as handsomely as he could, bought some hams and other victuals from him, and paid him to his satisfaction, begging him that (when he would be back in Japan) he would do the Hollanders⁸ all the favours that were within his power. This he promised to do, and he very much wanted the admiral to give him a flag of our country, with a passport, which was given him in the name of His Excellency. With those he returned to his ship, saying that he would put in at the harbour of Brunei and there await the time of the monsoon to sail to Manila.

On the 5th of the same month in the morning, the wind being east, we weighed our anchors and sailed out of the entrance to Brunei on a northern course. On our port side lay some shoals, which we passed over at five or six fathoms. Having come outside the bay, we set our course northwest to seaward, and having come some way onto the sea, we set our course west, with a fair wind blowing from the northeast. **RC**

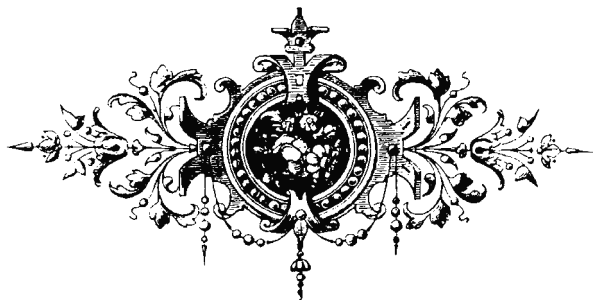
NOTES

- 1 In 17th century European navies, the general was the first in command, followed by the admiral.
- 2 Antonio de Morga.
- 3 Juan de Alcega.
- 4 One *last* equals about 2,000 kg.
- 5 Brunei had periodic clashes with the Spaniards from Manila, who repeatedly tried to control the sultanate.

- 6 The ship *De Liefde*, commanded by Captain Jacob Quaeckernaeck of Rotterdam.
- 7 The Dutch text has Atonza.
- 8 The term does not refer to all Dutchmen (which is modern Dutch usage) but only to the inhabitants of the Province of Holland.

Jacob van Neck's Fleet on the China Coast, 1601

Roelof Roeloffsz



In June 1600, Jacob van Neck sailed from the Netherlands bound to the East Indies as the admiral of a fleet

composed of six vessels. This armada was commissioned by the *Oude Compagnie*, or Old Amsterdam Company. On the equatorial area, the three fastest ships sailed ahead, arriving in Bantam, on the island of Java, in March of the following year. There, the fleet was again divided: while one of the ships sailed back to the Netherlands filled with a shipment of pepper, the remaining two – the *Amsterdam* and the *Gouda* – headed to the Moluccas islands. In Tidore, Van Neck would attempt to conquer the Portuguese fortress. Defeated, he chose to head to Patane, together with a ship that should have arrived at Ternate in the meanwhile. A sudden storm threw the ships towards the coast of China. On 27 September they were in sight of Macao. The Dutch tried to land twice but were prevented from doing so by the defences of the city, under the command of the captain-general of the annual Japan voyage, Dom Paulo de Portugal, who was also governor of the territory while waiting for the monsoon that would take him to Nagasaki. Besides immediate casualties, some seventeen out of the twenty Dutch prisoners were executed in Macao. Jacob van Neck returned to Holland in July 1603. The following passage is taken from the account of this voyage by Van Neck written by Roelof Roeloffsz, who was on board the flagship. It was published for the first time in volume VIII of *Petits Voyages* by Johann Theodor and Johann Israel de Bry (Frankfurt, 1606), and was again printed in the collection *Begin ende Voortgang* of Isaac Commelin (Amsterdam, 1645).

Source: René-Auguste Constantin de Reneville, “Relation du Second Voyage de Jaques van Neck, Amiral Hollandois, aux Indes Orientales” [1606], in *Recueil des Voyages qui ont servi à l’établissement & aux progrès de la Compagnie des Indes Orientales* [Tome II, I Part, Amsterdam: Frederic Bernard, 1725, pp. 174-177]. The text was translated from the French into English by Maria Manuela da Costa Silva.

Em Junho de 1600, Jacob van Neck partiu dos Países Baixos com destino às Índias Orientais como almirante

de uma esquadra de cinco naus e um patacho, armada por conta da Oude Compagnie ou Companhia Velha de Amesterdão. Na zona do equador, os três navios mais rápidos tomam a dianteira, chegando a Bantam, na ilha de Java, em Março do ano seguinte. Aqui, produz-se nova separação da esquadra: enquanto uma das naus vai regressar aos Países Baixos carregada de pimenta, as duas restantes – a *Amsterdam* e a *Gouda* – dirigem-se para as ilhas de Maluco. Em Tidore, Van Neck tentará conquistar a fortaleza portuguesa. Derrotado, opta por dirigir as suas duas naus para Patane, juntamente com um patacho que entretanto deveria ter chegado a Ternate. Uma tempestade imprevista acaba por lançar estes três navios de encontro às costas da China, chegando à vista de Macau a 27 de Setembro. Os holandeses tentam desembarcar por duas vezes, mas são impedidos pelas defesas da cidade. Estas actuavam sob as ordens do capitão-mor da viagem anual ao Japão, Dom Paulo de Portugal, que exercia o cargo de governador do território enquanto esperava a monção para seguir para Nagasáqui. Além de terem sofrido de imediato várias baixas, uns 17 de entre os cerca de 20 holandeses que foram aprisionados pelos portugueses nessas duas ocasiões acabaram por ser executados em Macau. Jacob van Neck regressou à Holanda em Julho de 1603. O trecho seguinte é retirado do relato desta viagem de Van Neck escrito por Roelof Roeloffsz, que seguia a bordo da nau capitânia. Foi publicado pela primeira vez no volume VIII das *Petits Voyages* de Johann Theodor e Johann Israel de Bry (Frankfurt, 1606) e voltou a ser impresso na colectânea *Begin ende Voortgang* de Isaac Commelin (Amesterdão, 1645).

Fonte utilizada: René-Auguste Constantin de Reneville, “Relation du Second Voiage de Jaques van Neck, Amiral Hollandois, aux Indes Orientales” [1606], in *Recueil des Voyages qui ont servi à l’établissement & aux progrès de la Compagnie des Indes Orientales* [Tome II, I Parte, Amesterdão: Frederic Bernard, 1725, pp. 174-177]. O texto foi traduzido de francês para inglês por Maria Manuela da Costa Silva.

On September 20, at about two o'clock in the afternoon, they were near the islands of the great Chinese Empire, where they cast anchor. The general¹ sent his launch with rowers and his pilot to check whether they could go any further. On its way, the launch met a small fishing boat and asked the fishermen where the island of Saint John [Shangchuan] was. The fishermen showed seven fingers and indicated the east, from which they concluded that they meant that the island was seven leagues to the east. When separating, the fishermen offered a big fish, for which the pilot wanted to pay, but they refused to take the money.

On the 27th, while travelling around the islands, they saw a big city built very much like the Spanish cities. They were very surprised and cast anchor at about half a league from the city. One hour later they saw two Chinese boats coming with an entire family in each boat, meaning the husband, the wife and two or three small children. These people said that the city they were seeing was called Macao, which increased even more the Dutch's surprise, who did not understand how they had advanced so much up the Canton river or passed beyond so many islands and shoals. But their happiness was as large as their surprise. They promptly sent a dinghy with a man who spoke Malay and another one who spoke Spanish to find out how things stood in that city.

The dinghy did not return to the ship on that day. The next morning they discovered from the top of the ships many people assembled on the top of a mountain, which caused annoying suspicions, the sailors fearing that their comrades who had gone ashore were to be killed, as they had heard from Jan Huygen van Linschoten that the town of Macao was inhabited by the Portuguese and that they had there a commander and a bishop². Thus, it was everybody's opinion that they should go and cast anchor nearer the town. With this purpose, they sent the big launch with the first pilot to sound the bottom. Once the pilot had sounded the bottom, he made a signal to indicate that it was deep enough. But it was not possible to go any further as a result of the strong wind that was blowing, and instead of weighing anchor, it was necessary to cast yet another one.

The city inhabitants, seeing that neither could the vessels approach nor the launch get back to the ship, sent five junks equipped to attack it. The crew of

the launch, seeing them approach furiously, lifted the hook and set sail. But the junks, which were better sailing-ships than the launch, grappled it and took it under the eyes of the vessels in spite of the brave defence put up by the crew and having driven off the junks twice. This deadly adventure deprived the Dutch of their first pilot, named Jan Dirckszoon of Enkhuisen, a leading seaman of the admiral, and some yacht sailors....

On October 3, the Dutch had developed their best efforts to take a junk and to send letters to Macao asking for the return of the prisoners, and having been many times in danger as a result of the bad weather and at risk of running aground on the river bank, it was decided to pursue the course to Patane and there seek for the means to retrieve the prisoners. With this purpose, the ships followed their course between the islands and the Chinese mainland. After passing with great difficulty and nearly always with the sounding line nearby, between banks and shoals, with no indication from the natives, at three o'clock in the afternoon they were at the same place where they had cast anchor for the first time in Chinese waters. It was rather constraining to find themselves in a place of which they had no knowledge.

The general then decided to assemble the crews and ask them whether they were aware of a means that could get the prisoners back. No one was able to give an idea, and it was then decided by common consent to continue the voyage. The general had them as witnesses for their endeavours to get their companions back from captivity. [By letters found later, in a carrack taken by the Dutch, it became known that the two most important persons among these twenty prisoners were transferred to Goa, and that the others were hanged in Macao.] **RC**

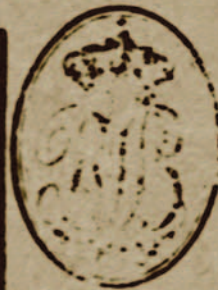
NOTES

- 1 Jacob van Neck.
- 2 A reference to the *Itinerario* of the Dutch traveller Jan Huygen van Linschoten, published in 1596 in Amsterdam.

Da Tierranã p. & p. a
RELACAM ANNAL
DAS COVSAS
QVE FEZERAM
OS PADRES DA COMPANHIA
DE IESVS NAS PARTES DA INDIA
Oriental, & no Brasil, Angola, Cabo verde, Guine, nos annos
de seiscentos & dous & seiscentos & tres, & do pro-
cesso da conuertam, & chistandade daquellas par-
tes, tirada das cartas dos mesmos padres
que de lá vieram.

*Pelo padre Fernam Guerreiro da mesma
Companhia, natural de Almodouvar
de Portugal.*

Vay diuidido em quatro liuros. O primeiro de Iapã
O II. da China & Maluco. O III. da India.
O IIII. do Brasil, Angola, & Guiné.



*Em Lisboa: Per Iorge Rodrigues im-
preſor de liuros.*

ANNO M. D. CV.

Assalto Holandês a Macau, 1601

Fernão Guerreiro, S. J.



Encontramos neste trecho uma versão portuguesa dos acontecimentos vividos em Macau

entre finais de Setembro e os primeiros dias de Outubro de 1601, em consequência do confronto com os três navios holandeses capitaneados pelo almirante Jacob van Neck. A redacção é da autoria do jesuíta português Fernão Guerreiro e apareceu integrada no volume II das suas *Relações anuais* sobre as actividades dos missionários da Companhia de Jesus da Província de Portugal, publicado em Lisboa em 1605. Responsável durante algum tempo pela Casa de Provação do Monte Olivete, situada nos arredores de Lisboa, o padre Guerreiro foi ainda vice-propósito da Casa Professa do Colégio de S. Roque. Pelas funções que ocupava, tinha acesso privilegiado à correspondência remetida de além-mar pelos seus confrades. Os assuntos relativos à Missão da China mereceram-lhe uma atenção constante ao longo dos cinco volumes que publicou em Portugal entre 1603 e 1611 com base nessa mesma correspondência missionária. Neste caso, as fontes que utilizou permitiram-lhe reconstituir com bastante detalhe as medidas defensivas adoptadas em Macau assim que foi presentida a chegada da armada de Van Neck. Em paralelo, esta reconstituição do episódio macaense de 1601 permite-nos vislumbrar o ambiente religioso – com toda a intransigência típica da Contra Reforma – que enquadrou o suplício dos cativos holandeses.

Fonte utilizada: Fernão Guerreiro, S. J., *Relação Anual das Coisas que Fizeram os Padres da Companhia de Jesus nas Partes da Índia Oriental* [tomo II, 1605], ed. Artur Viegas [Coimbra: Imprensa da Universidade, 1930, vol. 2, pp. 236-237]. Texto modernizado por Rui Manuel Loureiro.

This passage is found in a Portuguese version of the events that took place in Macao

between the end of September and the first days of October 1601, resulting from the fight with the three Dutch ships under the command of Admiral Jacob van Neck. The author is the Portuguese Jesuit Fernão Guerreiro and the text appeared as part of volume II of his *Relações anuais* on the activities of the missionaries of the Society of Jesus of the Province of Portugal, published in Lisbon in 1605. For a period, Father Guerreiro was responsible of the Casa de Provação do Monte Olivete, located in the outskirts of Lisbon, and vice-rector of the Casa Professa do Colégio de S. Roque. Due to his position, he had privileged access to the overseas mail dispatched by his colleagues. The affairs concerning the Mission to China deserved his constant attention throughout the five volumes he had published in Portugal between 1603 and 1611 based on that very correspondence. In this case, the sources he used allowed for a rather detailed reconstruction of the defence measures adopted in Macao as soon as the arrival of Van Neck's armada was foreseen. Simultaneously, this reconstruction of the Macanese episode of 1601 allows a glimpse into the religious atmosphere – steeped in the typical intransigence of the Counter Reformation – which surrounded the suffering of the Dutch prisoners.

Source: Fernão Guerreiro, S. J., *Relação Anual das Coisas que Fizeram os Padres da Companhia de Jesus nas Partes da Índia Oriental* [tome II, 1605], ed. Artur Viegas [Coimbra: Imprensa da Universidade, 1930, vol. 2, pp. 236-237]. The text was updated by Rui Manuel Loureiro.

ENCONTROS E DESENCONTROS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA II

Houve este ano nestas partes grandíssimas tormentas, assim no mar como na terra. As da terra foram tão bravas que derrubavam as casas e, quando menos, destelhavam as telhas. No nosso Colégio [de S. Paulo], por estar em sítio alto, fizeram grande dano, derrubando parte dele, que por suceder depois de reparado do incêndio não causou pequena perda. No mar, entre outros danos, [a tormenta] deu à costa daqui a catorze léguas com uma das naus que vinham da Índia, na qual, além das drogas, se perderam só em *reales* quatrocentos mil pardaús, que era quase todo o cabedal da gente da Índia de negócio. Morreu também muita gente afogada e outra lanceada e ferida com a pregadura e lanças que andavam sobre as ondas do mar. E antes que se perdesse a nau, algumas pessoas também foram mortas com um raio que sobre ela caiu. Outras duas naus – em uma das quais vinham dez padres nossos – chegaram aqui destroçadíssimas, principalmente a dos padres, a qual temos que Deus livrou milagrosamente, conforme ao extremo de perigo a que chegou, pelos muitos serviços que os padres nela tinham feito.

Um dia depois da chegada destas naus apareceram ao mar outras três, que vinham tão seguras e com as velas tão estendidas como se não lhes tocara a tormenta passada. Eram duas delas grandes e um patacho pequeno¹. Entendeu-se logo serem de inimigos, porque nenhuma se esperavam de parte alguma, por serem chegadas as da Índia e não haver monção para virem doutra parte. E porque esta cidade não tem muros nem fortaleza nem presidio algum de artilharia e soldadesca², não se dando os [cidadãos] da terra por seguros em suas casas, recolheram toda [a] sua prata e mais fato neste Colégio [de S. Paulo], pedindo juntamente ao Padre Reitor que, em caso que os inimigos tentassem desembarcar, lhes desse licença para suas mulheres e famílias se recolherem da nossa cerca para dentro. Porque, ganhando os inimigos a praia, determinavam retirar-se ao Colégio, por estar mais alto e defensável, e se caso fosse que Deus os quisesse castigar, permitindo que os inimigos

prevalecessem, se consolavam [de] acabar entre os padres. Estava aqui por capitão-mor Dom Paulo de Portugal, que logo pôs com muita presteza em ordem a gente que havia na terra, no melhor modo que a brevidade do tempo sofreu e se foi pôr no posto para onde os inimigos [se] encaminhavam. Os quais, surgindo bem perto de terra com grandes bandeiras brancas por popa, lançaram um esquife da nau capitânia, que com onze homens se veio chegando a terra para a reconhecer a saber onde estavam. Este [esquife] foi logo tomado por uns barcos nossos, e trazidos dois deles diante do capitão, onde disseram ser holandeses que vinham buscar veniagas e assentar comércio naquelas terras. E porque alguns dos outros companheiros destes disseram que as naus traziam setecentos homens, estiveram os nossos toda a noite em vigia.

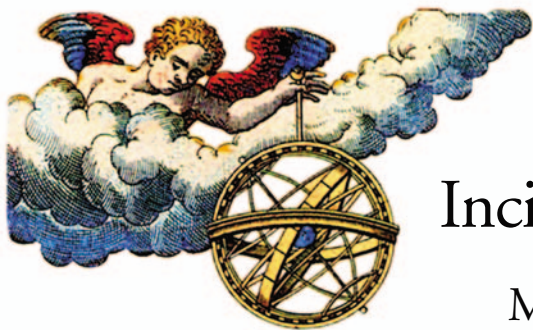
Ao outro dia pela manhã, vendo os inimigos que os seus do esquife não tornavam, lançaram o patacho, o qual vinha entrando pelo canal defronte da cidade e sondando a entrada. Saíram-lhe três ou quatro embarcações nossas, que logo o tomaram com nove homens, em que entravam o piloto e [o] feitor da nau capitânia³, quatro peças de artilharia e outros apetrechos de guerra. As naus, vendo tomado [o] seu patacho, se levantaram logo e foram surgir dali a dezoito ou vinte léguas, o que sabendo o capitão-mor [logo] armou seis navios de remo, e estando já prestes e embarcado para os ir buscar lhe veio recado que eram idos. Dos que ficaram presos, morreram os mais deles por justiça, mas foi Nosso Senhor servido que, por meio dos nossos [padres], todos se reduziram e acabaram confessando a fé católica e obediência ao Sumo Pontífice. Confessaram-se sacramentalmente muitas vezes e mostraram que morriam mui consolados, pedindo perdão a Deus e aos circunstantes. **RC**

Nota do Editor: Muito embora este texto tenha sido anteriormente publicado na *Revista de Cultura* n.º 31 (Abril/Junho 1997), pareceu justificar-se a sua inclusão nesta antologia por se tratar de um dos raros depoimentos portugueses sobre o grande assalto holandês a Macau.

NOTAS

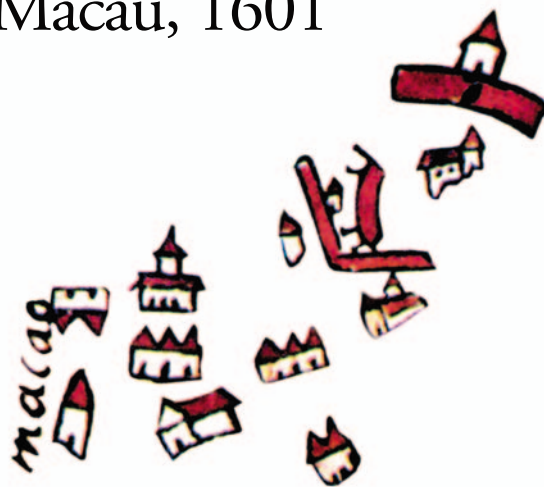
- 1 Referência aos navios de Jacob van Neck, que pouco antes haviam atacado a fortaleza portuguesa de Tidore.
- 2 Nos primeiros anos do século XVII, Macau ainda não possuía edificações militares, quer pela proibição imposta pelos mandarins

- chineses de se construírem edifícios aparatosos, quer pela ausência de ameaças sérias à segurança da cidade vindas do mar.
- 3 Respectivamente Jan Dirckszoon e Martinus Apius.



Incidente em Macau, 1601

Martinus Apius



Pouco ou nada se sabe sobre a vida de Martinus Apius, nome latinizado pelo qual o holandês Marte Ape / Maarten

Map ficou conhecido. Em Junho 1600 partiu para

as Índias Orientais a bordo de um dos seis navios fretados pela *Oude Compagnie* – a Companhia Velha, a primeira companhia holandesa de navegação para as Índias, fundada em 1594 por mercadores de Amesterdão. A frota era comandada pelo almirante Jacob van Neck que, em 1598, chefiara a bem sucedida segunda navegação dos holandeses ao Oriente, a Bantam, a Banda e a Ternate. Apius seguia como feitor num dos navios que Van Neck levou direito às Molucas. Depois de confrontos com os portugueses, rumou a Patane, sendo porém obrigado a desviar a rota para a China. A 20 de Setembro de 1601 avistavam terra. Ajudados por pescadores chineses, conseguiram encontrar a entrada do rio das Pérolas e a 27 de Setembro chegavam ao largo de Macau. Martinus Apius foi um dos tripulantes de um batel enviado à terra. Logo à chegada, foram todos capturados. Um dia depois, outro batel foi despachado a fim de procurar um bom ancoradouro para os navios. Também os tripulantes deste batel foram interceptados. Tentativas diplomáticas de libertar os prisioneiros falharam e Van Neck escreveu no diário de bordo que o uso da força era inútil. Em inícios de Outubro fez-se à vela, sem esperar mais pelo regresso dos prisioneiros. A primeira expedição holandesa à China tinha redundado num completo fracasso, tendo Van Neck então considerado que a culpa era dos chineses, que tinham cativado os seus homens sem qualquer aviso. Só em Abril de 1602 os holandeses sabiam a verdade, quando o almirante Jacob van Heemskerck capturou uma fragata portuguesa na costa de Java. Entre os papéis do capitão foram encontradas cartas que descreviam a execução de 17 marinheiros holandeses pelos portugueses em Macau, a fim de evitarem a sua entrega às

autoridades chinesas. Os quatro sobreviventes foram deportados para Goa e destes somente Martinus Apius voltaria alguns anos depois à pátria, onde teve de comparecer perante um conselho da recém-formada VOC para se justificar e relatar o que tinha acontecido. O auto do seu depoimento é um texto valioso sobre um episódio fulcral na história da expansão holandesa na Ásia. A notícia da morte brutal dos 17 marinheiros provocou na Holanda uma reviravolta na opinião pública e na política do Estado para uma posição acentuadamente anti-portuguesa. A partir de 1604, a presença holandesa na Ásia mudou de carácter: os mercadores passavam a ter protecção militar e os mercados eram abertas à força. Uma fonte chinesa coetânea, a *Yuejianpian* (Crónica das Espadas de Cantão) de Wang Lingheng (1601), confirma basicamente o testemunho de Apius: “Na nona lua do ano de 1601 dois navios de bárbaros chegaram a Macau. Nem os intérpretes sabiam dizer de que país eram. São chamados diabos ruivos. Têm pelo ruivo, olhos redondos e uma altura de cerca de dez pés. Os seus navios são deveras colossais e por fora cobertos de chapas de cobre. Têm uma profundidade de 20 pés. Os bárbaros de Macau [portugueses] receavam deles uma possível competição nos negócios. À força de armas afastaram os navios para o Grande Oceano, onde depois foram levados por um tufão. Desconhece-se qual o seu destino posterior”. O depoimento de Apius serviu pouco depois de inspiração para o célebre tratado *De iure praedae* (Do direito à presa), escrito em 1604 pelo jurisconsulto holandês Hugo Grotius.

Fonte utilizada: P. A. Tiele, ‘Documenten voor de geschiedenis der Nederlanders in het Oosten’, in *Bijdragen en mededelingen van het Historisch Genootschap te Utrecht*. Vol. 6 (1883), pp. 228-242. O texto foi traduzido do neerlandês por Arie Pos, que normalizou, na medida do possível, as repetidas e aleatórias mudanças de perspectiva do narrador (eu, ele, nós). O extracto da crónica chinesa que figura na introdução foi traduzido por Jin Guo Ping.

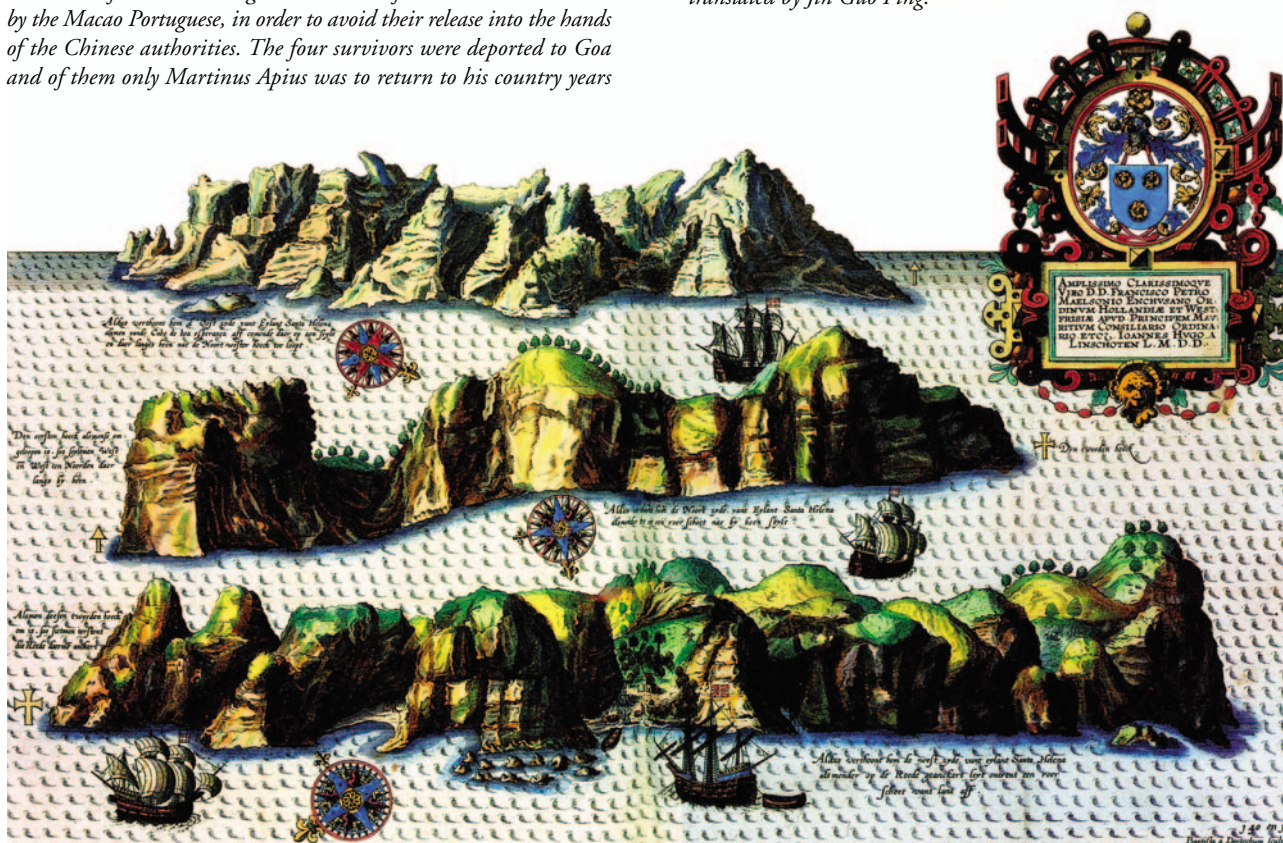
ENCONTROS E DESENCONTROS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA II

Little or nothing is known of the life of Martinus Apius, the Latinized name by which the Dutchman Marte Ape / Maarten Aap became known. In

June 1600 he left for the East Indies on board one of the six ships commissioned by the Oude Compagnie – the Old Company, and the first Dutch venture to sail to the Indies founded in 1594 by Amsterdam merchants. The fleet was under the command of Admiral Jacob van Neck, who had led the successful second Dutch voyage of 1598 to the East, including Bantam, Banda and Ternate. Apius went as manager on one of the ships taken by Van Neck straight to the Moluccas islands. After fights with the Portuguese, he sailed to Patane although he was forced to make a detour to China. On September 20, 1601, they sighted land. Assisted by Chinese fishermen, they managed to find the entrance into the Pearl River and, on September 27, they were outside Macao. Martinus Apius was one of the crew on a skiff sent to land. One day later, another boat was sent, to search for good anchoring grounds. The crew of this boat was also intercepted. Diplomatic attempts to release the prisoners failed and Van Neck wrote in his log that the use of force was useless. In early October, he sailed without waiting further for the return of the captives. The first Dutch expedition to China had been an utter failure, which Van Neck blamed on the Chinese, who had captured his men without warning. Only in April of 1602 were the Dutch to know the truth, when Admiral Jacob van Heemskerck captured a Portuguese frigate off the Javanese coast. Among the captain's papers letters were found describing the execution of seventeen Dutch sailors by the Macao Portuguese, in order to avoid their release into the hands of the Chinese authorities. The four survivors were deported to Goa and of them only Martinus Apius was to return to his country years

after, where he was taken before a council of the recently established VOC to justify his actions and report on the events. The document of his deposition is a valuable text on a crucial episode in the history of the Dutch expansion in Asia. The news of the brutal death of the seventeen Dutch hands caused an about turn in Holland's public opinion as well as in state policy, which became markedly anti-Portuguese. From 1604, the Dutch presence in Asia changed: the merchants were now granted military protection, and markets were forcibly opened. A Chinese source of those days, the Yuejianpian (Chronicle of Swords of Canton) by Wang Lingheng (1601), basically confirms Apius' testimony: "on the ninth moon of the year 1601, two barbarian ships arrived in Macao. Not even the interpreters could tell from whence they came. They are called redheaded devils. Their hair is red, the eyes are round and they're around ten feet tall. Their ships are truly colossal and covered in copper plates on the outside. They have a draught of twenty feet. The barbarians of Macao [Portuguese] feared likely competition from them in trade. By the force of weapons, they sent the ships to the Great Ocean, where a typhoon took them. Their subsequent fate is not known". Apius' testimony served, soon after, as an inspiration for the famous treatise *De iure praedae* (Of the right to prey) written in 1604 by Dutch lawmaker Hugo Grotius.

Source: P. A. Tiele, 'Documenten voor de geschiedenis der Nederlanders in het Oosten', in *Bijdragen en mededelingen van het Historisch Genootschap te Utrecht*. Vol. 6 (1883), pp. 228-242. The text was translated from the Dutch by Arie Pos, who normalised as far as possible the repeated and random changes of perspective (me, him, us). The quote of the Chinese chronicle in the introduction was translated by Jin Guo Ping.



EUROPEAN ENCOUNTERS AND CLASHES IN THE SOUTH CHINA SEA II

DECLARAÇÃO DE MARTINUS APIUS SOBRE O QUE ACONTECEU A ELE E AOS SEUS CO-CATIVOS DA FROTA DE JACOB VAN NECK, EM 1601, EM MACAU

Eu, Martinus Apius, declarei e afirmei a pedido dos meus Amos, os Dirigentes da Companhia das Índias Orientais, em Amesterdão, que os mesmos Senhores Dirigentes, no ano de 1600, no mês de Junho, despacharam uma frota de seis navios sob o comando de Jacob van Neck, Almirante, dos quais três, tendo dobrado o Cabo da Boa Esperança no mês de Dezembro, chegámos em Março do ano seguinte de 1601 a Bantam. Deixando aí um dos navios, seguimos com os outros dois derrota para as ilhas de Maluco, chegando sem qualquer dano a Ternate no início do mês de Junho. Não tendo encontrado aí carga para os navios, o almirante resolveu partir para Patane, mas devido a falta de vento vimo-nos obrigados a mudar de rumo, procurando o reino da China, onde no mês de Setembro chegámos perto da terra durante uma tempestade muito perigosa.

No dia seguinte, procurando qualquer bom porto ou barra conveniente para os navios, amainámos a cerca de uma milha de Macau, mas sem o sabermos. E porque, para admiração de todos, não veio nenhum dos habitantes a bordo, o almirante achou por bem mandar [alguém] a terra para saber que lugar seria e dar conta da sua chegada aos habitantes e igualmente tomar alguns mantimentos frescos, de que urgentemente precisávamos. Para o efeito fomos escolhidos pelo almirante: eu, Martinus Apius, e mais dez outros, os quais saímos de bordo num batel.

Chegando perto da terra, foi-nos mostrada pelos habitantes uma bandeira de paz, pelo que, fiando-nos nela, desembarcámos. Aí veio ao nosso encontro Dom Paulo [de Portugal], governador dos portugueses no local, com muita gente armada que tinha estado escondida num convento situado perto da praia. Perguntou-nos que gente éramos e por que razão tínhamos ali chegado, ao que eu, Apius, respondi que éramos holandeses e mercadores, e que no que dizia respeito ao que queríamos

tinha ordens do meu almirante para não o comunicar a ninguém senão ao governador, pelo que rogava que isto não me fosse negado.

Não obtive resposta na altura mas, tomando-me pela mão, o governador levou-me ao referido convento, com a gente armada indo à frente e atrás, e chegado aí disse-me que se quisesse falar com o governador que o fizesse com ele, já que ele e mais ninguém era o governador do local. E com isto foi-se embora daí apressadamente, deixando-me à guarda de alguns soldados. E tendo passado assim hora e meia sentado

no convento sem fazer nada, apareceram dois mandarins e o referido Dom Paulo, acompanhados por muitos portugueses, os quais, através de um intérprete chinês que traziam e que falava bem o português, queriam saber de mim de que país éramos, que povo éramos e o que tencionávamos ali vir fazer. Respondi que éramos holandeses e

mercadores, enviados por mercadores, como claramente mostravam os nossos navios que estavam bem carregados de mercadorias preciosas. E que além disso trazíamos uma patente do nosso príncipe para o rei da China, rogando por isso muito submissamente que fosse do seu agrado mandar um dos seus aos mesmos navios, e que estaria disposto a dar-me em garantia e a submeter-me à lei e à obediência do rei da China e seus governadores, e que, caso encontrassem as coisas ao contrário do que foi dito, podiam agir comigo em conformidade com o que merecia.

Mal tinha acabado de falar quando os portugueses em redor desataram aos gritos e aos apupos. Alguns deles acusaram-me com mentiras pouco cordiais, outros propuseram que não se confiasse nas minhas palavras já que não trazia patente e mais coisas semelhantes sem nexos. Devido à grande gritaria, era difícil entender o que se passava, sendo impossível dar-lhes resposta, também por os portugueses tentarem evitar por todos os meios que o intérprete transmitisse as minhas razões aos mandarins.

No meio deste alarido e tumulto, Dom Paulo pegou os dois mandarins cordialmente pela mão e levou-os para uma sala não longe dali, dizendo que os informaria ampla e cabalmente sobre mim. Mal tinham passado e virado as costas quando fui agarrado violentamente por um soldado, que já tinha conhecimento do ardid dos portugueses, e fui arrastado para uma escada, mandando-me este [soldado] com



“Representação fiel do aspecto da ilha de Santa Helena do lado de leste, norte e oeste, situada na altura de 16 graus da banda sul da linha equacional”. In Arie Pos e Rui Manuel Loureiro (eds.), Jan Huygen van Linschoten, *Itinerário, Viagem ou Navegação para as Índias Orientais ou Portuguesas* (Lisboa: CNCDP, 1977).

ENCONTROS E DESENCONTROS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA II

cara feroz que a subisse, o que, vendo-me dominado por eles, fiz sem qualquer oposição para evitar mais dificuldades. E tendo-me levado a um determinado lugar, mantiveram-me aí até às onze horas da noite, sem eu saber quais os desígnios de Dom Paulo e da sua comitiva para com os mandarins, nem qual a recomendação que ele fez a estes da nossa nação. Suponho, porém, que não tenha sido coisa boa, pelo facto de os mandarins depois não nos terem contactado nem por bem nem por mal. Mas custa a acreditar, a não ser que Dom Paulo tenha corrompido os mandarins com a promessa de grandes dádivas e assim mudado os intentos deles, que os portugueses me tivessem tido durante tanto tempo em seu poder contra a vontade e desejo deles [mandarins], como mais tarde percebi muito bem de vários deles.

Por volta das onze horas da noite fui tirado do convento por alguns portugueses bem armados e transferido para uma prisão pública, onde o ouvidor ouviu a minha confissão. Depois de me terem metido as pernas num ferro de 45 [libras], não fechado à chave mas sim [rebitado], fui baixado por uma corda para dentro de um buraco muito fundo e sujo, onde encontrei os grumetes que tinha deixado no batel. Entre eles havia alguns que tinham sido submetidos à roda, pelo que estavam num estado lastimoso, o que me entristeceu e afligiu muito, temendo que pelas dores pudessem ter revelado qualquer coisa que pudesse causar-nos problemas. Ao sair do batel tinha-os admoestado firmemente para, caso houvesse qualquer exame apertado, se livrassem de referir fosse o que fosse sobre a batalha que tinha havido com os portugueses frente a Tidore, como sendo o único facto que pudesse provocar agravos.

Mas debaixo das torturas tinham calado o facto corajosamente, de modo que, quando lhes perguntei se se tinham lembrado da minha admoestação, disseram todos a uma voz que não tinham feito qualquer menção disso nas suas confissões, o que aliviou muito a minha grande tristeza e preocupação, fazendo-me crer que nos iríamos sair bem [desta história].

O almirante, notando a nossa grande e inesperada demora, temendo que nos pudesse ter acontecido qualquer coisa de grave, mandou dois dias mais tarde o grande batel com nove homens sondar as águas com a intenção de aproximar-se mais da cidade, a fim de se inteirar melhor de toda a situação. Estando o batel porém mal aviado de velame para o vento que soprava

foi pouco depois interceptado pelos portugueses e tomado à força, sendo toda a gente, que se tinha refugiado debaixo da coberta da proa, feita prisioneira e levada a Macau, onde fizeram as suas confissões sob torturas pesadas. Foram metidos na nossa prisão e pelo facto de o piloto, debaixo de graves ameaças e temendo mais dores durante o seu interrogatório, ter revelado a batalha frente a Tidore, fui no dia seguinte levado num palanquim coberto para a casa do ouvidor. Com palavras muito duras admoestou-me por ter adulterado a minha confissão e ocultado a verdade, acusando-me por isso de perjúrio. Escusei-me dizendo que isto não tinha sido o caso e que tal nunca podia ser concluído da minha confissão, uma vez que perante tudo o que me fora perguntado declarara a verdade segundo os meus melhores conhecimentos. Perante isto, o ouvidor perguntou-me em que local o meu capitão tinha perdido os três dedos do meio da mão direita e se tinha confessado isto no meu interrogatório, ao que respondi que já que não mo tinham perguntado, haviam de me escusar por ter calado o facto, e que por esta razão não podiam dizer de mim que tinha adulterado a minha confissão. Não contente com isto, o ouvidor mandou-me por duas vezes içar com um grande peso de ferro em volta dos pés, pensando assim ficar a saber mais de mim. Mas uma vez que não quis confessar mais, e porque o ouvidor além disso reparou no meu estado debilitado, que era tamanho que na altura nem era capaz de assinar a minha confissão, mandou-me baixar e levar de volta à prisão.

O governador de Cantão, sendo informado por alguns chineses que navios estrangeiros haviam chegado frente a Macau e que tinham mandado alguns membros da tripulação a terra, e que os mesmos tinham sido detidos pelos portugueses, enviou um capado [eunuco], com grande prestígio entre os chineses, como embaixador a Macau, acompanhado de muita gente, para se informar a fundo sobre tudo. À chegada, requereu logo dos portugueses que lhe fosse entregue a gente estrangeira que mantinham aprisionada, dizendo ser isto a ordem do governador de Cantão. Não ousaram recusar-lho, temendo ser-lhes interdito pelo governador irem à feira de Cantão que na altura estava iminente. E para evitar mais problemas de outra ordem que pudessem daí resultar, mandaram-lhe seis dos prisioneiros sem qualquer experiência na língua portuguesa.

O embaixador, que já sabia que tinha chegado à terra mais gente, ordenou que lhe fossem apresentados

EUROPEAN ENCOUNTERS AND CLASHES IN THE SOUTH CHINA SEA II

também os outros, ao que os portugueses responderam que confessavam que na verdade tinha havido mais, mas que todos tinham morrido há alguns dias, vítimas de câmaras de sangue. Os seis homens, ajoelhados à frente do embaixador, foram perguntados em português pelo seu intérprete de que terra eram, o que tencionavam aí fazer e mais outras coisas, mas nada perceberam, nem foram capazes de responder, devido ao desconhecimento da língua e ao pavor que lhes gelava o coração. Era isto que os portugueses queriam e por esta razão tinham com manha premeditada escolhido entre todos os prisioneiros aqueles que sabiam não dominarem a língua.

O embaixador, muito surpreendido e pensando que não falavam por medo dos portugueses, dos quais alguns estavam presentes, mandou dizer-lhes de novo que deviam falar abertamente e que se os portugueses os acusavam de serem piratas e ladrões que falassem em sua

defesa sem qualquer medo, pois nenhum mal lhes aconteceria. Ao que, tal como anteriormente, responderam com silêncio. Os portugueses presentes, vendo que as suas práticas enganadoras e falsas corriam tão bem, e como o silêncio da nossa gente lhes era conveniente, abstiveram-se na altura de alegar o que quer que fosse para rebaixar ou prejudicar a nossa nação. Uma vez que o embaixador não conseguia obter qualquer informação dos ditos, passou a escrito tudo o que se passara e, tendo a nossa gente sido levada de volta à prisão pelos portugueses, partiu no dia seguinte para Cantão, a fim de apresentar o seu relatório ao governador.

Os portugueses que se encontravam em Cantão como deputados dos mercadores de Macau, recebendo notícia de que o governador não estava satisfeito com esta má e enganadora informação e que desejava que os prisioneiros fossem levados a Cantão sem mais rodeios, despacharam imediatamente um homem para

Pormenor da “Carta de Macau e do delta de Cantão”. Anónimo Português, inserta nas “Advertências a el-rei D. João IV por Jorge Pinto de Azevedo, morador na China”, c. 1646.



ENCONTROS E DESENCONTROS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA II

Macau a fim de informarem e avisarem os mercadores do que estava iminente, para que tomassem cuidado e impedissem por todos os meios que os holandeses fossem levados para lá, pois tal seria altamente prejudicial e danoso para os seus negócios.

Os de Macau, tendo recebido a notícia com consternação, uma vez que não era de todo o que esperavam deste lado [das autoridades chinesas de Cantão], não encontraram outro conselho e meio para impedir e evitá-lo do que tirar a vida aos prisioneiros quanto antes. Por essa razão, apresentaram-se todos em conjunto com o ouvidor perante Dom Paulo, de quem, sendo o seu principal, o ouvidor requereu com grande insistência que mandasse executar os prisioneiros dentro de 24 horas e que assinasse a sentença juntamente com eles. Este, à primeira não quis consenti-lo, bem ciente de que estava fora das suas competências, sem ordem do vice-rei de Goa, levantar um processo-crime contra quaisquer pessoas livres, pelo que temia agravos em resultado disso. Porém, pela forte insistência dos mercadores portugueses e pelas muitas complicações que alegavam e apresentavam, acabou por consentir e assinar a sentença.

Assim, no dia seguinte, às sete horas da manhã, vieram buscar à prisão seis dos nossos que não suspeitavam estarem tão perto da morte, os quais enforcaram todos juntos em público, para espectáculo de todos. E uma vez que, como ficou dito, tinham apenas denunciado seis pessoas e sem saber o que fazer do resto, temendo que as suas práticas assassinas e enganadoras se tornassem públicas, tiraram entre a meia-noite e uma hora da manhã mais onze homens da prisão, que atiraram secretamente ao mar com uma pedra atada em volta do pescoço¹. Só eu fiquei atrás na prisão, devido a pedidos de clemência da parte de alguns religiosos, apesar de a minha sentença ser igual à dos outros e eu ter estado prestes a ser tirado da prisão para morrer com os outros.

Na noite seguinte, fui deportado para Malaca juntamente com dois rapazes de dezassete anos, ambos absolvidos pela sua juventude, a bordo do batel capturado que foi alteado com mais uma tábua e com um peso de 24 libras de ferro rebitado nos meus pés, tendo como hospedaria quatro remos grandes debaixo do céu azul. Isto aconteceu no mês de Novembro do ano de 1601.

Um mês mais tarde, depois de uma próspera viagem, chegámos a Malaca. O governador local, sendo informado por alguns portugueses que tinham feito a viagem no batel connosco da tragédia encenada em

Macau com a nossa gente, temeu que daí não resultaria nada de bom, como mais tarde de facto se veio a verificar. Mandou-me chamar e – tendo uma das suas naus na barra de Macau, à espera de fazer a viagem para Malaca com a primeira monção – quis que lhe dissesse, segundo a minha opinião e em boa verdade, se os navios holandeses esperariam a dita nau para a tomar, prometendo-me pela palavra de el-Rei seu amo que daí não me adviria qualquer agravo. Ao que lhe respondi mais uma vez cortêsmente que eram mercadores enviados por mercadores, dos quais tinham ordem estrita para não esperarem ninguém nem causarem danos a ninguém, pelo que podia assegurar-lhe que não sofreria qualquer mal dos nossos navios. Se estes, porém, ficassem a saber de que maneira traiçoeira se procedera com a sua gente em Macau, seria de temer que fizessem tudo por tudo para vingarem os que padeceram. A isto ele respondeu que eu tinha falado a verdade e que Dom Paulo tinha procedido mal neste caso, e que ainda era um homem novo e que teria agido diferentemente se tivesse tido tantos cabelos brancos como ele tinha na barba. Despedi-me do governador e fui levado à prisão, onde me mantiveram alguns seis dias.

Quando o nosso batel estava provido de tudo, fui de novo levado a bordo e, levantando âncora, seguimos a nossa derrota para Ceilão e daí para Cochim, chegando por fim sem qualquer dano a Goa no mês de Março de 1602. Aí, fui enviado logo por ordem do vice-rei para o colégio dos Jesuítas, onde fiquei hospedado durante alguns dias. Entretanto, o vice-rei e o seu conselho deliberaram como haviam de proceder comigo e ficou decidido suspender o caso, uma vez que ainda não tinham ordem de Sua Majestade para me libertarem e mandarem embora livremente.

Alguns dias depois mandou-me chamar e quando me apresentei e me ajoelhei perante ele o vice-rei perguntou o que tinha levado a nossa gente a vir às terras de Sua Majestade para roubar e sujeitá-las, quando bem sabia que tal era proibido sob pena corporal. Ao que eu respondi que os holandeses antigamente sempre tinham feito a sua navegação e comércio para Portugal em paz e com grande lucro e que aí foram também sempre bem tratados. Mas uma vez que, por ordem de Sua Majestade, desde há alguns anos os nossos navios e mercadorias eram capturados e confiscados em todos os portos e, para além disto, a gente dos navios posta miseravelmente nas galés e acorrentada, tirando assim aos nossos mercadores os negócios com Portugal e a

EUROPEAN ENCOUNTERS AND CLASHES IN THE SOUTH CHINA SEA II

sua prosperidade, os da Holanda viram-se forçados pela mais extrema e premente necessidade a acometer esta lastimosa e longuíssima viagem, não para roubarem e pilharem, mas sim para, como mercadores pios devem fazer, fazerem um trato honesto e sincero com os naturais². Tendo ouvido esta minha justificação, não voltou a falar do assunto, mas apenas de algumas coisas que não merecem menção aqui. Depois, mandou-me levantar e, porque foi informado que eu era um homem honrado e um bom cristão, poupou-me a vida. Pelo que, beijando-lhe os pés, lhe agradei muito submissamente, dizendo que não o esqueceria durante o resto da minha vida. Mas sendo ali um estranho, desprovido de quaisquer meios, roguei ao vice-rei submissamente que me providenciasse meios para o meu sustento com a mesma clemência com que me tinha poupado a vida. O que ele me prometeu, dizendo que assim seria providenciado.

Quando fiquei a saber, porém, que o vice-rei pretendia embarcar-me nuns iates que estavam prontos para navegar rumo a Bantam para reforçar a armada portuguesa que tinha partido de Goa no ano anterior, achei por bem voltar a falar com o vice-rei sobre a minha forma de sustento. Porém, travando conhecimento com alguns mercadores italianos, fui assistido e ajudado pelos mesmos. Quando tinha estado quase nove meses em Goa sem encontrar meios de partir, aconteceu que chegaram aí algumas naus de Portugal, pelo que tive a ousadia de pedir licença ao vice-rei para fazer a viagem até Lisboa nelas. O que me foi autorizado após muita insistência pelo governador e todo o seu conselho. Mas quando o magistrado soube do meu pedido, quis impedi-lo, alegando que seria insensato deixar voltar à sua pátria um holandês que durante tanto tempo andara livremente por Goa, observando bem toda a sua situação e todos os seus segredos. Quando mais tarde ouviu, porém, que tinha recebido o meu passaporte com consentimento de todo o conselho de Sua Majestade e, temendo que nada fariam [para me impedir a partida], desistiu das suas solicitações.

Tendo experimentado como era grande o perigo de lá ficar, embarquei com toda a pressa num iate que estava prestes a fazer-se à vela para Cochim, onde esperei pelas duas naus em que faria a viagem. No mês de Janeiro do ano de 1603 fizemo-nos à vela e, dobrando o Cabo da Boa Esperança, encontrámo-nos à altura de Angola um pequeno navio de 30 *last*³ que, segundo diziam, vinha do Rio de Prata a caminho de Angola. O

capitão perguntou por notícias de Portugal, ao que responderam que não havia nada de especial, a não ser que no ano anterior uma nau tinha sido capturada à força pelos holandeses junto da ilha de Santa Helena, tendo uma parte da tripulação chegado a Pernambuco, com os quais tinham falado. Por isto, avisavam os nossos para terem cuidado e não caírem também nas mãos dos ladrões, procurando essa ilha com boa vigia.

A tripulação, tendo ouvido esta novidade, ficou numa tamanha fúria que me teriam atirado borda fora se não me tivesse posto a salvo, socorrido por alguns fidalgos que logo me esconderam nas suas câmaras. Mas, passada a fúria e sossegada a tripulação pelas boas palavras dos referidos fidalgos, saí do esconderijo depois de algumas horas sem ser molestado. Depois disto seguimos viagem, chegando no mês de Maio à ilha de Santa Helena, onde tomámos refrescos. Levantando âncora, seguimos rumo a casa e por fim chegámos devido a ventos contrários no mês de Setembro à altura de Bayonne, onde entrámos na baía e rumámos a Vigo. Aqui fui entregue pelo capitão ao governador de Bayonne. Este enviou-me imediatamente com quatro soldados para o castelo de Bayonne, ordenando-me que não saísse das portas sob pena de morte. Tendo ficado aí durante uns oito meses sem chegar qualquer resolução de Sua Majestade, foi-me, depois de muitas insistências e implorações, dada licença para voltar à pátria, desde que deixasse ficar o passaporte que o vice-rei me tinha dado. E foi assim que regressei. Nem dois dias após a minha partida, porém, veio ordem da Corte para me levarem para Valladolid, o que mais tarde soube através de uma carta de Bayonne. Assim foi que Deus Todo-Poderoso me guardou no meu cativeiro até à última hora.

Eu, Martinus Apius, reconheço que o acima escrito foi tudo por mim vivido, estando disponível para, a pedido, dar posterior testemunho ajuramentado. **RC**

A 18 de Outubro do ano de 1604.

Martinus Apius

NOTAS

- 1 De acordo com uma fonte portuguesa, os 17 marinheiros teriam sido supliciados, depois de se terem convertido à fé católica.
- 2 A descrição dos acontecimentos é mais ou menos correcta, pois a União Ibérica veio colocar os holandeses na posição de inimigos de Portugal, quando até então haviam comerciado pacificamente nos portos portugueses.
- 3 Cada *last* equivalia a cerca de 2000 kg.

Cornelis van Veen in the East, 1602-1603

Anonymous



In 1602, the States-General completed the fusion of the Dutch companies competing for the

Eastern trade, establishing to that effect a sole

majestical company the *Vereenigde Oost-Indische Compagnie* (Dutch East Indies Company) generally known as the VOC. The first fleet sent by the VOC to the Orient consisted of 14 galleons and a barge, with a total of more than 1000 men. It combined two armadas, which sailed from the Netherlands between March and June 1602. The first was under the command of Sebaldt de Weert (vice-admiral of the fleet) and the second was captained by Wybrand van Warwijck (supreme chief of the fleet). While De Weert had instructions to trade in Ceylon and Sumatra, Van Warwijck had, among other tasks, that of trying to establish commerce with China. Once he arrived in Bantam, in Java, this admiral sent two galleons – the *Nassau* and the *Erasmus* – and a barge to the Chinese coast in June 1603. The command of this flotilla was given to Cornelis van Veen, who, after a stop in Patane, reached Macao a month later. To his surprise, he found the “Black Ship” ready to follow to Nagasaki with a precious cargo of silk, gold, and other Chinese merchandise. The Portuguese ship was commanded by Gonçalo Rodrigues de Sousa and must have anchored in the outer harbour. The ease with which the Dutch took the vessel shows that most of the crew was not on board. After taking their prey, the Dutch transferred the cargo into their ships and set it alight returning to Europe in August 1604. The text herein transcribed corresponds to the adventures of the ships *Erasmus* and *Nassau*, and appeared for the first time in volume VIII of *Petits Voyages* published by Johann Theodor and Johann Israel de Bry (Frankfurt, 1606), reappearing in volume I of the collection *Begin ende Voortgang* of Isaac Commelin (Amsterdam, 1645).

Source: René-Auguste Constantin de Reneville, “Voiage de Corneille de Veen aux Indes Orientales” [1606], in *Recueil des Voyages qui ont servi à l’établissement & aux progrès de la Compagnie des Indes Orientales* [Tome II, I Part, Amsterdam: Frederic Bernard, 1725, pp. 365-368]. The text was translated from the French to English by Maria Manuela da Costa Silva.

Em 1602, os Estados Gerais consumaram a fusão das diferentes companhias neerlandesas que disputavam

o comércio do Oriente, constituindo para o efeito

uma única companhia majestática, a *Vereenigde Oost-Indische Compagnie* (*Companhia Holandesa das Índias Orientais*), geralmente conhecida como VOC. A primeira frota enviada pela VOC ao Oriente era composta por 14 naus e um patacho, num total de mais de 1000 homens. Combinava duas armadas, as quais saíram dos Países Baixos entre Março e Junho de 1602. A primeira ia sob comando de Sebaldt de Weert (vice-almirante da frota) e a segunda era comandada por Wybrand van Warwijck (chefe supremo da frota). Enquanto De Weert levava instruções para comerciar em Ceilão e em Samatra, Van Warwijck tinha, entre outras incumbências, a de tentar estabelecer comércio com a China. Uma vez chegado a Bantam, na ilha de Java, este almirante, em Junho de 1603, fez seguir para o litoral chinês as naus *Nassau* e *Erasmus* e uma pinaça. O comando desta flotilha foi entregue a Cornelis van Veen, o qual, depois de fazer escala em Patane, atinge Macau um mês mais tarde. Para surpresa sua, depara com a Nau do Trato pronta para seguir para Nagasáqui com uma riquíssima carga de sedas, ouro e outras mercadorias chinesas. A embarcação lusa era capitaneada por Gonçalo Rodrigues de Sousa e deveria estar fundeada no porto exterior. A facilidade com que os holandeses a tomaram indicia que não deveria ter a bordo a maioria dos seus tripulantes. Uma vez capturada a presa, os holandeses procederam ao transbordo da carga para os seus navios e deitaram-lhe fogo, tendo regressado ao seu país em Agosto de 1604. O texto que se transcreve de seguida corresponde ao relato das aventuras dos navios *Erasmus* e *Nassau*, que apareceu pela primeira vez no volume VIII das *Petits Voyages* dos editores Johann Theodor e Johann Israel de Bry (Frankfurt, 1606) e reapareceu no volume I da colectânea *Begin ende Voortgang* de Isaac Commelin (Amsterdão, 1645).

Fonte utilizada: René-Auguste Constantin de Reneville, “Voiage de Corneille de Veen aux Indes Orientales” [1606], in *Recueil des Voyages qui ont servi à l’établissement & aux progrès de la Compagnie des Indes Orientales* [Tome II, I Parte, Amsterdão: Frederic Bernard, 1725, pp. 365-368]. O texto foi traduzido de francês para inglês por Maria Manuela da Costa Silva.

On June 17 of the year 1602, nine vessels from Amsterdam and Enkhuizen set sail from the Texel bound to the East Indies. Three other vessels equipped in Rotterdam and designed to navigate under the same pendent joined them at sea, travelling together in order to pursue their objectives and their orders.

On October 12, this fleet was at the harbour of Ano Bom, where they cast anchor. They put people ashore by force and against the will of the Spaniards¹, who opposed it and defended themselves bravely. Six or seven Dutchmen were killed. Finally the enemy took flight to the woods and to the mountains; they got their water supplies and took as much fruit as they wanted.

On the 22nd they weighed anchor and followed their way towards the Cape of Good Hope. After doubling the Cape, they discovered the land of Agasembras [Agysimba]², from where, on December 15, they headed east. From then onwards they met variable winds and changeable weather until April 15, 1603, when the islands of Dromme [Engano] and Sumatra were sighted.

On the 29th of that same month of April, they cast anchor at the harbour of Bantam. There two vessels and one yacht separated from the fleet and on the 6th June set sail to China. Their course was to Sacatara [Jacatra] and from there to Sumatra, in the Balimboam [Palembang] Strait.

On the 21st they called at the island Pulo Tioman to get water supplies and provisions. In the afternoon of the 23rd they called at Pahang, where they were well received by the king.

On July 1 they called at Patane, where they loaded rice provisions and hired a Chinese pilot to take them to Canton, in China.

On the 11th they set sail again.

On the 30th they were in front of *Maccau* [which, undoubtedly, is Macao] and found there a carrack, richly loaded and ready to sail to Japan. The cargo comprised silks from China, silk fabrics, and other precious goods from the Indies. The Dutchmen greatly rejoiced with such a beautiful prey to lay their hands on.

Portuguese in Banten in 1596. In Willem Lodewijcksz, *Premier livre de l'histoire de la navigation aux Indes orientales, par les Hollandois...*, Amsterdam, 1598.



ENCONTROS E DESENCONTROS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA II

The Portuguese, on the contrary, were greatly concerned, foreseeing what was going to happen and not feeling courageous enough to take the defence. After reflecting deeply on the matter, they believed that the most advisable [thing] for them was to save their lives. With this purpose, they got into their launches and rowed ashore, abandoning thus to the Dutch the carrack, the booty and twenty Moors that were still there. The Moors were also sent ashore to keep company to their masters, and they became busy unloading the carrack from the 2nd to the 9th of August³. On the 10th they put fire to it and had it burnt to water level.

This significant booty, which came unexpectedly, altered the plans of these three vessels of going to China. They turned back to Bantam, and on the 18th September they discovered a large junk. After approaching it, they ordered the crew to lower the sails and surrender as they suspected that there were Portuguese on board or some of their belongings. As the crew of the junk refused to obey, the Dutch fired their muskets against them, to which the Indians⁴ responded with a profusion of arrows and defended themselves so bravely that the others were obliged to fire the gun.

Notwithstanding the thunder-clap which threatened the junk, the people in it continued to hold out, defending themselves so bravely that the Dutch doubted whether they could defeat them. Finally they boarded the junk, and once the hook had been thrown, they jumped into the junk and killed all that came before them. There were seventy to eighty Indians

killed, and on the Dutch side only one man was killed, though they had about twenty-five injured, five of which for imprudence and due to their own fire.

On the 19th of the same month of August, the Indians still alive came on board and were examined. They declared that they were coming from China and going to Siam, where they lived; that their junk was greatly loaded with rich silks and silk fabrics. They considered that their unhappiness was the fault of their commander, who had forced them to this obstinate defence, but they recognised that he had received the appropriate reward for his stubbornness as he had been killed in combat.

When the Dutch became aware that the junk belonged to the Siamese, who were their allies and friends and with whom they traded every day, they were greatly distressed with what had happened and that such a great disorder had been caused to both sides. Thus, they released the Indians and their junk, allowing them to go where they wanted, which

they did, being grateful to those that behaved so well with them.

Meanwhile, the Dutch, after navigating among the different islands, on December 10 cast anchor at the harbour of Bantam, where they loaded what they required for their vessels.

Then, on January 27, 1604, they departed with their rich booty on their course to the Cape of Good Hope and from there to Holland, where they happily arrived on August 30 next. **RC**



Dutch trading post in Bantam. In Theodor de Bry, *Quinta Pars Indiae Orientalis*, Frankfurt, 1601.

NOTES

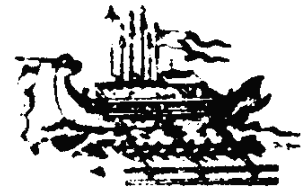
- 1 Most probably, the Portuguese were meant here.
- 2 *Agysimba* was the name attributed by Ptolemy to the southern parts of the African continent.

- 3 It seems quite strange that the Portuguese didn't budge for a week, while the Dutch unloaded their carrack.
- 4 I.e. Siamese.



Wybrand van Warwijck's Visit to China, 1604

Anonymous



Admiral Wybrand van Warwijck was the one to command the first fleet sent by the East Indies Company to the Orient in 1602. After reaching Sumatra

and having founded in Bantam (Java) the VOC's first settlement in Asia, van Warwijck navigated to Johore. During the Malaysian stay he fine tuned the plan to establish trade relations with the Middle Empire under the good favour of the Siamese Kingdom, which was acknowledged by China as a tributary state. Also during that stay he found that Cornelis van Veen's flotilla had captured the "Black Ship" off Macao harbour in July 1603. After taking provisions in Patane, and hiring several Chinese, van Warwijck cruised the waters of Macao in July 25, 1604. Anchoring on the coast of Fujian, he attempted over the course of five months to obtain the agreement of the Chinese authorities to trade. A show of strength by a Chinese armada of 50 junks which sailed out to meet him made him give up his intentions. The following text reflects the pressure the Macao Portuguese placed on the Canton authorities to undermine Dutch plans. On the return trip from China, van Warwijck would end up capturing the ship *Santo António* near Patane. The vessel returned to Macao from Malacca with a full cargo (this action was accomplished with the blessings of the local queen in March 1605). The Dutch admiral returned to Holland in June 1607. The text herein belongs to Cornelis van Veen and Sebaldt de Weert's travel accounts of the East Indies, and it was published for the first time in volume VIII of *Petits Voyages* by Johann Theodor and Johann Israel de Bry (German edition, Frankfurt, 1607) and republished in volume I of the collection *Begin ende Voortgang* of Isaac Commelin (Amsterdam, 1645).

Source: René-Auguste Constantin de Reneville, "Voiage de Quinze Vaisseaux Hollandois Commandez par l'Amiral Wybrandt van Waarwyk pour la Compagnie d'Octroi des Indes Orientales formée dans les Provinces Unies" [1607], in *Recueil des Voyages qui ont servi à l'établissement & aux progrès de la Compagnie des Indes Orientales* [Tome II, Part II, Amsterdam: Frederic Bernard, 1725, pp. 661-673]. The text was translated from the French to English by Maria Manuela da Costa Silva.

Coube ao almirante Wybrand van Warwijck comandar a primeira frota enviada pela Companhia das Índias Orientais ao Oriente em 1602. Depois de ter

atingido Samatra e de ter fundado em Bantam (Java) o primeiro estabelecimento da VOC na Ásia, Van Warwijck navegou até Johore. Nesta escala malaia apura o plano de estabelecer relações comerciais com o Império do Meio através dos bons ofícios do reino siamês, que era reconhecido por parte de China como estado tributário. Também aí recolhe a notícia de que a flotilha de Cornelis van Veen capturara a Nau do Trato diante da barra de Macau em Julho de 1603. Depois de se reabastecer em Patane e de tomar para o seu serviço vários chineses, Van Warwijck passa pelas águas de Macau a 25 de Julho de 1604. Ancorando no litoral do Fujian, tenta ao longo de cerca de cinco meses a concordância das autoridades chinesas para fazer comércio. A demonstração de força de uma armada chinesa de 50 juncos, que entretanto viera ao seu encontro, leva-o a desistir dos seus intentos. No texto que se segue, é notória a pressão que os portugueses de Macau exerceram em Cantão no sentido de inviabilizarem estes projectos holandeses. Na torna-viagem da China, Van Warwijck acabaria por capturar em Patane a nau Santo António, que regressava de Macau a Malaca carregada por completo (acto praticado com a conivência da rainha local, em Março de 1605). O almirante holandês regressou à Holanda em Junho de 1607. O trecho aqui recolhido pertence ao relato das viagens de Cornelis van Veen e de Sebaldt de Weert às Índias Orientais, tendo sido publicado pela primeira vez no volume VIII das *Petits Voyages* dos editores Johann Theodor e Johann Israel de Bry (edição alemã, Frankfurt, 1607) e reeditado no volume I da colectânea *Begin ende Voortgang* de Isaac Commelin (Amsterdão, 1645).

Fonte utilizada: René-Auguste Constantin de Reneville, "Voiage de Quinze Vaisseaux Hollandois Commandez par l'Amiral Wybrandt van Waarwyk pour la Compagnie d'Octroi des Indes Orientales formée dans les Provinces Unies" [1607], in *Recueil des Voyages qui ont servi à l'établissement & aux progrès de la Compagnie des Indes Orientales* [Tome II, Parte II, Amsterdão: Frederic Bernard, 1725, pp. 661-673]. O texto foi traduzido de francês para inglês por Maria Manuela da Costa Silva.

ENCONTROS E DESENCONTROS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA II

The admiral received news from Patane, reporting that the *Erasmus* and the *Nassau*, vessels of his fleet, which had departed from Bantam on June 6 of the preceding year, i.e. 1603, to go to China, had taken the great ship, fully loaded, in the harbour of Macao, which was ready to set sail to Japan; that they had unloaded the cargo and burnt the ship; that it was loaded with 1,400 piculs of raw silk and a small parcel of gold; that both these vessels, some time ago, had lost, in front of Canton, a launch equipped with eighteen men, which had been taken by the Portuguese and whose crew had been totally killed¹; that the victory over the Portuguese, with the capture of the galleon, had brought a lot of honour to the Dutch; that the Chinese were saying that it was a just revenge and a punishment that the Portuguese deserved for having so inhumanly massacred the launch crew; that the Dutch had returned to Bantam without managing to do any trade in Macao or in Canton, as the Portuguese used all their means to prevent them from doing so and to make them suspicious to the inhabitants; that with this purpose they had instigated their slaves to shout 'amok', meaning that they wanted to die²; thus they killed all those that came in front of them in such a way that some of the inhabitants died in this encounter; that after this furious action, the Portuguese had gone to the mandarin's house and had assured him that this rage had been encouraged by the Dutch, who had come there to become masters of the country and endanger the inhabitants' life; that lastly, they had discovered that it was the Portuguese that had given the facilities to their slaves to cause this manslaughter and that the Dutch had been completely cleared of guilt; that public hate had fallen on their enemies and that it had generated great contempt against them.

All this news, and mainly this last point, brought hope to the admiral that he would be favourably received and that they would be willing to trade with him....

When they had organised themselves as to what they intended to do in Johore, the admiral departed on May 20 1604, and on the 30th he cast anchor in Patane, where he called just to contract some Chinese in order to get information and help during his trip to China. He learned there that at Queda [Kedah] there existed a goldsmith who came from this empire, and that he understood the court language and wrote well; besides, he wished to return to his country. The admiral sent people to Queda [Kedah] to speak to him, as without

an interpreter he would not be able to obtain in China authorisation to come ashore, and he wanted to hurry and not to stay more than four or five days in Patane.

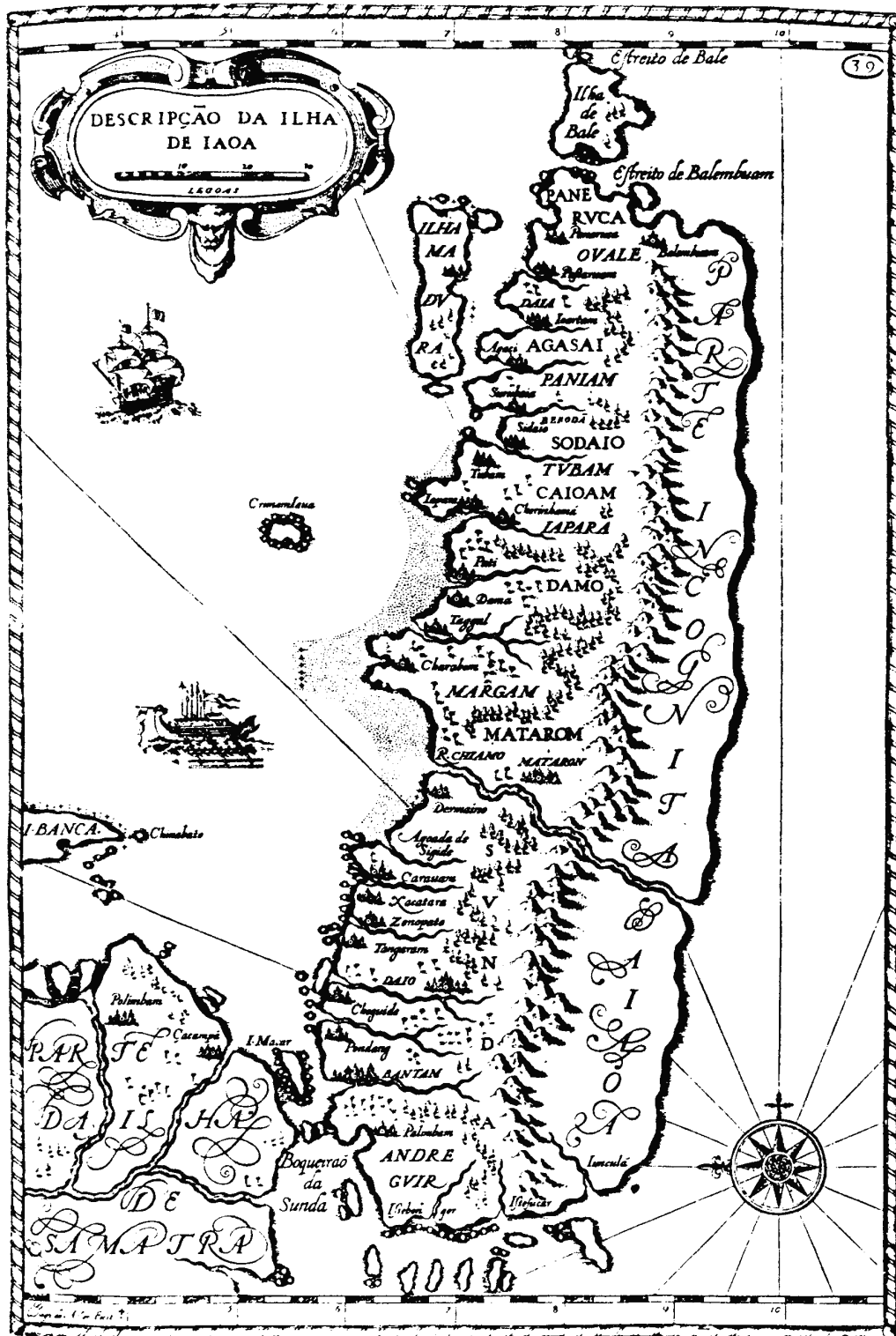
On the other hand, he had heard from some Siamese who were in a junk that their king had the habit of sending every year ambassadors to the great king of China to make him the *sombay*, and that with this purpose, in Siam, the arms of the great king were always present, which his people carried with them; that with this identification they could enter and navigate with oars in the domestic waters, something forbidden to all other foreign nations.

With this information, the admiral decided to send Jacques Specx to Siam with presents. He should beg the king to authorise him to go to China in his ambassador's suite in order to examine the situation and to try and obtain freedom of trade in that country. Thus, Specx and an admiral's nephew departed from Patane with a petty officer and a steward on the 9th June 1604, taking with them as gifts for the king two small artillery mortars, each weighing 1,200 to 1,300 pounds, which could be loaded with three and a half pounds of gun powder and nine pounds of iron. Moreover, they had valuables worth 4,000 pounds in money and in goods to use in case of need. Here is a copy of the letter the admiral sent to the king of Siam....

On June 11, we had not yet any news from the Chinese goldsmith in Queda [Kedah]. Besides, it had come to our knowledge that to conduct good business in China it was necessary to have at least six or seven Chinese at our service, and we were experiencing some difficulty to get even one. Thus, we came to an agreement with a sampan from China, who had been left in Patane by Jacques Roussel at the service of the Company of Zealand. The admiral contracted him under the condition that he would manage to obtain freedom to trade in China, for which he would be paid 2,000 pieces of eight. Through him we also found a pilot, a scribe and two other Chinese, whom we contracted, paying them in ready money for the four of them, on the spot, 600 reals of eight, with the promise of paying them an additional 300 or 400 if the Dutch obtained permission to trade.

These costs were high, but we were convinced that this was but the first voyage and that if we were successful, costs in the future would be much less and with the appropriate compensation. The admiral hoped that the people he had contracted would be very useful

EUROPEAN ENCOUNTERS AND CLASHES IN THE SOUTH CHINA SEA II



João Baptista Lavanha, "Description of the Island of Java", in Armando Cortesão and Avelino Teixeira da Mota, *Portugaliae Monumenta Cartographica*, vol. IV (Lisbon: INCM, 1987).

ENCONTROS E DESENCONTROS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA II

to get him the permission he so desired, but as far as they were concerned, they feared that the Dutch would become discouraged with the quantity of gifts they would be obliged to make to China.

These also obtained a letter from the treasurer [of Patane], Dato Sirivara, to the mandarin of Sineau [Chincheo], in which he informed of the voyage of the Dutch and begged that they should be granted freedom to trade, in which case their vessels would follow the letter. To have this letter taken faster and more safely, in order that it could arrive before the vessels, we paid as postage sixty reals of eight to the nacoda. After having taken supplies in Patane, where there were plenty, the vessels set sail on the 27th of that same month of June 1604 and followed their way towards Canton to wait there for the yacht, or shallop, the *Sphere of the World*.

Before their departure, a junk from Borneo arrived in Patane bringing an ambassador of the king of that island, who had with him eight Dutch prisoners that he released. They were admiral [Jacob van] Heemskerck's people, who were in a dinghy with no weapons, had been taken prisoners by Borneo inhabitants, which made the king very cross, as he remarked in a letter he had written to the admiral and to whom he offered free trade in his nation. According to these prisoners' report, the king of Borneo and the people of his court were very well disposed towards the Dutch, but they complained strongly of certain people who had ill-treated them, as a result of which three of them died in jail. The admiral admitted these eight men into his service, distributing them among his vessels.

On June 15, the vessels were navigating on the China coast to the west of Sancheo [Shangchuan] near Anseado des Ladrones [Thieves Bay], to where they had diverted due to the ignorance of the pilots. Their alternative was to navigate the same course along the coast until the 25th of that month, having spent the time sailing among the Canton islands a little below Macao, believing that they would find a passage to go to that city.

However, after sailing among these islands until the 25th without discovering a passage, they left again and went back to the open sea, to go by the route the Portuguese used to take. On that same day we saw five or six Portuguese yachts which had passed among the islands in the belief that they would catch unawares a launch which was going ahead and out of the vessels' sight. However, they were strongly driven off, and they had no luck with the launch.

On the 28th the vessels were caught by a tempest coming from the northeast, obliging them to get away from the coast to the open sea. They lost their launches, their two dinghies and a man, but on August 2 they recovered the dinghies after having been pushed quite far. This tempest had pushed us away from Macao, and we did not see a chance of getting back as a result of the strong winds and the currents that were always contrary, so we decided to seek another port.

Therefore, we sailed to the east, and we found ourselves on the coast of Peho [Penghu], an island under the rule of the Province of Sinseau [Chincheo] lying at about 23 and a half degrees, to the right under the Tropic, at about twenty-two leagues to the east of the Laman [Lamao] Island where, by pulling out a little from east to the north, we found to their west side a harbour or a bar, where they cast anchor on August 7, and there they were protected from all winds.

On August 9, the admiral sent one of his Chinese with the letters to the mandarin, begging him to grant them freedom of trade. While we lay at anchor waiting for a reply, the shallop *Sphere of the World* entered the harbour and cast anchor in the harbour near the vessels on the 29th of that month, after having been exposed to the dangers of the already referred tempest, and having experienced great pains to keep afloat.

After that day, we often received news from the mainland. Some nobles and servants of the mandarin came on board, sometimes with good news and sometimes with some doubtful news. Finally, on October 20, the Dutch believed that all difficulties had been overcome because the *capado* [eunuch] of the province sent a *tsiappe* [*shibo*], or commissioner, to get some people and take them in order that both sides could meet and discuss the trade matter.

This news, which appeared to be very pleasant, came together with a lot of disagreements and bitterness of difficult digestion. They started by asking for a gift to the *capado* and another one for the king, and these gifts should be of significance. They should not amount to less than forty or fifty thousand reals of eight, not considering those that it was also necessary to give to the *conbon* [*junmen*]³, or governor, and to other important lords. In the meantime, the Dutch took courage and appointed people to go and speak to the *capado*, but as there was nearly always bad weather along all the coast of China, it was not possible for the junk to return, and in spite of having set sail several times, it always returned to cast anchor.

EUROPEAN ENCOUNTERS AND CLASHES IN THE SOUTH CHINA SEA II

In between these happenings, on November 18 1604, a small army of fifty junks was seen approaching with soldiers sent by the *conbon* [*junmen*], under the command of a person with great authority named *Touzy* [*Dusi*] and of a much better quality than had ever been sent to the Portuguese in Macao. This lord had been ordered to cautiously encourage the Dutch to leave, as the laws did not allow them to grant freedom of trade without an express authorisation from the king.

The Chinese goldsmith, named Lampoam, who was the person that we had sent ashore, came back with this army, and having returned on board, advised the admiral that the whole province [of Fujian] was in trouble and in a state of alarm, after the *capado* had sent people to bring the foreigners into the country. However, the worst was that two Chinese, representing the Portuguese in Canton, were there with a considerable sum of money to prevent them from receiving the Dutch and that they should not allow us to trade. Moreover, they were in possession of false testimonies that had been bribed by them and with so many other calumnies that they had managed to cause the impression desired by them, as not only did they cause many losses to the Dutch but occasioned also that many bourgeois and merchants got into trouble or were even sent to jail.

The arrival of the *Touzy* [*Dusi*] with his fifty junks interrupted the voyage that the Dutch deputies should make to the mainland, as the *capado's* commissioners did not want to take them there against the governor's orders. Therefore, they returned with their junk on November 23 to go and report to their master the *capado* what had happened and also the *conbon's* [*junmen's*] orders brought by the *Touzy* [*Dusi*]. When they departed, they promised the Dutch that they would inform, as soon as possible, what would have to be done. Thus, they advised the admiral to win time and to remain there for another sixteen to eighteen days in order to learn what the *capado* could negotiate in their favour, in which case he would certainly be informed; but they told him that if he did not receive any news within that period, he just had to leave, convinced that the time was not favourable for his enterprise; that, nonetheless, he should not despair of obtaining, some other time, what he asked for, as they were sure that their master, the *capado*, was well disposed towards the Dutch and that he would strongly defend their business.

After the departure of these commissioners, the admiral met with Commander *Touzy* [*Dusi*] and with the other army officers, who, in his opinion, appeared to be rather favourable. These assured him that he would easily find cargo for his vessels and that they would bring to him all that he may desire if he found a harbour or another port in any one of the neighbouring islands not under China's domain and where his vessels could cast anchor and sojourn.

With this advice he begged the commander to lend him a junk so that he could send pilots to the east-southeast and to the southeast in order to explore the highlands they could see and find out whether a harbour existed there. The commander granted him the junk, which returned without finding what they were looking for. However, the Chinese pressure was so strong that they had to make the decision to leave.

Put before such pressing need, the admiral consulted one of the Chinese, a silk merchant, and asked him to where he could set sail to invest comfortably the funds he had brought in Chinese goods. After getting advice from different persons, he decided to return to Patane, as it was the most appropriate place for his intentions, and the Chinese promised that three or four junks loaded with goods would follow him. The commander also offered to contribute with all his power to this enterprise.

As we had waited until December 15, 1604 with no news from the *capado*, we set sail with the regret of not having found an advantage nor having traded along all this way. However, this voyage was somehow the basis upon which we later progressed as we had the happiness of having in our favour the *capado* and various other persons of quality and power, who later showed signs of their affection. Also, right from the start, we did not consider this enterprise a completely desperate one. It was promised that all these lords would act in favour of the Dutch and that they would have news brought by the first junks we saw. **RC**

NOTES

- 1 This passage alludes to the capture of some of the men of Jacob van Neck's fleet, off Macao, in 1601.
- 2 To 'run amok' was a Malay expression that meant 'to go into a murderous frenzy'.
- 3 Literary name of the governor.



Dutch delegation at Amoy. Print by Jan van Aevele. In G. C. Molewijk, *t Vervuierloose Formosa* (Zurphen: Walburg Pers, 1991).

Voyage to the China Coast, 1607

Cornelis Matelief de Jonge

In May 1605, an armada of 11 ships sponsored by the VOC leaves the most noteworthy ports of Holland and Zeeland

bound for the East Indies. On board there are around 1400 men, including 200 professional soldiers. The command has been given to Admiral Cornelis Matelief de Jonge (the “Young”), who carries secret instructions to take Malacca from the Portuguese. After two naval defeats against the armada of Viceroy D. Martim Afonso de Castro on the Straits of Malacca in 1606, Cornelis Matelief regroups in Johore the ships that are left and abandons military operations: while sending part of his fleet to trade in Aceh, in Sumatra, he sails with the remaining ships to the Moluccas, there to build a fort on the island of Ternate. After ordering a new division of the Dutch fleet in June 1607 he sails on to China with four vessels. In the second half of July, the admiral reaches the vicinity of Fujian, where a Chinese coastal defence armada prevents him from landing. Forced to sail to Canton, he anchors off Macao at the end of August albeit not obtaining any answer from the Cantonese mandarins regarding his requests to establish trade relations. By the middle of September the admiral leaves Chinese waters pursued by six Portuguese ships led by Captain-General André Pessoa. Cornelis Matelief returns to Holland in September 1608, after visiting Bantam. The following passage –especially interesting in that it shows the difficulties felt by the Dutch in learning Chinese protocol– is taken from Cornelis Matelief’s log of his voyage to the East Indies. It is written in the third person although it seems to have been penned by the admiral himself. It was first published in Rotterdam in 1608 and was included in volume II of the collection *Begin ende Voortgang* of Isaac Commelin, published in Amsterdam in 1645.

Source: René-Auguste Constantin de Reneville, “Voiage de Corneille Matelief Le Jeune aux Indes Orientales en qualité d’Amiral d’onze vaisseaux, pendant les Années 1605. 1606. 1607. & 1608” [1608], in *Recueil des Voyages qui ont servi à l’établissement & aux progrès de la Compagnie des Indes Orientales* [Tome III, Part II, Amsterdam, Frederic Bernard, 1725, pp. 370-407 and 466-470]. The text was translated from French into English by Maria Manuela da Costa Silva.

Em Maio de 1605, sai de distintos portos da Holanda e da Zelândia com destino às Índias Orientais uma armada de

11 navios patrocinada pela VOC. Leva embarcados cerca de 1400 homens, incluindo 200 soldados profissionais. O seu comando foi atribuído ao almirante Cornelis Matelief de Jonge (o Novo), que é portador de instruções secretas para a conquista de Malaca aos portugueses. Depois de sair derrotado de um par de batalhas navais com a armada do vice-rei D. Martim Afonso de Castro no estreito de Malaca em 1606, Cornelis Matelief reagrupa em Johore as naus que lhe restam e abandona as operações militares: enquanto envia parte da sua frota a comerciar ao Achém, em Samatra, ele próprio segue com as restantes para as ilhas de Maluco, onde construirá um forte na ilha de Ternate. Depois de ordenar novo fraccionamento da frota holandesa, em Junho de 1607 continua viagem para a China com três naus e um patacho. Na segunda quinzena de Julho, chega às proximidades do Fujian, onde uma armada chinesa de defesa costeira o impede de desembarcar. Forçado a dirigir-se para Cantão, fundeia diante de Macau em finais de Agosto, mas não consegue qualquer resposta dos mandarins cantonenses aos pedidos que lhes endereça para o estabelecimento de relações comerciais. Em meados de Setembro afasta-se daquelas águas, perseguido por seis navios portugueses liderados pelo capitão-mor André Pessoa, deixando para trás o patacho, que entretanto encalhara. Cornelis Matelief regressou à Holanda em Setembro de 1608, depois de ter feito escala em Bantam. O extracto que se apresenta a seguir – particularmente interessante por expor as dificuldades que os holandeses sentiram na aprendizagem do protocolo chinês – é retirado do diário da viagem de Cornelis Matelief às Índias Orientais. Está escrito na terceira pessoa, mas, ao que tudo indica, é da autoria do próprio almirante holandês. Tendo sido publicado pela primeira vez em Roterdão em 1608, acabou por ser incluído no volume II da colectânea *Begin ende Voortgang* de Isaac Commelin, publicada em Amesterdão em 1645.

Fonte utilizada: René-Auguste Constantin de Reneville, “Voiage de Corneille Matelief Le Jeune aux Indes Orientales en qualité d’Amiral d’onze vaisseaux, pendant les Années 1605. 1606. 1607. & 1608” [1608], in *Recueil des Voyages qui ont servi à l’établissement & aux progrès de la Compagnie des Indes Orientales* [Tome III, Parte II, Amesterdão, Frederic Bernard, 1725, pp. 370-407 e 466-470]. O texto foi traduzido de francês para inglês por Maria Manuela da Costa Silva.

ENCONTROS E DESENCONTROS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA II

The admiral told them that if the mandarin did not want them to bring them fish, he just had to be informed; that the admiral did not want to do anything against his will; that they would not call the fishermen anymore nor do anything they would not have done if they had been advised by the officers. The soldiers, having seen the signs being made from the junks, wanted to depart. The admiral begged them to wait still a while, but as they insisted with the signals, they did not want to agree.

The admiral had sent a man on board the junk to ask the mandarin what he wanted. The mandarin said that he only wanted to know whether they had received an answer from Canton. The interpreter said that, as yet, they had received nothing of the kind. The mandarin explained himself clearly, saying that until such answer arrived, he would not allow the fishermen to take fish to them, nor could the Dutch get water supplies, or inquire anything ashore, and that until then, the admiral would only be wasting his time calling the people passing by.

A few moments later, towards midday, six Portuguese vessels were sighted, which, favoured by a strong wind from the stern, were going straight towards the Dutch. The wind was from the southwest and blew directly into the bay. Besides, they had a neap tide, so there was no way of setting sail, and if the Portuguese had dared to attack their enemies, these would have found themselves in a lot of trouble.

The admiral informed the mandarin of the junks that they saw the Portuguese coming, which was against the Chinese's promise to him, and also declared that if that was being done with his consent, he should not disapprove if he opted to defend himself as best as he could; that if it was without his consent, the mandarin should go and forbid the Portuguese to approach, and in such case the Dutch would lie at anchor.

The mandarin replied that he did not believe it as he did not see anything from his junk; but that the admiral could remain tranquil and that the Portuguese would not dare come in without the Canton mandarin's consent. However, when he saw them, he sent a message to the admiral saying that he had to defend himself; that he would help him with twelve junks that were coming without delay, and continuing with a similar speech to divert, he hauled in his gun on board.

When Van der Broeck returned in the afternoon, he reported to the admiral what he had done in the city,

in front of which he had arrived the preceding afternoon, a bit late, to present his letters and clear his papers in the junk and to submit them to the mandarin in order to inform him in more detail on the matter of the Dutch and bring to his knowledge what sort of people the Dutch were and what they sought. There was also a small letter attached mentioning the gift the admiral was sending him, as this manoeuvre had to be addressed. The money was wrapped in a paper, and there were still seventy-four reals in different small papers for various secretaries. As soon as everything was ready and Van der Broeck intended to board a small boat to go to the city, a small pirogue came alongside on the other side of the junk. The skipper of this pirogue, having passed to the rear side with the captain of the junk, to whom twenty reals had already been given, told him something, and this man ran quickly towards Van der Broeck, showing fright, asking him to return promptly to his ship in a small pirogue and to take his money, shouting to him in haste, "hurry up, hurry up!" as if everything was about to perish, as if it was a matter of life and death.

Van der Broeck, surprised at such a sudden change, asked what was happening. They did not want to tell him, but anyway it was known that the mandarin was furious. Van der Broeck asked why it was so, to which they replied that a Chinese had made him understand that the Dutch were bad people, and another Chinese, who was drunk, said that there were a lot of Dutchmen in our junk bringing a trunk full of money to be offered to him. It was then that he felt strongly offended. In short, these people knew how to play their games and invent so many tricks as if they had studied Machiavelli.

They refused to take Van der Broeck on board; they wanted to take him to the place where provisions were obtained, from where it would have been necessary for him to travel by land, carrying his money, up to a place from where the vessels could notice him. However, as he did not want to do anything of the sort, they called for a small pirogue and put him inside, shouting, "Quick, quick, goodbye!" He almost believed that he was already dead.

Back on ship, he asked the fisherman who took him if he did not know what the Portuguese knew. The fisherman told him frankly that they had departed from Macao four days ago. However, the other Chinese in the junks said that they did not know the venture they had entered into.

EUROPEAN ENCOUNTERS AND CLASHES IN THE SOUTH CHINA SEA II

In the morning of 10th September 1607, seeing that their enemies had set sail, the Dutch also did so. Sailing towards the northern end of the island of Lentengwan [Neilingding], they cast anchor there in four fathoms of water. There it was decided that if the enemy came from the west, they would return to the place they had come from, and that if he came from the east, meaning between the island and Lamthau [Lantao], they would go round the cape on the east of the island. However, as the yacht could not follow the vessels as it would fall behind beyond the reach of a big gun, partly because it was heavy and partly due to the negligence of the master, it was decided to cut it up during the night so that no one would know what had happened to it.

After that the admiral urged the masters and the mate not to abandon each other, and proposed that if someone failed in their duties, he would be considered a traitor and a murderer and punished as such by the States General, his assets being seized to the profit of those who had been abandoned. All the officers submitted to this law and took an oath, after which the admiral left the room with them and ordered the crews to assemble and spoke to them as follows:

“Dear and generous companions, if I had not already had proof of your generosity and of your courage, I could believe that there was fear as a result of the danger surrounding us, but two things raise my hope: first the knowledge I have of you personally, and secondly the knowledge I have of our enemies, whom we have already faced twice. A third reason assures me further: our safety cannot be better than in our own hands, and we have an absolute need to work for it or we will perish. For in spite of the fact that we have been humane to this unworthy nation when some of them fell into our hands, she is so brutal, so cruel and so eager against us that if we experience the unhappiness of being defeated, there is no one among us who could hope that they would spare him his life. As these cowardly enemies are not used to fighting and to defeating the Whites, it must be assumed that they do not know how to use a victory with moderation.

You must, therefore, entrust your safety to the help and grace of God, who has so perceptibly provided you with protection during this voyage, and to the resistance you will make, which is the only

means you have to open the way for your fatherland. Besides, these people are not as well trained to fight as the people we have here. They were obliged to leave ashore some of the people they brought, as they were ill, and to take up some of their citizens in Macao and some Chinese by putting three taels in their hands. This is the picture of the majority of your enemies. They are only counting on the strength of their six big ships and on the number of their useless people and their embarrassing crews. I may well say, I know it from experience, and I am sure of it, that confusion and disorder reigns among them.

If the parts were equal and our vessels were not encumbered with their cargoes and were free and clear like theirs, I believe that you already understand that I would not wait a moment to go and attack them, although we are three against six. But the facts are quite different. As long as I can refrain from fighting, I will do it so that I will not expose to danger, without it being absolutely necessary, your lives and the assets of the directors [of the company]. If, however, we have to take that action, my dear companions, we will teach these traitors how brave the Dutch are.”

At the end of this speech all the sailors shouted at the same time, “Yes, our brave admiral, we want to fight, live and die with you.”

While the admiral was speaking, they saw the enemy coming from the east of the island with the tide, and immediately they set sail to run to the west of the same island, as the Portuguese could easily join the vessels at the place where they were. But as the tide was rising fast, they tied up the sails and cast anchor, fearing that the tide would take them below the Dutch, who had also cast anchor.

The *Orange*, which was the first ship established in her moorings, saw three shallops go towards the yacht, which was far behind. He ordered the *Erasmus*, which still had her sails set, to go and rescue it, which she did; the shallops seeing it approach turned back. A little later the water started to go down, and they weighed anchor to go still further west, but despite the admiral's orders, the yacht could not follow; the bowline of her topsail broke, falling quite far under the strength of the wind.

When they arrived near the *Erasmus*, which was placed the nearest, they shouted for them to retrieve the money and the cannon, and that they should make some holes to sink her. They made a

ENCONTROS E DESENCONTROS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA II

hole and let her go adrift, with all her sails except for the topsail, the helm being tied upright in such a way that the rudder remained well in the middle, so well that she drifted with the wind behind in the direction of Canton, at least as long as she could be sighted during that day.

During this manoeuvre the vessels lost their wind, and the Portuguese remained windward in such a way that it appeared that there was no way of preventing the fight. The enemy, who wanted to remain near the coast, was in shallow waters and was constrained to stop, which appeared to cause them some confusion. The Dutch profited from this lapse of time to run towards the west of the river until they had six fathoms of water below them. Just then the wind had turned a little to the west; they went to the other side and ran to the top of the island. When this manoeuvre was concluded, darkness had arrived, the enemy had cast anchor and remained so all night. They believed they had seen at the top of their yardarm devices to burn the Dutch vessels.

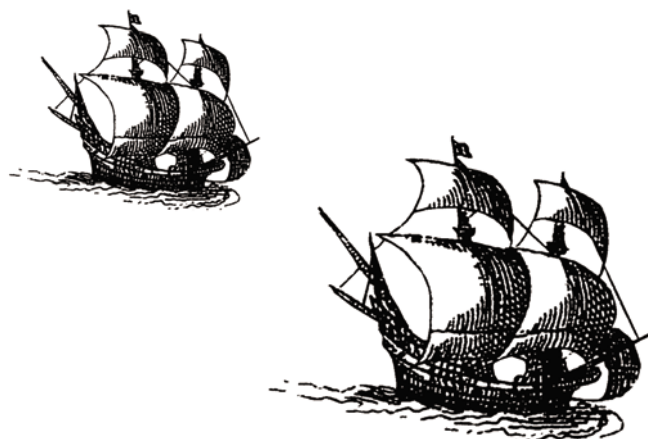
In the morning of the 11th of that same month of September 1607, before daybreak, they weighed anchor and went past the last islands at the mouth of the Canton river. When they had set sail, they saw that the enemy had done the same and that he was turning to follow them. At mid-day they cast anchor on the coast of an island where they expected to get wood and some water, but they did not see any wood nor did any water appear to be there.

The admiral assembled the General Council, which was comprised of all the first mates and masters, and proposed to them that, should they have the wind in their favour and against the Portuguese, he believed it would be advisable to attack them. They all answered that they did not agree, considering the great advantage the enemy had over them, with six well-equipped ships against three very heavy and difficult to steer; that they would not dare to approach these vessels so well equipped for fear that they would grapple the ships and set the Dutch vessels on fire or even set fire to the vessels of both sides as the Portuguese would not be afraid of burning their own vessels as long as they also burnt the others, as they had fifteen or sixteen shallops ready to save their crews. Moreover, they considered that they had much more to lose than the Portuguese as on the Portuguese vessels they

had only the gun and the crew, while the others had rich cargoes. The Portuguese were fresh and somehow in their territory, at least in the territory of their friends, and the Dutch had neither of these advantages. They were in the middle of enemy country, and if their vessels were damaged or crippled as a result of a fight, they did not have any means of recovering, as in this country they were even refused water supplies; and it was even more worrying because they had reason to believe that all these things happened with the consent or with the complicity of the Canton and Lamthau [Lantao] mandarins, whose promised steps were, in fact, suspicious.

Notwithstanding the council's opposition, the admiral stood by his opinion and asked for it to be recorded. It was believed that he did so in order to gain a great reputation of courage. At last, he surrendered to the reasons of the other party and abandoned this purpose.

In the morning of the 12th they moved away from the island, and when putting to sea, they saw the enemies run among the islands with the wind behind. Some of them believed that they were coming after them, but the admiral was convinced that they were returning to Macao, satisfied of being able to tell their king that they had chased the Dutch. In fact, the Portuguese were surely not willing to fight as they could have attacked their enemies on the 9th during the afternoon and made them fight or else run the ships ashore, as they were in the bay as if trapped and not able to go out. However, it was God's will that this proud nation would not take any advantage of such a situation. **RC**



Joris van Spielbergen in Manila and the Moluccas, 1615

Jan Corneloszoon May



Contrary to what could have been expected, the armistice of April 1609 between Spain and the United

Provinces of Holland – known as *The Twelve*

Years' Truce – did not result in the end of conflict between the two parties in most of the vast Iberian colonial world. One of the objectives that the Dutch continued to pursue was the foundation of a colony in South America – either in Brazil or in Chile – to support navigation to Asia. With that purpose, the Dutch East Indies Company had a fleet of 6 vessels prepared to cross the Pacific Ocean sail from Texel in August 1614. On board there were around 800 men. The admiral chosen by the directors of the VOC was Joris van Spielbergen, who had been instructed to reach the Moluccas islands. After being expelled from Brazil by the Portuguese, Van Spielbergen went into the Pacific in February 1615, unleashing a series of acts of piracy upon the coast of the vice-kingdoms of Peru and New Spain. After a fruitless wait for the Manila galleon off the coasts of Mexico, he crossed the Pacific, reaching Manila in mid February 1616. He toyed with the idea of sacking some of the Chinese junks which sailed to the Spanish colony. After finding out that the governor of the Philippines had sent a military expedition to the Moluccas, Spielbergen headed south and once again met his own countrymen in Batavia. He returned to Europe in June 1617 with two ships of the original fleet and a valuable cargo. The account of his voyage, which is attributed to Jan Corneloszoon May, one of his captains, was published for the first time in Leiden in 1619, where it was republished in the same year. The first edition appeared without the authorization of the VOC, whose directors tried to prevent its circulation thinking that the text included information that should remain secret. This account saw a Latin version included as an appendix to volume XI of *Petits Voyages* de Johann Theodor and Johann Israel de Bry (Frankfurt, 1620), and it was also included in volume II of the collection *Begin ende Voortgang* by Isaac Commelin (Amsterdam, 1645).

Source: J. C. M. Warnsinck (ed.), *De reis om de wereld van Joris van Spielbergen, 1614-1617* [Amsterdam: Linschoten-Vereeniging, 1943, pp. 99-108]. The text was translated from the Dutch to English by Gijs Koster.

Ao contrário do que poderia ser esperado, o armistício de Abril de 1609 entre a Espanha e as Províncias

Unidas da Holanda – reconhecido como *Trégua dos*

Doze Anos – não teve como consequência a cessação dos conflitos entre as duas partes na generalidade das áreas do imenso mundo colonial ibérico. Um dos objectivos que continuou a ser perseguido pelos holandeses foi a fundação de uma colónia na América do Sul – fosse no Brasil, fosse no Chile – que servisse de apoio à navegação para a Ásia. Com esse intuito, a Companhia Holandesa das Índias Orientais fez sair do Texel, em Agosto de 1614, uma frota composta por seis navios adequados à travessia do Oceano Pacífico. A bordo seguiam cerca de 800 homens. O almirante escolhido pelos directores da VOC foi Joris van Spielbergen, que levava instruções para atingir as ilhas de Maluco. Depois de expulso do Brasil pelos portugueses, Van Spielbergen passa ao Pacífico em Fevereiro de 1615, desenvolvendo uma série de acções de pirataria e pilhagem ao longo das costas dos vice-reinados do Peru e de Nova Espanha. Após ter montado uma espera infrutífera ao galeão de Manila ao largo das costas do México, atravessa o Pacífico, chegando às proximidades de Manila em meados de Fevereiro de 1616. Traz na ideia saquear alguns dos juncos chineses que navegavam até àquela colónia espanhola. Depois de saber que o governador das Filipinas enviara uma expedição militar para as Molucas, Spielbergen rumo a sul e reencontra os seus em Batávia. Regressou à Europa em Julho de 1617 com dois dos navios da frota original e uma carga valiosa. O relato da sua viagem, que anda atribuído a Jan Corneloszoon May, um dos seus capitães, foi publicado pela primeira vez em Leiden em 1619, sendo reeditado na mesma cidade nesse mesmo ano. A primeira edição surgiu à revelia da VOC, cujos directores tentaram impedir a circulação do texto, ao que se pensa por considerarem que incluía informações que deveriam permanecer secretas. Esta narrativa conheceu uma versão latina, incluída como apêndice no volume XI das *Petits Voyages* de Johann Theodor e Johann Israel de Bry (Frankfurt, 1620), tendo ainda integrado o volume II da colectânea *Begin ende Voortgang* de Isaac Commelin (Amsterdão, 1645).

Fonte utilizada: J. C. M. Warnsinck (ed.), *De reis om de wereld van Joris van Spielbergen, 1614-1617* [Amsterdão: Linschoten-Vereeniging, 1943, pp. 99-108]. O texto foi traduzido de neerlandês para inglês por Gijs Koster.

ENCONTROS E DESENCONTROS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA II

FEBRUARY 1615

For a number of days we sailed on, making rather good headway, until the ninth of February at the first streak of dawn, when Cabo de Espírito Santo came into view. Sailing past it we made such progress on that day that in the evening we anchored in the entrance of the Strait of Manila at 13 degrees and 15 minutes, where, according to our estimate, the island of Capul was situated. On the 10th we landed, signalling our peaceful intentions in every possible way, and when we conferred with the Indians, they told us that the island of Capul was situated still further ahead, showing it to us with some gestures.

We requested from them some victuals to replenish our stock, but this was refused to us because, so they said, they knew quite well that we had come with no other aim but to fight the Spaniards, their allies. And in spite of many and friendly requests made by us, they would never agree, and because the admiral and the council did not permit the use of violence, all the boats were again called back aboard. On the 11th before daybreak, we weighed anchor, sailing to the island of Capul, which we reached in the afternoon, casting anchor in a very pleasant harbour near some houses standing on the edge of the water. We had hardly landed when the Indians were trafficking and trading with us, although they knew fully well that it was our intention to be as hostile and damaging to the Spaniards as we could.

They brought us at first poultry, pigs and suchlike, promising to do the same the next day, which indeed they did, but everything with an admixture of little titbits. We continued in the same manner until the 19th, when we weighed the anchor, setting our course northwest and by north, sailing straight into the Strait of Magellan [of Manila], and with the help of two Indians who served us as pilots, we thus did our best to reach the harbour and cape of Manila in a short time.

During the time we were sailing through this strait, we went ashore every day to pluck nuts and other fruits, which were very wholesome and healthy for our sickmen. Therefore, we laid up a big provision of these. The inhabitants here were people of some discretion, dressed in long skirts made in the manner of a shirt. They have great respect for clergymen, which we noticed with one of our monks, whose hands they kissed as soon as they saw him, showing great meekness and humility in his

presence. Their women did not show themselves to us but hid themselves in the forests and elsewhere.

On the 19th in the evening we anchored close to the large island called Luzon, on which the city of Manila is situated. Here we saw a house cleverly built on some trees, which from afar seemed to be the house of some nobleman or lord. The same evening the plenary council convened to deliberate on what would be best to do in this situation. On the 20th at the crack of dawn, after the council had convened once more, four well-equipped boats were sent off to reconnoitre the situation at the aforesaid house, which on their return declared that it was an old and dilapidated building, and that they had not found any living soul in its vicinity. It was our intention to capture a Spaniard to hear from him about what we had learned in Capul, namely that a Spanish fleet had already been long in Manila awaiting our coming, something we had thus far not been able to verify.

The same day, sailing along the shore, we passed a mountain of incredible height that was always burning, called Albaca [Albay], which was full of sulphur and the like, until evening, when we anchored on twenty-five fathoms, close to a cape in the land where the inhabitants had lit a fire to inform their neighbours about our coming. On the 21st we again set sail, continuously making headway in the strait. We continued doing so, sailing day and night making reasonable progress until the evening, and then we saw the mouth or exit of the strait, which seemed very narrow, and because of the arrival of night we cast anchor there. On the 25th three boats were sent ahead, which very soon gave us a sign, upon which we followed with the entire fleet, and with the help of the current we passed through and again came onto the high sea without lowering sail the least bit the entire following night.

On the 26th the entire day we did our best to sail to the harbour of Manila, but because the calm and the wind were against us, we could not accomplish anything. On the shore we saw fires in several places and other lights, wherefore we supposed that our arrival had been made known everywhere, a suspicion that was all the more confirmed because during our passing of the strait and also thereafter a small boat had always followed us, sailing hither and thither with such a speed that it had been impossible for us to overtake it, which boat spied on us and reported on us everywhere. From the 27th to the 28th we constantly struggled, tacking to

EUROPEAN ENCOUNTERS AND CLASHES IN THE SOUTH CHINA SEA II

and fro to reach the harbour of Manila, but we made but little headway and at last cast anchor about a mile from the harbour on forty fathoms, close to a cape that stretched out from the harbour.

Here we did not remain longer than until midnight because the admiral then fired off a shot as a sign to make sail again, which was done, and we tacked the entire night without making any headway, doing the same the next day, but did not succeed in sailing in, and in the evening we cast anchor before the entrance to the harbour before the island called Maribela [Mariveles], on which there are two very high rocks, behind which the city of Manila is situated. On this island of Maribela [Mariveles], one usually keeps guard during the night, and that is where they keep their pilots, who await the ships from China to bring them before the city of Manila because the entrance in some places is very dangerous, of which we were warned by our Spanish pilot.

MARCH 1615

On the 1st day of March, early in the morning, we spotted two sails going from one coast to the other, after which we sent three well-manned boats with orders to do their best to make a prisoner from whom we might obtain information, but these boats, which exerted themselves in vain because of the rapid progress of the aforesaid ships, returned to the fleet towards evening. On the 2nd, after the admiral had called together all steersmen, skippers and other officers, it was decided that, as soon as we could gain any advantage from tacking, we would raise the anchor and would do our best to enter the harbour. On the 3rd in the morning we raised the anchor, and, after having tacked all day, we still had not made much headway in the evening,

so we anchored again close to a small islet stretching out in the direction of the shore....

And because we considered it above all necessary to get a living human being to obtain information from that same person both about the country as well as about other circumstances, again four boats with many armed men were sent to shore, who there found a sampan loaded only with chalk without any men, but

in the distance they saw a great number of people who did not want to talk with them, and therefore in the evening they came aboard again. At sundown close to the shore we spotted a sampan with raised sail, after which two well-equipped boats were hastily sent, which in the night overtook and captured it, but because the wind was very boisterous and the sampan was only loaded with wood

useful for carpentry, they let it lie at anchor, taking with them six Chinese they had captured. What the plenary council convenes for is to interrogate them about what they might know.

At first they revealed to us that in the vicinity there were other sampans loaded with sundry kinds of victuals and some merchandise. Therefore, two boats were sent out with the order to exert themselves to the utmost to find these same sampans. On the 5th in the afternoon we saw two sails coming straight at us, to which our *Jager* and the other small ship (which we called *Perel*) were sent to capture them. In the night our two boats attacked and captured two sampans, which were sailed by some Chinese and a Spaniard, whose task it was to collect the tributes given yearly by the surrounding places to the city of Manila. These same sampans were loaded with rice, poultry, other victuals and some merchandise.

On the 6th the yacht and *Perel* returned, bringing three sampans with them, of which two were loaded



Map of the Moluccas. In Willem J. Blaeu, *Atlas Mayor o Geographia Blaviana*, Amsterdam, 1669.

ENCUNTROS E DESENCONTROS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA II

with deer skins, tobacco, poultry and other wares of little importance, which were distributed generally. From those who were in the sampans we learned that the Spanish fleet lying ready in Manila had sailed to the Moluccas under the command of Don Juan de Silva to wage war on us with ten surprisingly large galleons, two yachts, and four galleys, with two thousand Spaniards besides also great numbers of Indians, Chinese and Japanese¹. May God grant that their intention not be realized and be brought to nought.

On the 7th our admiral sent three Chinese into the city of Manila in a sampan with letters to the main councils there offering to exchange some prisoners, Spanish, Chinese and Japanese, against the prisoners they might keep there from our country². On the 8th our yacht sailed to the shore with some boats to collect four sampans which had previously been conquered by our men but had remained lying at anchor there because of the stormy weather. The next day, being the 9th, the yacht returned with the boats, bringing with it the aforesaid four sampans loaded with nuts and other fruits, and also two oxen and a deer which they had shot with a musket. On the same day, the plenary council convened and took the decision that, because the Chinese were not coming back, we would set sail the next day and go help our people in the Moluccas.

Having understood that Don Juan de Silva had only on the fourth of February begun his voyage from here to the Moluccas with such preparations as have been told of before, and aware, after previously discussing the matter in the plenary council, that the monsoon would only change in the month of April, the admiral determined not to lose any time, which would have given us another half year of delay. It is true that about the middle of April the junks from China pass here, from which we could have obtained a great booty and much profit, but in the common interest it was considered more advisable not to tarry any longer but as soon as possible to set our course to Ternate to come to the help and rescue of our people there, as was stipulated in our commission.

We were all the more motivated to do so by our consideration that our fleet still consisted of six ships and was equipped with healthy soldiers, without our lacking anything in our ammunition. Also, as we understood, it was the intention of Don Juan de Silva

on this voyage with such a powerful fleet, for the preparation of which he had needed three years, to take possession of the entire Moluccas—something we hoped (with the help of the Almighty) to prevent him from doing, giving our friends all the help and assistance we could.

On the 10th, when we still did not hear from the Chinese, we weighed the anchor and set sail, setting our course straight for the Moluccas. On the same day, on the orders of the admiral, all our Chinese and captured Japanese were released and sent to shore with their sampans, and we only kept the aforesaid Spaniard and an Indian, whom we took with us to the Moluccas. On that day we made little progress because of the total calm, and towards evening we cast anchor close to the shore. On the 11th very early we set sail again, also the entire forenoon making very little progress until the afternoon, when the wind blew us forward with such a force that in the evening we arrived at a large number of islands, and there we found ourselves surrounded by such a great number of them that we neither on the one side nor on the other saw a passage.

Therefore, we summoned the Spanish pilot, who, knowing the place, advised us not to go on any further because night was approaching, and so we spent our time tacking on this side and then again on the other. On the 12th in the afternoon, with a favourable wind and the help of the aforesaid pilot, we sailed through all the straits until we reached the open sea. Before we properly arrived in the sea, in the direction of the shore we spotted a small bark, to which were sent three boats with armed men, but those in the bark, seeing our men coming, set course to the shore, leaving everything behind and fleeing. Our men brought the bark back to our fleet, where its cargo of rice, some fruits and some chests was unloaded.

On the 13th we kept our course south-southeast and sometimes southeast and by south, with rather favourable wind. On the 14th we lay still directly off the island of Paney [Panay] because our Spanish pilot warned us that hereabouts there were many shoals which one could not pass at night without danger. On the 15th we sailed along the shore all day making good progress until the evening, when we again lowered some sails to avoid all danger at night. On the 16th we again set all sails, proceeding at a good rate on a southeasterly course. Thus we continued

EUROPEAN ENCOUNTERS AND CLASHES IN THE SOUTH CHINA SEA II

until the 18th, very early in the morning, when we found ourselves off the island of Mindanao, and then we sailed along the coast until the evening, when some people explained to us that there were sunken rocks hereabouts, and therefore we again set our course to seaward.

The next day, on the 19th, we sailed to landward again, but because of the calm we made very little progress. In the evening we cast anchor on thirty-six fathoms, close to a promontory, from where a small boat immediately came to one of our ships, promising us that the next day they would bring all kinds of victuals to us without it being necessary that one of us would come ashore for it. On the 20th those on the land, as they had promised, brought us with their canoes many victuals, among others poultry and fresh fish, which they sold to us very cheaply, and if there had not been the wind, which was blowing in a very favourable direction, they would also have brought us a large quantity of pigs, but it was deemed good and most advisable to make sail again and to continue our voyage, which we did with such good progress that in a short while we reached Cape de Cadera [de la Caldera], where the Spanish ships going to the Moluccas take in their provision of water.

As soon as we had arrived there, some boats were despatched to get news about Don Juan de Silva, but the inhabitants pretended as if they knew nothing about it, only saying that two days ago a Spanish ship and a yacht had been there, which were sailing to the Moluccas, and that they had taken in their provision there. From the 20th to the 23rd there was a great calm, so we made almost no headway, except only by drifting with the stream; each time when it had changed direction we dropped the anchor again. Between the two islands of Mindanao and Taguima [Basilan] we met a strong counter-current, which all the more impeded our progress. On the 23rd we received a strong wind, so we passed through the strait between these islands in a short time.

During our stay here, the local canoes brought us much poultry, pigs, goats, fresh fish, tobacco, sundry kinds of fresh fish and other victuals, for which our merchants gave some money, cloth, knives, coral and things like that, with which the savages were very content. The admiral also gave permission to everybody to carry on some private trade, such as in tobacco, fruits and things like that because this place was richer in

produce and more fertile than all others, and its inhabitants also showed themselves to be great friends of ours and enemies of the Spaniards. We were all the more assured of this because their commander-in-chief proposed to our admiral to join our expedition with fifteen small ships, equipped in their manner, to give us assistance against the Spaniards.

They also showed us an open letter signed by Laurens Reael, by which he informed us that the inhabitants of Mindanao were our great friends and requested us that we on our side would in return show them all the respect and friendship we could. In this manner we progressed until the 26th, always sailing southeast and sometimes by south under favourable conditions. That same day towards noon a rough and boisterous weather came up, and that with a constant rain, which tore the admiral's sail to pieces, also damaging other ships and sails. On the 27th, with a favourable wind blowing, keeping a south-easterly course, we passed the island of Sangnijn [Sangihe], besides which many more islands, both large and small ones, showed themselves, which we have not found it necessary to mention individually because of their great number. **RC**



NOTES

- 1 The large fleet of Don Juan de Silva was supposed to meet four Portuguese galleons coming from Malacca to launch a joint attack on the Dutch outpost of Bantam. This expedition never took place, although he managed to expel the Dutch from some of the Moluccas.
- 2 Spilbergen at the time, among other things, requested the release of Admiral Paulus van Caerden, who had died briefly before this request was made.



Relação do Poderio Holandês no Oriente, 1621

André Coelho

André Coelho foi um capitão português bastante activo nos mares orientais nas primeiras décadas do século XVII, que

aparece repetidamente mencionado na documentação coeva oriunda do Oriente, mas que nunca mereceu um estudo biográfico detalhado. A sua minuciosa relação, escrita em 1621, era dirigida à Coroa ibérica e pretendia descrever a dimensão do poder holandês no Oriente, ao cabo de duas décadas de sistemático assédio às posições portuguesas. À semelhança de outros alvitres por esses anos enviados aos Filipes, o relatório de Coelho avançava com planos militares concretos para se acabar com o poderio holandês em toda a Ásia marítima, planos esses que passavam pela organização de uma poderosa armada luso-espanhola, reunida em Manila, que atacasse sistematicamente as posições holandesas e perseguisse implacavelmente os navios dos rebeldes dos Países Baixos. Tal projecto, contudo, nunca se concretizou. O manuscrito de André Coelho, que aqui se transcreve parcialmente, conserva-se inédito na Biblioteca Nacional, em Lisboa, tendo sido divulgado até à data apenas numa dissertação de licenciatura policopiada, *Os Holandeses e o Império Português do Oriente (1595-1641)*, apresentada, em 1974, à Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa por Maria Manuela Sobral Blanco.

Fonte utilizada: André Coelho, *Relação de muita importância* [Códice 638, Fundo Geral, Biblioteca Nacional de Lisboa]. O texto, que aqui se publica parcialmente pela primeira vez, foi modernizado por Pedro Loureiro.

André Coelho was a fairly active Portuguese captain sailing the Eastern seas in the early decades of the 17th century. His name appears

repeatedly in contemporary documents from the Orient but so far there has been no biography of him. His detailed report, written in 1621, was sent to the Iberian court with the aim of describing the extent of Dutch power in the East following twenty years of systematic attacks on Portuguese outposts. Like other reports submitted to the Spanish monarchs, Coelho's report presented concrete military plans to thwart Dutch power throughout maritime Asia, including organising a powerful Portuguese-Spanish armada from Manila which would attack the Dutch positions and pursue the ships from the rebel Netherlands relentlessly. Such plans never materialised and André Coelho's manuscript, a part of which is transcribed herein, has been preserved, unpublished, at Lisbon's National Library. So far, it has only been published in a cyclostyled graduate dissertation entitled "The Dutch and the Portuguese Empire of the East (1594-1641)" submitted to Lisbon University's Faculty of Arts in 1974 by Maria Manuela Sobral Blanco.

Source used: André Coelho, *Relação de muita importância* [Codex 638, General Collection, Lisbon National Library]. The text published in part here for the first time, has been modernised by Pedro Loureiro.

Deve Sua Majestade considerar de quanta importância é acudir-se com toda a brevidade possível ao particular remédio destas partes, e mandar uma armada grossa, equivalente a se poder de todo lançar e extinguir o inimigo holandês do arquipélago do sul, que tão apoderados estão, não tão somente daquelas ilhas, como da maior parte de toda a Índia¹. Advertindo que em toda a costa de Negapatão, São Tomé, Paleacate e Masulipatão, Gergelim [Hughli], Bengala, Pegu e Tenassarim, têm estes rebeldes comércio e feitorias em diversos portos, donde de ordinário navegam suas embarcações e as dos naturais com cartazes² dos ditos holandeses, segurando-as com galeotas apatachadas tomadas aos pobres e miseráveis portugueses, que amedrontados destes rebeldes já não ousam navegar por aqueles mares. E assim se vai de todo concluindo este pobre e miserável Estado [da Índia].

A maior parte das ilhas Malucas estão também [ocupadas] pelos ditos holandeses, mormente as do cravo. E a ilha de Ternate tem quatro fortalezas, *Malajo*, *Tacome*, *Taloco* e *Calámata*; e na mesma ilha tem Sua Majestade três [fortalezas], a nossa fortaleza antiga³, e outra a que chamam *Dongil*, e Santa Luzia. Na ilha de Tidore tem o dito inimigo [holandês] uma fortaleza a que chamam

Mariequo Grande e outra mais que de novo fizeram no sítio de Rume [Rhun]. Na ilha de Moutel [Motir] têm outra fortaleza, com duas retiradas ao monte, e é das quatro [ilhas] do cravo a mais pequena, e toda está pelo dito inimigo. A ilha de Maquien, que é a maior e mais abundante de cravo, está toda pelos ditos flamengos, cercada de quatro fortalezas, *Taifaço*, *Monfaquia*, *Tabolola* e *Guita*. E todas estas quatro ilhas, estão quase à vista umas das outras, e todas em uma direitura. Tem [o inimigo holandês] na Batachina [Halmahera] e em Geilolo [Halmahera] e na Boconora [?] outras fortalezas, [e] em diversas ilhas, como são as de Bachão [Bachan], que lhes servem tão somente de se fazer nelas algum mantimento a que chamam sagu. O qual só para os naturais pode servir, e para a gente de Europa [só] por necessidade, e não é proveitoso continuado em semelhante nação. Tem Sua Majestade também nas mesmas ilhas algumas fortalezas para o mesmo efeito. Estão estes inimigos apoderados de todas as ilhas de Amboíno, mormente as do cravo, com certas fortalezas e presídios nelas: *Varanula*, *Hito*, *Sidcabelo*, e *Nao*, e *Bemnao*. Na mesma conformidade são senhores das ilhas de Banda, com as fortalezas necessárias, como é a de Pulo Ai, grande e forte, e outras da mesma importância.

Negapatão, in Antônio de Mariz Carneiro, *Descrição da Fortaleza de Sofala e das mais da Índia*, 1639. Retirada de F. Bethencourt, K. Chaudhuri (dir.), *História da Expansão Portuguesa*, vol. 2 (Lisboa: Círculo de Leitores, 1998).



ENCONTROS E DESENCONTROS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA II

São senhores de toda a costa de Java Maior e Menor⁴, com diversas fortalezas e partes e paragens de interesse⁵ ao seu trato e comércio. [Têm] feitorias em Agaçaim [Gresik], Tubão [Tuban], Coria [Cirebon?], e Panaruca [Pamanukan], que é na mesma costa da Java, além da de Batão [Bantam] que têm na Sunda, onde vêm deferir todas as suas naus, e dali se dividem para todas as mais partes de outra que de novo fizeram à força dos naturais, que se chama Jaquatura [Jacatra]. Na costa de Samatra, da banda de dentro, têm feitorias em Jambi e Andregui [Indragiri], de muita e muito boa pimenta. [Têm também] fortaleza na ilha de Timor e [na de] Solor, com o trato do sândalo que levam para [a] Cochinchina.

[Têm] feitorias e comércio por toda a costa de Champá, contratando com este rei a lhes deixar fazer naus patachos e galeotas, [pois é terra] onde há infinita e boa madeira, e muito fértil de mantimentos. [Têm feitoria em] Beliza [?], onde de forçado há-de ir demandar a nossa frota da China, à ida e à vinda. [Têm] comércio e feitorias por toda a ilha de Bornéu, onde há muita pedraria de diferente qualidade. Navegam com grande cópia de naus para Japão, e o ano passado de 1620 aportaram naquela ilha passante de doze naus, e se contratavam com os reis de Harima e Firando [Hirado] que lhes deixassem fazer nos seus reinos quatro ou cinco mil japões, com largas pagas, para com eles saquearem a nossa cidade da China [Macau] e outra nossa de que se não tem certeza da que será.

Em Sião, Camboja e Patane têm estes rebeldes contratos e feitorias. Finalmente, por todas as ilhas dos Celebes e [de] Mindanao navegam com desusada exceção e liberdade, não temendo a armada de Manila e as boas vitórias que Nosso Senhor foi servido dar àquele governo. E com tudo isso, de ordinário lhes vão naus esperar as da contratação de Nova Espanha, e as embarcações dos chinas, que amedrontados das muitas

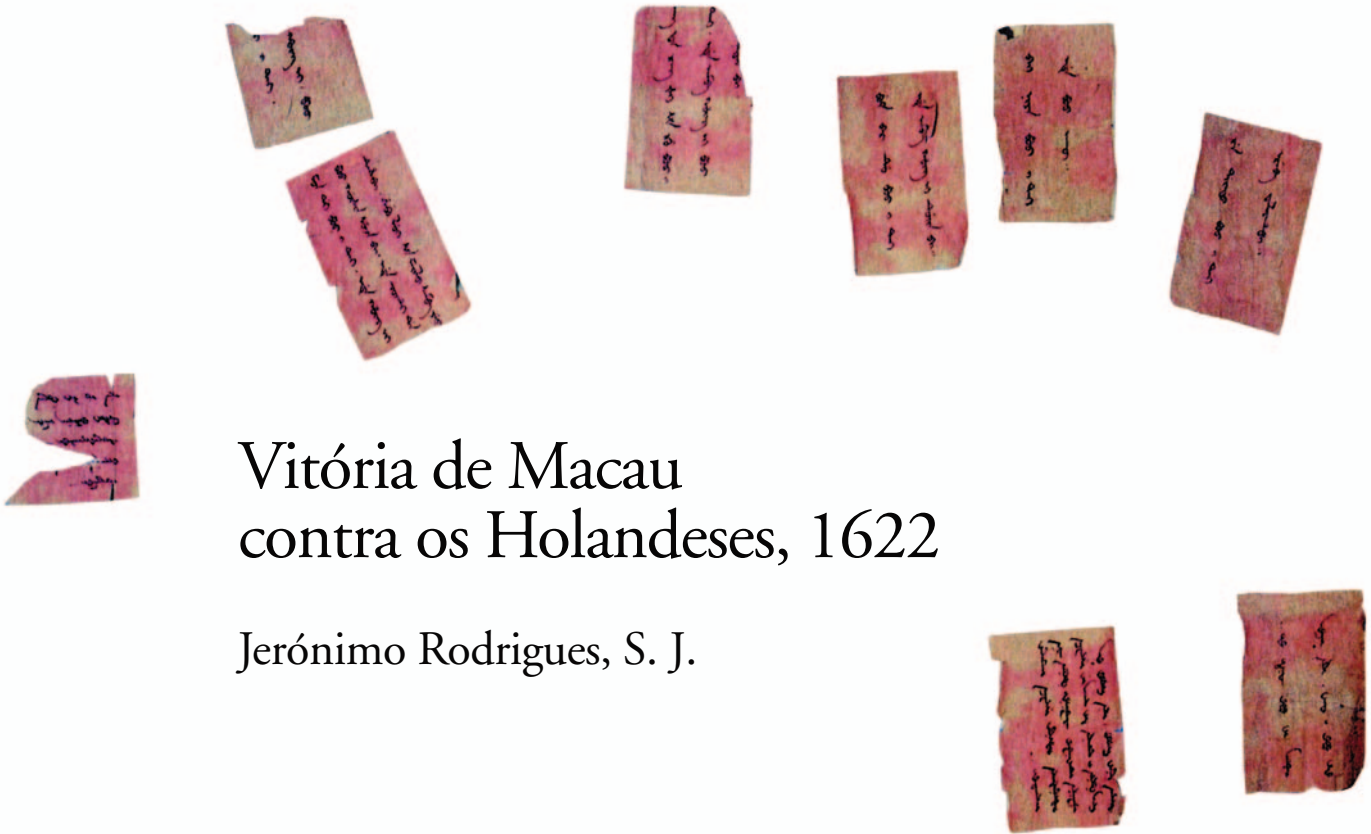
que lhes têm tomado deixaram de continuar este comércio. E se passou todo [este comércio] à Sunda, onde em cada um ano aportarão passante de vinte somas dos chinchéus, carregadas de infinitas riquezas de almíscar, ouro e seda, e outras muitas veniagas de muita importância. Tudo [o que] é o melhor da Índia, e de todo o Sul, lhes passa por seu contrato.

Navegam com tanto descrédito deste Estado [da Índia] e da nação portuguesa, tendo feitorias em Surrate e em Jasques, inimistando-nos com os Reis Vizinhos, e quantas vexações a essa conta nos fazem de ordinário os mouros e gentios. Nascido tudo dos grandes descuidos que da nossa parte houve até agora, e das impossibilidades e poucos rendimentos das alfândegas de Sua Majestade, que pelos não haver perece o real serviço todas estas misérias, e [a] pouca obediência e milícia que há na soldadesca. O que tudo se pode remediar unindo-se os dois poderes de Espanha e [de] Portugal, e ambos ordenarem uma armada de vinte galeões, ou os mais que se poderem ajuntar, e em conformidade venham e tragam a derrota que os mesmos rebeldes trazem ao porto da Sunda, porque vindo unidos como acima digo não haverá coisa no mar no decurso desta jornada que não molestem e tomem. E [poderá suceder] que em alguns portos de Java os achem desprecatados, que possa suceder alguma boa ocasião e ficarem a esse respeito tão amedrontados que os naturais se rebelem e alevantem contra eles, porque a correspondência que têm com esta gente não é de mais que por necessidade e falta de armadas nossas. E vindo como digo juntos os nossos galeões por esta mesma derrota, poderão ir em direção a Manila, onde se reformarão de muitos e abundantes bastimentos, para daí se conseguir o caminho das ilhas Malucas, incorporando-se com a mais armada daquele governo, que há-de ser de muita importância, por haverem tido já muitas vitórias destes inimigos, e não contra eles. **RC**

NOTAS

- 1 Por volta de 1621, com efeito, os holandeses tinham já ocupado posições importantes em diversos pontos do litoral asiático que os portugueses até finais do século XVI haviam frequentado sem qualquer concorrência europeia, mormente na Insulíndia.
- 2 Os portugueses haviam vulgarizado nos mares orientais a prática dos *cartazes*, autorizações de navegação em certas rotas que eram fornecidas a embarcações mercantis asiáticas.
- 3 Os portugueses, que se estabeleceram na ilha de Ternate a partir de 1521, mudaram-se para a vizinha ilha de Tidore na década de 1570;

- a fortaleza de Ternate seria brevemente ocupada pelos espanhóis alguns anos mais tarde.
- 4 Existe apenas uma ilha de Java, mas os textos europeus antigos referiam frequentemente uma Java Maior e uma Java Menor, englobando nestas designações, por uma lado, a própria ilha de Java e, por outro lado, quer a ilha de Samatra que alguma das ilhas da Sunda Menor situadas para leste de Java.
- 5 Ms: *de sente*, que não faz sentido.



Vitória de Macau contra os Holandeses, 1622

Jerónimo Rodrigues, S. J.

Em Junho de 1622, os holandeses
fizeram o mais sério e mais

violento ataque a Macau, convencidos de que

a cidade administrada pelos portugueses se renderia rapidamente. Contrariando estas expectativas, os macaenses resistiram e repeliram o assalto dos holandeses, sendo estes obrigados a retirar com pesadas baixas. A partir de então, a VOC tentaria encontrar outras alternativas para ter acesso aos importantíssimos mercados do Celeste Império. Diversos testemunhos coetâneos relatam o evento. Mas talvez o mais raro de todos seja o folheto da autoria do padre Jerónimo Rodrigues, originalmente redigido em espanhol, com o título *Relacion de la Vitoria que alcanço la ciudad de Macau, en la China contra los Holandeses*, que foi impresso em Lisboa, nas oficinas tipográficas de Pedro Craesbeeck, em 1623. Com efeito, o único exemplar conhecido deste opúsculo pertencia à colecção particular do historiador britânico Charles R. Boxer, que o divulgou em 1938, em artigo publicado nas páginas do *Boletim Eclesiástico da Diocese de Macau*. O texto fornece uma visão dos acontecimentos em primeira mão, já que o religioso jesuíta estanciava então em Macau, onde assistiu ao assalto holandês, tendo talvez participado nas operações militares, à semelhança de outros confrades seus.

Fonte utilizada: *Relacion de la Vitoria que alcanço la Ciudad de Macao, en la China contra los Holandeses*, in Charles R. Boxer, *Estudos para a História de Macau - Séculos XVI a XVIII* [Lisboa: Fundação Oriente, 1991, pp. 92-94]. O texto foi traduzido do espanhol por Aldino Dias.

In June 1622, the Dutch undertook
the most serious and most violent

attack against Macao, convinced that the

Portuguese-administered city would quickly surrender. Countering these expectations, the Macanese resisted and held the Dutch at bay, forcing them to retreat with heavy losses. From then on, the VOC would try to find other alternatives to access the important markets of the Celestial Empire. Several testimonies of the time mention the event. Probably the rarest of all is the booklet authored by Father Jerónimo Rodrigues, originally written in Spanish, with the title *Relacion de la Vitoria que alcanço la ciudad de Macau, en la China contra los Holandeses*, and printed in Lisbon at the typographical workshop of Pedro Craesbeeck, in 1623. In fact, the only known copy of this work belonged to the private collection of the British historian Charles R. Boxer, who divulged it in 1938, in an article published in the pages of the *Boletim Eclesiástico da Diocese de Macau*. The text offers a first hand vision of the events as the Jesuit friar was then in Macao and saw the Dutch assault, likely having taken part in the military operations as many of his colleagues did.

Source: *Relacion de la Vitoria que alcanço la Ciudad de Macao, en la China contra los Holandeses*, in Charles R. Boxer, *Estudos para a História de Macau - Séculos XVI a XVIII* [Lisbon: Fundação Oriente, 1991, pp. 92-94]. The text was translated from the Spanish by Aldino Dias.

ENCONTROS E DESENCONTOS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA II

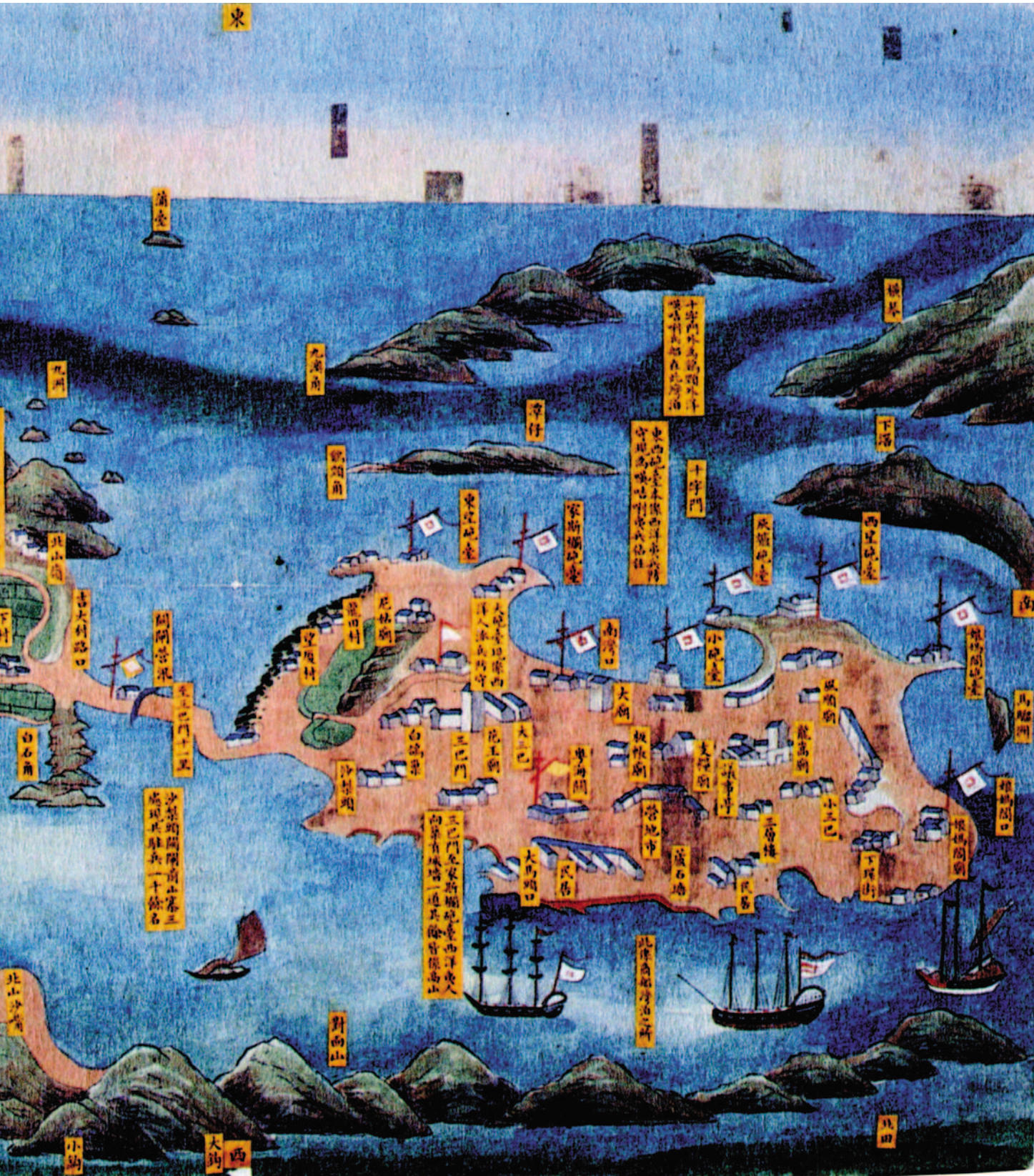
RELAÇÃO DA VITÓRIA QUE ALCANÇOU A CIDADE DE MACAU, NA CHINA, CONTRA OS HOLANDESES

Neste ano de 1622, vieram os holandeses sobre a cidade de Macau a fim de a tomarem pelas armas, como desejam há muito tempo, para não desagradarem aos chineses nem fazerem novas povoações de estrangeiros, que é o que os chineses mais temem, e para impedirem os portugueses de fazerem o comércio mais importante de todo o Oriente. Não trato do saque da cidade, que seria muito grande, por estar actualmente mais povoada e mais rica do que os inimigos imaginavam. Com esta resolução, chegaram aqui em 20 de Junho treze velas holandesas, entre naus, patachos e galeotas, que traziam como almirante Cornelio Regeres [Cornelis Reyersz]. E estavam já neste porto outras quatro naus que navegavam para o Japão, duas delas holandesas, que ajudaram com os seus homens a este assalto, e duas inglesas, que não entraram nesta aliança, porque os holandeses, tendo já a terra por sua, não queriam dar-lhes parte dela.

Logo que chegaram, sondaram todo o porto, cautelosamente, andando com duas lanchas a [distância de um] tiro de mosquete. Numa delas vinha o mesmo almirante, quer para observar os edifícios da cidade, quer para afrontar o baluarte de S. Francisco, que duas naus enfrentaram, tendo-o uma delas atacado na tarde do dia 23 de Junho. Logo na manhã seguinte, dia de S. João, quase duas horas depois do nascer do sol, as duas naus começaram a bombardear com a sua artilharia, atemorizando a cidade, e dois patachos, cruzando a praia de Cacilhas pelo meio das nossas balas, desembarcaram nela, em 32 lanchas com falcões e roqueiras pela popa, 800 mosqueteiros, com tanto esforço e tão furiosas surriadas que 60 portugueses e 90 homens da terra que se encontravam atrás de uma trincheira de areia se foram retirando para a cidade. Os holandeses, vendo que os nossos retiravam, embora não deixassem de fazer fogo contrário mesmo quando recuavam, deixaram na praia duas bandeiras com 200 homens para desembarcarem a artilharia, com a qual determinavam atacar a cidade. E foram avançando temerariamente pelo campo ao longo do sopé do monte de Nossa Senhora da Guia, disparando os mosquetes com tanta ordem e destreza que ganharam nesta parte muita vantagem em relação aos nossos.



EUROPEAN ENCOUNTERS AND CLASHES IN THE SOUTH CHINA SEA II



Descrição de Macau (princípios do século XIX).

ENCONTROS E DESENCONTROS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA II

Tocou-se nesta altura o sino da cidade e os homens que se encontravam distribuídos por diversos lugares vieram a correr, embora desorganizados e sem formação nem ordenação de milícia. E foi a providência de Deus, pois, da forma como andavam divididos, os inimigos não lhes acertavam com os seus mosquetes. E assim quis Deus dar-nos a vitória mais facilmente, pois quando o inimigo se encontrava próximo da cidade e perto da ermida de Nossa Senhora do Monte de S. Paulo, que fica toda sobre aquele campo, foi disparada uma peça [de artilharia] grande e depois outras menores, que mataram alguns homens do meio do seu esquadrão e o fizeram parar, e ao mesmo tempo reparar na grande quantidade dos nossos homens que se encontravam no vale que subia pelo monte até à ermida, que pelas costas os obrigariam a parar se eles quisessem avançar. E nesta altura já muitos dos seus, encontrando-se cercados, queriam voltar para trás ou, pelo menos, irem-se retirando. Consultando os capitães sobre o que deveriam fazer e não sabendo o que determinar, com pouca ordem foram marchando para a serra com esperança de conseguirem alcançar algum lugar alto onde se pudessem defender, juntando-se a duas bandeiras dos seus que começaram a subir de Cacilhas para a serra, a fim de conquistarem o monte de Nossa Senhora.

Vendo isto, os portugueses foram-se aproximando e, animados com boas palavras que no campo lhes diziam alguns religiosos, principalmente padres da Companhia [de Jesus], resolveram-se a dar Santiago neles. E fizeram-no com tanta determinação que muitos, abandonando os mosquetes, arremeteram de todos os lados e atacaram com espadas, no manejo das quais os holandeses são mais fracos do que os nossos. E este dia foi tão mau para eles, que não tinham levado as suas [espadas] por estarem muito cansados do calor e subida à serra, que é muito áspera, e os portugueses foram-nos atacando nos flancos com grande ímpeto, tendo os holandeses fugido tão desembaraçadamente que muitos deixavam as bandeiras e as armas e quanto tinham para ficarem mais leves. E desta forma chegaram à praia de Cacilhas, onde haviam desembarcado com diferente brio. As bandeiras que ali tinham ficado, vendo chegar os seus tão desbaratados, tentaram reorganizá-los, pelo que houve uma peleja muito renhida entre ambas as partes. Mas não podendo os holandeses sustentar o ímpeto dos portugueses, nem deter os seus, voltaram todos para

o mar, indo muitos a nado para chegar às lanchas. E fizeram-no com tanta desorientação e medo da nossa mosquetaria que os que levavam armas as deixavam cair na água, na qual com a pressa e o cansaço se afogaram mais de 90, e poucos menos foram aqueles que morreram no campo. E teriam sido muitos mais se os cafres e moços de serviço se não tivessem ocupado em os despojar e degolar a todos, como se o fizessem em honra de S. João Baptista, em cujo dia estes hereges tentaram profanar muitos templos de mosteiros e altares sagrados, como os há nesta cidade.

Contando os que foram deixados mortos no campo e os que foram retirados do mar afogados, passam de trezentos os homens que o corsário [holandês] perdeu neste combate, fora os outros que o mar ia atirando para a praia. E entre estes encontravam-se algumas das melhores companhias de soldados que eles têm na Índia, gente muito escolhida e exercitada na Flandres, que por despachos de serviços se diz que vinham a esta conquista como a coisa de muito proveito, pouco risco e nenhum sangue. Regeram-se por informações antigas, cuidando que tínhamos menos gente, e não sabendo que, de há poucos anos a esta parte, casaram aqui muitos portugueses bons cavaleiros e capitães de bom lugar no serviço de el-Rei.

Dos seus, tirando três companhias, a maior parte eram homens do mar, e uma bandeira de japoneses, dos quais também morreram doze ou treze, não se sabendo o número de feridos, que não pode deixar de ser grande, porque enquanto se recolhiam às lanchas estavam os nossos a disparar sobre eles. Das suas bandeiras, que eram doze, foram deixadas cinco em nosso poder, e cinco tambores e uma peça de artilharia de campo, que tinham desembarcado. Acerca das outras [peças], não sabemos se se afundaram em duas lanchas que se inundaram com o peso dos homens que carregavam. Morreram quatro capitães e um foi capturado vivo. Entre alabardas, terçados e mosquetes são mais de mil as armas que foram recolhidas no campo e removidas do mar. Dos nossos morreram quatro portugueses, dois castelhanos e alguns escravos. Foram feridos vinte, que é um número pequeno, a despeito de durar a peleja mais de duas horas. Recolhidas as lanchas e patachos da praia, também se retiraram as duas naus que estavam a atacar a cidade e o baluarte, sem lhe terem provocado danos. E uma delas ficou muito mal tratada com as nossas balas, as

EUROPEAN ENCOUNTERS AND CLASHES IN THE SOUTH CHINA SEA II



Mapa de Macau dos inícios do reinado de Kangxi (1662-1723).

quais a atingiram muitas vezes, e se o mar estivesse agitado ali ficaria. No dia seguinte vieram com bandeira branca para tratar do resgate, não sabendo que dos seus só tínhamos vivos sete. A cidade respondeu que ainda não era tempo e, quando o fosse, dariam a resposta que julgassem ser mais ao serviço de Sua Majestade.

Bem consideradas as circunstâncias desta batalha, todos confessam que Deus nos quis dar a vitória e advertir esta cidade para que se murasse e fortificasse, como já vai fazendo, e os mandarins não o têm impedido até agora, por verem claramente que temos outros inimigos, dos quais tratamos de nos defender, e por não fazermos guerra aos chineses, como anteriormente, por natural receio, eles pensavam. Como prova disto, o aítão [*haidaofushi*], que é o seu almirante do mar, nesta província de Cantão mandou a esta cidade de presente duzentos

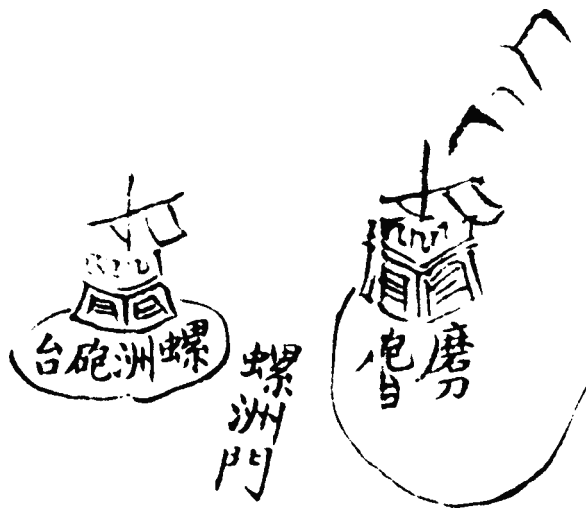
picos de arroz para os escravos, por lhe dizerem que no dia da peleja se mostraram muito valentes e fiéis aos seus senhores, os quais, por essa razão, deram liberdade a alguns no campo. Não a mereceu menos uma escrava que vestida de homem, e com uma alabarda, matou três holandeses. Podemos esperar grandes bens desta vitória, porque vendo os chineses com os seus próprios olhos que os portugueses são homens de guerra, quando não se queiram valer deles na que trazem contra o Tártaro¹, pelo menos os tratarão com respeito, querendo-os mais por amigos do que por inimigos. **RC**

NOTAS

- 1 A China Ming enfrentava então, nas suas fronteiras setentrionais, repetidos ataques dos manchus. Diversas vezes chegaram a Macau pedidos de assistência militar oriundos de Pequim.

Ataque dos Holandeses a Macau, 1622

António do Rosário, O. P.



O frade dominicano António do Rosário foi um dos vários observadores portugueses que relatou o ataque a Macau conduzido pelo almirante Cornelis

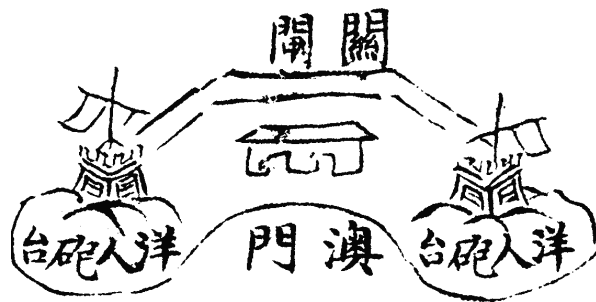
Reyersz no dia 24 de Junho 1622. Na altura destes acontecimentos, frei António era administrador interino do bispado de Macau. A 30 de Julho de 1622, tomará posse como presidente de um comando militar que o vice-rei da Índia, confrontado com a crescente ameaça holandesa, tinha nomeado alguns meses antes para a defesa da cidade. Entre os aspectos que apenas encontramos reportados na relação de António do Rosário conta-se a chegada antecipada dos quatro navios da 'esquadra de defesa' anglo-neerlandesa que então sitiava Manila. Frei António também facultou dados inéditos sobre a forma como uma flotilha de sete juncos comandada por Francisco Tavares conseguiu furar este bloqueio ao escoltar um conjunto de navios portugueses que chegavam da Índia e das partes do Sul. Além disso, o texto deste dominicano apresenta diferenças substanciais em relação a outros testemunhos portugueses da época, em particular na avaliação que faz do papel desempenhado por um dos principais protagonistas da resistência da cidade, o então capitão-mor de Macau, Lopo Sarmento de Carvalho.

Fonte utilizada: Fr. António do Rosário, O. P., *Breve Relação da vinda dos Olandezes a Macao, e da grande victoria, que Loppo Sarmento de Carvalho Capitão mór delle alcançou por intercessão da sacratissima Virgem do Rozario, e do Glorioso São João Baptista, em cujo dia se alcançou, feita pelo P. Fr. Alvaro [sic] do Rozario da Ordem de S. Domingos*, in Charles R. Boxer, *Estudos para a História de Macau – Séculos XVI a XVIII* [Lisboa: Fundação Oriente, 1991, pp. 95-100]. O texto foi modernizado por Rui Manuel Loureiro. Suprimiram-se algumas passagens mais retóricas.

The Dominican friar António do Rosário was one of several Portuguese observers who wrote about the attack on Macao conducted by Admiral Cornelis

Reyersz on June 24, 1622. At the time of these events, Friar António was interim administrator of the Macao bishopric. On July 30, 1622, he was to be appointed as president of a military command which the vice-roy of India, facing the growing Dutch threat, had appointed a few months earlier for the defence of the city. Among the aspects that are solely to be found in António do Rosário's account, is the predicted arrival of the four ships belonging to the 'Anglo-Dutch defence squadron' that lay siege to Manila. Friar António also offers original data regarding how a fleet of seven junks commanded by Francisco Tavares managed to break the siege escorting a fleet of Portuguese ships arriving from India and the South. Furthermore, the text of the Dominican shows substantial differences regarding other Portuguese testimonies of the time, in particular in the evaluation of the role played by one of the main characters in the resistance of the city, the Captain-General of Macao, Lopo Sarmento de Carvalho.

Source: Fr. António do Rosário, O. P., *Breve Relação da vinda dos Olandezes a Macao, e da grande victoria, que Loppo Sarmento de Carvalho Capitão mór delle alcançou por intercessão da sacratissima Virgem do Rozario, e do Glorioso São João Baptista, em cujo dia se alcançou, feita pelo P. Fr. Alvaro [sic] do Rozario da Ordem de S. Domingos*, in Charles R. Boxer, *Estudos para a História de Macau - Séculos XVI a XVIII* [Lisbon: Fundação Oriente, 1991, pp. 95-100]. The text was updated by Rui Manuel Loureiro. Some of the more rhetorical aspects were removed.



BREVE RELAÇÃO DA VINDA DOS HOLANDESES A MACAU

[...] Achou-se neste tempo nesta cidade, que permitiu Deus que assim acontecesse, Lopo Sarmiento de Carvalho, capitão-mor dela, que com ânimo invencível, um rosto alegre, muito confiado em Deus, esforçava e animava os fracos, tirando a muitos o pavor e o medo que os tinha quase já consumidos. Pôs [ele] logo por obra a fortificação da cidade, trabalhando tanto nela que parecia que só ele nascera para os trabalhos. Fortificou as partes mais fracas, pondo capitães e dividindo a gente, cercando-a por todas as partes mais necessárias. E porque havia falta de artilharia, [foi] despedido com o conselho da cidade [Senado] – sem o qual, podendo fazer, nada fazia –, uma ligeira embarcação para Manila, pedindo ao governador dela que acudisse com a pressa possível a Macau, que poderia acabar e perecer com a falta de artilharia, com cuja chegada tomaram os homens coragem para pelejarem e defenderem a sua terra.

[...] Chegaram a esta barra de Macau, quando menos se esperava, a 29 de Maio, quatro naus, duas holandesas e duas inglesas, que ao som de uma boa salva que deram largaram estandartes e bandeiras demonstradoras e significadoras dos encobertos intentos que contra [esta] terra traziam. Mas [o capitão] Lopo Sarmiento de Carvalho, que em matéria de seu ofício não dormia, como prudente, e entendendo os enganos do inimigo, juntou toda a gente que na terra havia, ordenando-a em companhias, fortificou os lugares que lhe pareceram mais fracos, por onde poderiam os inimigos entrar, pondo capitães e dividindo a gente o melhor que pode.

E vendo que Cacilhas, que era uma praiazinha distante da cidade um quarto de légua que ficava detrás de dois montes, poderia servir de fácil entrada aos inimigos que, ganhando a praia e os montes, ficariam fazendo grande dano à cidade, pretendeu cercá-la com uma tranqueira forte. Mas, pela contradição que houve da parte da cidade, a cercou com um valo de areia, sendo ele o primeiro em tudo como bom capitão, acarretando a areia para a fortificação do valo, com cujo exemplo se moveram os principais da terra a fazerem o mesmo, em vendo trabalhar seu capitão com tanto cuidado. Que com muita verdade se podia dizer dele que, como verdadeiro capitão, em ser o primeiro em tudo moveu a todos, porque era tanto o cuidado que tinha que enquanto estiveram os inimigos à vista da cidade a sua

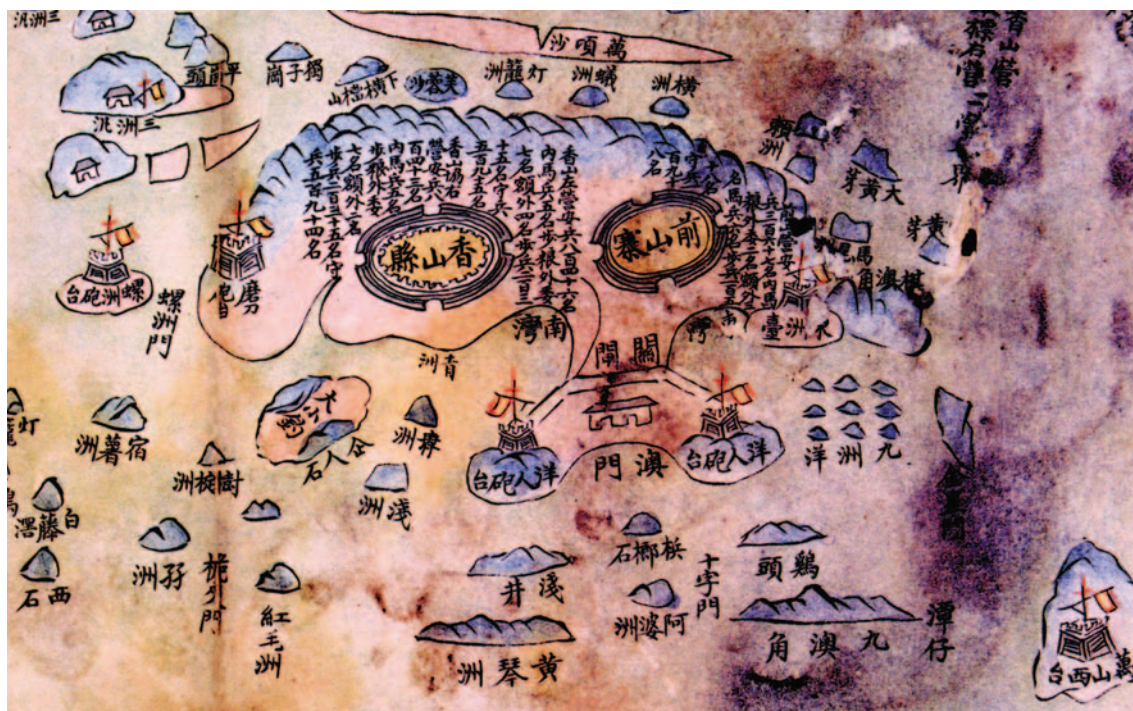
casa foi o baluarte de São Francisco, a sua cama um gabão lançado sobre as pedras do mesmo baluarte, como se não fora casado, [nem] tivera cuidado de filhos e mulher. Gastava a noite toda a correr os fortes e [a] fazer vigias, e sofrendo muitas vezes como prudente a muitos néscios.

E tendo notícia como as lanchas iam fazer aguada a uma ponta que ficava perto de suas naus, não querendo perder tempo, se embarcou de noite com oito cháos e três balões, para esperar o inimigo quando viesse. Mas não teve efeito o que tanto desejava, porquanto na seguinte manhã se fizeram à vela para a ilha dos Veados, a esperarem as embarcações da Índia. Conhecendo o prudente capitão o desígnio do inimigo, mandou com muita pressa sete cháos bem aparelhados, que servissem para dar guarda às embarcações que da Índia e das mais partes viessem. E foram de tanto efeito que trouxeram livres por entre as ilhas assim as embarcações da Índia, como [as] de Solor, Bornéu e Macassar.

Estando as coisas neste estado, a cidade fortalecida, os lugares fortificados com seus presídios, aos 21 de Junho chegaram a esta barra mais treze velas holandesas, nove naus grandes de guerra e quatro patachos, que, com as quatro [velas] que já na barra estavam, ficavam por todas sendo dezassete velas. Aos 22 do mesmo mês despediram oito lanchas a reconhecer os postos, os quais [holandeses] em muitas partes andavam com os nossos às espingardadas, principalmente em Cacilhas, aonde depois de uma boa salva de mosquetaria se recolheram às suas naus. Conhecendo Lopo Sarmiento de Carvalho, pela detença que as lanchas em Cacilhas fizeram, que traziam olho naquela praiazinha, por estar desabrigada e sem artilharia, com mais facilidades e mais a seu salvo naquela praiazinha, pôs nela com muita brevidade duas companhias de soldados e casados com alguma gente da terra, que por todos viriam a ser duzentos homens.

Aos 23 dias do mesmo mês, véspera do glorioso S. João Baptista, mandaram os inimigos duas naus poderosas, que uma delas trazia duas ordens de [peças de] artilharia grossas, de vinte e cinco e trinta arráteis, as quais se puseram à bateria com o baluarte de S. Francisco, desde as duas até às seis horas da noite. Eram os estrondos tão grandes que pareciam medonhos trovões, e os pelouros vinham tão furiosos que pareciam ligeiros coriscos e em tanta quantidade que parecia um grande e grosso chuva. O ar estava tão escuro e espesso que nos tirava da vista o sol; os gritos chegavam ao céu; o som dos tambores e pífaros, que serviam de despertar

ENCONTROS E DESENCONTOS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA II



Mapa militar das bases navais de Guangdong (pormenor de Macau). Fins da dinastia Qing.

aos homens, já lhes serviam de confusão. E com serem tantos os pelouros e tão contínuos que destroçaram algumas casas, permitiu Deus que não fizessem mal à gente, que como atônita andava pelas ruas. Antes pelo contrário, os nossos foram de tanto efeito que lhes destroçaram as suas naus, que não serviram mais para com elas fazerem viagem, matando muita gente [e] fazendo nelas grande destruição. Se pelas vésperas se julga o dia, julgue cada um qual seria o dia do glorioso Baptista? Se as suas vésperas foram festejadas com tão formosa salva de pelouros, foi o dia festejado com a famosa destruição das cabeças dos inimigos, que era justo viessem pagar com cabeças aqueles que determinavam festejar o dia do Santo das cabeças com as cabeças dos seus devotos.

Cessou a bateria de noite, fazendo os inimigos nela grandes festas com charamelas, tambores e cornetas. Mandou Lopo Sarmiento de Carvalho que lhes respondessem dos nossos baluartes com as mesmas festas, para que entendessem os inimigos que tínhamos maior razão de festejarmos, pelas grandes mercês que nos tinha feito Deus Nosso Senhor. Correu nesta noite Lopo Sarmiento de Carvalho os fortes todos e, como prudente capitão, animou e esforçou aos soldados e casados, pondo-lhes diante a obrigação que todos

tinham de pelejarem e defenderem os sagrados templos, que não viessem ser profanados dos hereges inimigos de nossa santa fé, a liberdade das mulheres, e as vidas dos queridos filhos. Sobretudo o grande perigo que poderiam correr se viessem às mãos dos inimigos aqueles inocentes e tenros cordeiros, que mamando o mau leite das lobas carniceiras viessem por tempo, o que Deus não permitisse, a serem lobos mais carniceiros; e o pouco remédio que lhes ficava, se fugissem para os chinsas, serem eles certos cutelos.

Com esta lembrança se esforçaram os homens, desejando já a manhã, para com vigor de seus esforçados braços, confiados em Deus Nosso Senhor, tingirem as espadas no sangue de seus inimigos. E para que Deus Nosso Senhor os ajudasse e se compadecesse deles, se confessaram todos de noite, tomando o diviníssimo sacramento de altar de madrugada. Ainda bem não era chegada a luz do dia, nem o sol tinha ainda aformosentado o nosso horizonte com seus claros raios, ainda bem não era manhã clara, aquela que em todas as partes do mundo mais que todas as dos outros dias costuma ser festejada, festejaram os inimigos com uma salva de pelouros, começando com maior força a bateria. E sendo já manhã clara, partiram para Cacilhas dois patachos e em sua companhia vinte e duas lanchas e cinco barcasas.

EUROPEAN ENCOUNTERS AND CLASHES IN THE SOUTH CHINA SEA II

Chegados a Cacilhas, lançaram em terra à sombra da sua artilharia oitocentos mosqueteiros, afora muitos japões que traziam. E formando um formoso esquadrão, se vieram para o valo, o qual depois de uma grande trisca de espingardas que entre eles e os nossos houve nos ganharam, aonde nos tomaram uma bandeira e alguns mosquetes e nos mataram logo um casado da terra. Com este princípio que lhes pareceu bem afortunado, vendo que os nossos deixaram o vale, vieram marchando sempre com boa ordem, até que nos ganharam o primeiro monte, indo os nossos sempre retirando. Por entre as pedras lhes matavam muito gente, sem ser bastante a grande multidão dos seus mosquetes para fazerem mal aos nossos, porque como os nossos se amparavam com as pedras ofendiam livremente sem serem ofendidos. Chegados os inimigos a uma paragem que se chama a Fontinha, por respeito de uma fonte que fica ao pé da serra aonde os mainatos costumam lavar a roupa, lhes atiraram de S. Paulo três bombardadas; a terceira lhes matou dois ou três homens, ficando os outros atemorizados e medrosos desta paragem. Permitiu a sacratíssima Virgem, quebrando-lhes os ânimos, que fossem perdendo o que tão livremente tinham ganho, para mostrar que ela era que intercedia e que pelejava, tomando por instrumento Lopo Sarmiento de Carvalho, dando-lhe os meios por onde os poderia destruir.

Esteve, ao tempo que os inimigos entraram, Lopo Sarmiento de Carvalho com o resto da gente no corpo da guarda. E sendo sabedor, por um ligeiro cavalo, como os inimigos tinham ganhado o vale e vinham entrando, foi logo marchando com toda a gente que consigo tinha, e recolhendo toda aquela que se vinha retirando, animando-a e esforçando-a com palavras animosas e consolativas, que bem mostravam o generoso ânimo daquele que as dizia. Chegou o tempo que os inimigos chegavam à paragem da Fontinha, os quais, vendo a nossa gente, a deliberação com que marchavam, o ânimo com que por meio dos pelouros os vinha investindo, foram-se retirando a um teso que ficava perto da mesma serra da Nossa Senhora da Guia e daí despediram suas bandeiras com tenção de ganharem a serra, vendo o pouco partido que connosco tinham.

Entendendo Lopo Sarmiento de Carvalho o desígnio dos inimigos e vendo que determinavam ganhar a serra pela parte do oriente, a tomou primeiro pela parte do ocidente. E ganhando o cume do monte defronte do esquadrão inimigo, depois que com breves palavras animou a gente, invocando o dulcíssimo nome

de Maria e o de Santiago, os investiu com tão grande alarido e gritos dos valorosos portugueses, que não foram bastantes oitocentos mosqueteiros para os deterem. Vendo o inimigo a deliberação portuguesa, o valor e o ânimo com que os acometiam, foram deixando o teso e largando o monte, e retirando-se para o segundo monte. Mas vendo que os portugueses como estomagados leões os perseguiram, largadas as armas se valeram dos ligeiros pés.

Uns caíam atravessados dos pelouros portugueses, outros deixavam as cabeças aos golpes dos esforçados braços lusitanos, e com o sangue com que ficavam as pedras esmaltadas mostravam que pagavam seu atrevimento. Outros, precipitados, chegavam ao mar, onde banhados no salso licor satisfizeram com as vidas a sede que de nossas tinham.

Indo os nossos, vencedores, até à praia, fizeram embarcar os poucos que escaparam a nado, com cujo sangue o mar parecia mais vinho tinto que água clara. Matavam-lhes no alcance trezentos homens, a flor de toda a sua gente, afora de muitos afogados e feridos, que se entende iria morrer às suas naus. Morreram-lhes aqui quase todos os seus capitães, em que entrou o seu general da terra. Tomaram-lhes oito bandeiras, com a do mesmo general, e seus tambores. Cativou Lopo Sarmiento de Carvalho um seu grande capitão, com mais seis holandeses, e tomou-lhes mais uma porção de artilharia que já na praia estava desembarcada. Tomaram-lhes os nossos mais de quinhentos mosquetes, afora as muitas espadas. E sem dúvida, se os negros se não ocuparam em os despir, nenhum escaparia. Mas quis Deus Nosso Senhor mostrar que, quando menos esperávamos e menos confiança tínhamos dos homens, nos acudia com a enchente de Sua misericórdia, e que poucos com Deus prevaleciam a muitos, digo contra muitos sem Deus; ensinando-nos que ponhamos nele todas as nossas esperanças, por que as nossas coisas tenham próspero fim. Que um dos grandes louvores que se pode dizer deste ditoso capitão é enquanto estiveram os inimigos à vista da cidade e andavam os homens amedrontados e medrosos, sempre andou com o rosto alegre, quieto e sossegado, mostrando a grande confiança que em Deus tinha, como muitas vezes suas práticas manifestavam. Que podia dizer, como outro David, que por esperar em Deus não ficou frustrado, como se vê na grande vitória que ficará eternizando o seu nome, tudo por honra e glória do mesmo Deus que vive para sempre. **RC**



*Dits 't beelt van Bonte-koe dien Godt, op syne vaert
Tot elckx verwonderingh, heeft wonderlyk bewaert;
Mits hij de Doodt ontgingh, self midden inde Doodt;
In't water, Vuer in Moordt in Dorft en Hongersnoodt.*

Voyage through the South China Sea, 1622

Willem Ysbrantsz Bontekoe



Gedenckwaerdige beschrijvinghe vande Oost-Indische Reyse van Willem Ysbrantsz. Bontekoe van Hoorn.

On June 24 1622 the first and last Dutch attempt to conquer Macao took place. The plan was designed by Jan Pietersz Coen, governor-general of the VOC in

Batavia. Not only did Coen and his Council want to take Macao but they sought to install a fortified basis on the strategic Pescadores island. To that effect, in April of the same year they sent a fleet of eight vessels and more than 1000 men from Batavia, under the command of Admiral Cornelis Reyersz. This signified a radical change in the approach to China, since peaceful negotiations to obtain free trade were set aside; negotiations that had been attempted by Wybrand van Warwijck in 1604 and by Cornelis Matelief in 1607. This change in attitude must be seen in the context of the ending of the *Twelve Years' Truce*: the rekindling of the old conflict between Spain and the Netherlands taking place at the time was rapidly exported to Asia where the Dutch appear strengthened thanks to the anti-Iberian alliance established with the English of the East India Company. En route from Batavia to China, Reyersz incorporated in his fleet three Dutch ships that he met as well as the Japanese contingent sailing on board a Siamese war junk. Already in Macao, he found two Dutch ships and two British ships blocking the harbour. These had been especially sent from the fleet laying siege to Manila. The attackers landed on Cacilhas beach with a contingent of 600 to 800 men, including European, Japanese, Malays and some natives of Banda and Gujarat. Despite the

overwhelming superiority of the Dutch force – both in terms of number, and fire power and military training – the improvised resistance of the Portuguese soldiers, Macao civilians and slaves was enough to stop the invaders and force them to retreat in disarray and with heavy losses. Following their instructions, the majority of Dutch survivors sailed to Penghu, one of the islands in the Pescadores archipelago. There, they built a fort used in a series of anti-Chinese actions including piracy against their ships and attacks on coastal villages. Supported by a fleet of 150 war junks, the Chinese forced them to abandon Pescadores in August 1624, although granting the Dutch tacit authorization to trade in Formosa. Willem Ysbrantsz Bontekoe had sailed from Holland in 1618, living through a series of adventures all over the Orient until finally being recruited for the assault on Macao. After returning to Holland, in 1625, he prepared an account of his wanderings, the first edition of which received the title of *Journael ofte Gedenckwaerdige beschrijvinghe vande Oost-Indische Reyse*, and was printed in 1646 in Hoorn. This work quickly became a classic, and there were around 70 editions or printings in the Netherlands by 1800.

Source: Willem Ysbrantsz Bontekoe, *Memorable Description of the East Indian Voyage 1618-1625*, ed. C. H. Bodde-Hodgkinson & Pieter Geyl [New Delhi: Asian Educational Services, 1992, pp. 80-91]. The English text was compared with the recent French edition *Le Naufrage de Bontekoe & autres aventures en mer de Chine (1618-1625)*, ed. Xavier de Castro & Henja Vlaardingerbroek [Paris : Éditions Chandeigne, 2001, pp. 87-96]. Revised by Rui Manuel Loureiro.

ENCONTROS E DESENCONTROS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA II

24 de Junho de 1622 teve lugar a primeira e última tentativa holandesa de conquistar a cidade de Macau. O plano foi gizado por

Jan Pietersz Coen, governador-geral da VOC em

Batávia. Além de pretenderem a tomada de Macau, Coen e o seu Conselho ambicionavam ainda a instalação de uma base fortificada nas estratégicas ilhas Pescadores. Para tanto, enviaram de Batávia, em Abril do mesmo ano, uma frota de oito navios e mais de 1000 homens, sob comando do almirante Cornelis Reyersz. Tal significava uma mudança radical na aproximação à China, uma vez que se desistia de negociar de forma pacífica a liberdade de comércio nas suas costas, a exemplo do que tinha sido tentado por Wybrand van Warwijck em 1604 e por Cornelis Matelief em 1607. Esta mudança de atitude tem de ser entendida no contexto do fim da Trégua dos Doze Anos: o recrudescimento do antigo conflito entre a Espanha e os Países Baixos que então se verifica foi rapidamente exportado para a Ásia, onde os holandeses surgem robustecidos graças à aliança anti-ibérica que tinham estabelecido com os britânicos da East India Company. Na rota de Batávia para a China, Reyersz incorporou na sua frota três navios holandeses que se cruzaram com ele, assim como o contingente japonês que ia a bordo de um junco de guerra do Sião. Já em Macau, encontrou a bloquear o porto dois navios holandeses e dois navios ingleses, que tinham sido propositadamente destacados da esquadra que sitiava Manila. Os atacantes desembarcam na praia de Cacilhas com um efectivo de 600 a 800 homens, entre europeus, japoneses, malaios e alguns naturais de Banda e do Guzerate. Apesar da esmagadora

superioridade da força holandesa – quer em termos numéricos, quer em poder de artilharia e em treino militar –, a improvisada resistência dos soldados portugueses, civis macaenses e escravos de Macau conseguiu travar os invasores, obrigando-os a retirar na maior desordem e com pesadíssimas baixas. Cumprindo as instruções que traziam, a maior parte dos sobreviventes da armada holandesa dirigiu-se para Penghu, uma das ilhas do arquipélago dos Pescadores. Aí erigiram um forte, que utilizaram para uma série de acções anti-chinesas, as quais alternaram entre a guerra de corso contra os seus navios e razias sobre os povoados do continente. Apoiados numa esquadra de 150 juncos de guerra, os chineses forçaram-nos a abandonar os Pescadores em Agosto de 1624, mas concederam-lhes uma autorização tácita para comerciar na Formosa. Willem Ysbrantsz Bontekoe partira da Holanda em 1618, protagonizando uma série de aventuras por todo o Oriente, até finalmente ser recrutado para o assalto a Macau. Depois de regressar à Holanda, em 1625, preparou o relato das suas andanças, cuja primeira edição, intitulada *Journal ofte Gedenckwaerdige befchrijvinghe vande Oost-Indifche Reyfs*, foi impressa em 1646 em Hoorn. A obra depressa se tornou num clássico e conhecem-se cerca de 70 edições ou reimpressões publicadas nos Países Baixos até 1800.

Fonte utilizada: Willem Ysbrantsz Bontekoe, *Memorable Description of the East Indian Voyage 1618-1625*, ed. C. H. Bodde-Hodgkinson & Pieter Geyl [Nova Delhi: Asian Educational Services, 1992, pp. 80-91]. O texto inglês foi confrontado com a recente edição francesa *Le Naufrage de Bontekoe & autres aventures en mer de Chine (1618-1625)*, ed. Xavier de Castro & Henja Vlaardingbroek [Paris: Éditions Chandeigne, 2001, pp. 87-96]. Revisão de Rui Manuel Loureiro.



EUROPEAN ENCOUNTERS AND CLASHES IN THE SOUTH CHINA SEA II

With these voyages in the *Bergerloot* as also the *Groningen* I was busy some two years. It was then resolved that with this same ship I should go to China in company with seven more ships under Commander Cornelis Reyersz of Gouda, with intent, were it possible, to capture the town of Macao, or to go to the Pescadores and try all possible means to establish trade with the Chinese, all of which was expressed more fully in the instructions given us by Governor-General [Jan Pietersz] Coen. The general to that end had sent letters to many places, ordering the ships to join us at such and such points which we should pass, among others also to the Manillas [Philippines] to Commander Willem Jansz, who with some Englishmen was there on an expedition, that some of his ships should join us, which also took place.

On April 10, after we had lain for some time before Batavia, we set sail, being eight ships; set our course to go through the Strait of Balimbam [Palembang]. On the 11th we had sight of the island of Sumatra. We here fell more southwards than we reckoned, by which we surmised the current ran out of the Strait of Sunda. On the 12th, 13th, 14th and 15th we had variable wind and weather, [and] passed the island of Lucipara [Lepar]. On the 16th and 17th we reached the island of Banka [Bangka]. On the 18th we met with the ship *Nieuw Zeeland*, coming out of Japan, which had with her two Portuguese sloops taken by our ships before Malacca, going to Batavia.

On the 19th to 25th we made little progress, the wind and current being mostly against us, so we often had to come to anchor. On the 29th in the afternoon we came to the northern end of the Strait of Balimbam [Palembang], and the island of Banka [Bangka] was southeast of us at about a mile distant; we continued north to the island of Pole Pon [Singkep]. On the 30th we came to anchor at the southeast end of Pole Pon [Singkep] in twelve fathom and sandy ground. Its coast is highland. On May 1 we lay to the west side of the aforementioned island in nineteen fathom anchor ground over against the most northerly sand-bay, where the fresh water is a little within the wood, in a flat hollow or dell. From the north end of the island of Banka [Bangka] to this above-mentioned island the course is

north nineteen miles. The same day we set sail again; set our course northeast and northeast by north, so as to sail above or to the east of the island of Linga [Lingga].

On the 2nd we kept twelve miles northeast by north. After noon the east corner of the island of Lingga was four miles southwest by west of us. The coast is very high on the north side. From the west side of Pole Pon [Singkep] to the east side or corner of Lingga the course is north-northeast and so northerly nine miles, depth eighteen, nineteen, twenty fathom. On the 3rd the island of Pole Paniang [Pulo Panjang] was west and southwest of us. On the 4th we took our height and found 1 degree 48 minutes north of the equator. In the afternoon we had sight of the island of Laur [Pulo Aur], about eight miles northwest of us, the coast high, rising like a lofty mountain, deep thirty-five fathom. On the 6th the island of Pole Timon [Pulo Tioman] was west of us about six miles; set our course north-northeast to the island of Pole Candore [Pulo Condore].

On the 9th orders were given for us, with three ships, to go forward, to the island Pole Cecir [Pulo Cecir], to wit, the ship *Groningen* (on which I was), de *Engelse Beer* and *Sint Nicolaas*. On the 18th in the morning we had sight of the island of Pole Candore [Pulo Condore] north-northeast of us about nine miles. It is a high coast with small islands lying for the most part on the southeast side of the large island. The watering-place is on the southwest side. From the island of Pole Timon [Pulo Tioman] to this island the course is straight north-northeast following the charts; in the waterway deep thirty-five, forty, fifty, sixty fathom, soft ground, but coming near to Pole Candore [Pulo Condore] you find again thirty, twenty-five, twenty fathom, hard sand. In the evening we sailed close round the east of the island, about a good half-mile from the most easterly islet; deep eighteen and twenty fathom. We set our course to northeast for the coast of Champey [Champa]. On the 21st in the evening we could still see Pole Candore [Pulo Condore] from the main topmast.

On the 22nd we had sight of the coast of Champey [Champa]. When you are about seven or eight miles from the land, it appears as if it were islands. On the 24th we had sight of our other ships again, being at the height of 10 degrees 35 minutes. We were about one and a half miles from the land; the shore here is low, of white sand, but the interior of the land is high and

"Straits of Sabah and Singapore, with the Johor River".

Manuel Godinho de Erédia, *Atlas-Miscelânea*. In Armando Cortesão and Avelino Teixeira da Mota, *Portugaliae Monumenta Cartographica*, vol. IV (Lisbon: INCM, 1987).

ENCONTROS E DESENCONTROS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA II

hilly. Along the coast, one, two, three miles to sea, it is deep seventeen, sixteen, fifteen, fourteen, thirteen fathom and sand. At evening we came to anchor all together in fifteen fathom under a point or corner named Cape of Cecir, being in the height of $10\frac{3}{4}$ degrees. To the north of this cape there is a large bay, where further along the shore is duneland, the inland country very high and mountainous. The coast, from this cape, runs northeast by east.

On the 25th we were close to the islet with the cliffs of stone, named Pole Cecir de Terre [Pulo Cecir da Terra]. Here on the north of the land there is an inlet which runs into the high ground like a river. The dune coast here comes to an end, and there follows high land with deeper water, thirty, forty, and fifty fathom. On the 26th we came to anchor in Malle Bay (by the inhabitants called Bay of Paderan [Phan Rang]). Here our chief mate Abraham Thijssz of Flessing went over to the ship *Sint Nicolaas*, bound for the Manillas [Philippines], to see if he could find some ships of Willem Jansz's fleet. There are here many high palm trees by the houses along the shore.

The next day we sailed with our four ships to another bay called Canberine [Cam Ranh], about six miles further, and found here water and wood in plenty, as also refreshment in abundance. We got some seventeen oxen and a good number of fowls, but a *speck*¹ of ours deserting to the inhabitants, we could obtain no more refreshing afterwards. On June 4 I went with the boat to our companions in the Bay of Paderan [Phan Rang] to report to them of our adventures, and returned on the 6th day of that month. Meanwhile the sloop *Sint Kruis* had come to us. The next day we set sail and came to the sloop *de Haan*, which had captured a Japanese junk, and there by our own ships. On the 10th we saw a small island that lay under the coast in shape like the Coxbroad [Mew Stone] by England.

On the 20th, having sighted several islands on our way, we saw two sails close under the coast. At evening we came to overtake the ships to the Manillas [Philippines]; *de Hoop* with the *Bull*, which was English, kept near them all night. On the 22nd we came to Macao and let anchor fall in four fathom soft ground. We were then fifteen sail strong, ships and sloops, among them two English ships. We had a roll-call of our men and had them exercise round the mast, in which they were instructed according to the use of war. They did the same on the other ships.

On the 23rd, afternoon, with three of our ships, to wit, *Groningen*, *de Galias* and *de Engelse Beer*, we came close up to the town [of Macao] and anchored in three fathom at low tide, about a pedreiro shot from the shore; we shot that evening therein five shots. In the night, two of us, to wit, *Groningen* and *de Galias*, came to the distance of a little more than a musket-shot before the town in three fathom, half flood-tide and soft ground. It was agreed that I and our merchant Bosschert, of Delft, with our men, should row to land and help to storm the town, but this resolution was changed, so as not to deprive the ship of captain and merchant at the same time, and I was to stay on the ship and look to affairs, and our commander go as captain of the force on land.

In the morning, being the 24th day, at break of day, we shot into the town with all our broadsides so that it shook, as much shot as the pieces could bear. A short time after, Commander Cornelis Reyersz landed with about six hundred men able to bear arms. Two sloops ran close in shore where the commander landed, so that in case it went ill with our men they could retreat into them, and also to protect the boats and small vessels. The Portuguese had thrown up a breast-work at the spot where our men were to land; from that they offered some resistance, but when our men pressed forward, they fled up the slope to a monastery. Being on land, our men advanced valiantly on the Portuguese, who made several sallies against us, but were driven back continually with great courage. Then by mischance some half-barrels of powder got afire, which placed our men in a quandary, for before any other could be brought, the Portuguese were acquainted thereof by some Japanese deserters. Our men minding to draw off, the Portuguese on that afore-mentioned report came and fell on them, and as they, through want of powder, could not sufficiently defend themselves, many were slain. The rest retired in much confusion into the boats and came on board. We reckoned to have lost 130 men in all, and had also as many injured, among them Commander Cornelis Reyersz, who when first our men landed, was shot in the belly, but by God's help he was cured of his injury.

The men again on board, we sailed off about three-quarters of a mile and fetched water from an island south of Macao. We took in again our chief mate, Abraham Thijssz, who had been formerly put off. On the 27th day, the two English ships departed with the

EUROPEAN ENCOUNTERS AND CLASHES IN THE SOUTH CHINA SEA II

Frontispiece of *Journal ofte Gedenckwaerdige beschrijvinghe vande Oost-Indische Reyse*, Hoorn, 1644.

ship *de Trouw* to Japan. The ship *de Hoop* was also placed under our flag. On the 28th day *de Beer* and *Sint Kruis* sailed to the island of Lemon [Leme] and further to inspect the coast of China. On the 29th day we all set sail for the Pescadores, save the ship *de Hoop*, the sloop *Sint Nicolaas* and the small sloop *Palicatta*, which were to stay there till the end of August to watch for the ships that might come there from Malacca.

On the 30th we passed Idelemo [Leme], otherwise the Hare's Ears; ran east and east by south to go above Pole or Pedro Blanco [Pedra Branca]; the islet looks from afar like a large ship or caravel. On July 4 from our top we had sight of the islands of the Pescadores. On the 6th day the ship *de Beer* came again to us from the coast of China; we held together round the outside of the islands. On the 10th we came to anchor behind one of the islands; it rises like a table and was one of the highest islands of

the Pescadores. We saw between the islands some Chinese fishermen, but they fled before us.

The next day we weighed anchor and ran into a fine enclosed bay, in eight or nine fathom anchorage. This country is flat and stony, has no trees from which to get wood, is grown over with long grass; it has reasonably fresh water to be got from wells, but the weather being dry it is brackish. The water is found in two inlets where the ships lie. Otherwise here is no refreshment; it must all be brought there, and as this place was appointed to us for a rendezvous, we put in to a harbour at the end of Isle Formosa, named Tayowan [Dayuan], where the Chinese have some trade. From there we afterwards, with our sloops, fetched much victual. It lies thirteen miles from the Pescadores, has no more than eleven foot of water at the entrance, which is somewhat crooked, so large vessels cannot come into it.

ENCONTROS E DESENCONTROS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA II

On the 19th day we sailed, namely the ship *Groningen* and *de Beer*, to go over to the coast of China. We met with the sloop *Sint Kruis*. The next day *de Beer* broke her foreyard, by reason of which we were forced to take in sail to keep in company with her.

On the 21st we had sight of the mainland of China and came before the renowned river Chinchu [Jiulong Jiang]. This river is easily recognisable, for such as Jan Huygen van Linschoten² doth relate: at the corner on the northeast side are two hills, one of which is like the pillar of a church, and the southwest side of the river is low, sandy ground, and a little to the inside of the southwest corner can be seen a tower or what has the likeness thereof. Here we should have run on the southwest side under a small round island, but as the ship *de Beer* could not make the road, we had to stand out to sea again, for her broken yard was not yet repaired. It now began to blow hard, so the next day our foresail blew out of the bolt-ropes. We beat up against the wind, but were driven strongly to the north.

On the 25th we sighted a very broken coast at the height of 27 degrees 9 minutes, which we surmised, both by the writing of Jan Huygen [van Linschoten] and by the showing of the chart, to be in the island of Lanquyn [Nanji]; came to anchor under it in fifteen fathom. We saw many Chinese fishermen, about three, four, five to six miles out from land. We did every day our utmost to steer south but were driven continually northward, from which it appears there goes a strong northerly current. On the 27th came a fisherman alongside of us who sold us some dried fish. On August 9 we found ourselves by the islands of China, which are very numerous; came to anchor in fifteen fathom. Judging by the chart and the height we took, we did conjecture to be about the Cape de Somber [Songman] but could not see either cape nor coast, therefore judged the cape to be more northerly than shown by the charts.

On the 11th we weighed anchor and ran under the island of Lanquyn [Nanji], which lies 28 1/2 degrees north of the equator, in a tolerable road on the north side which we had discovered with the boat, to seek water

and refreshment; found none or scanty victuals, but there was good water. As we lay here there came to us some Chinese in their sampan, who presented us five baskets of white sugar for each ship. They were, we surmised, so far as we could understand from them, Chinese pirates, freebooters on their own nation. The next day we fetched our water and set sail again, but prospered little.

On the 18th day we cast anchor again on the west side of the same island in a better road than the other; it was a harbour where one is sheltered from nearly all winds. Here the aforesaid pirates had their anchorage, they brought us some victual which they knew where to find, but it was of little use for the whole of our ships' crews. They many times proposed that we should go with them to the coast, and so they might be in our shelter, they would bring refreshment for us, boat-loads thereof, yet we thought it not advisable to do this. They hoisted prince-flags³ on their little ships and under that ensign robbed their own nation.

We set sail again to join our other ships in the Pescadores, where after much variable weather we arrived on September 22. There we saw our men at work to throw up a fort or castle. We found also two ships with a sloop more than we had left there, come later from Batavia, to wit, the ship *de Gouden Leeuw*, the *Samson* and the sloop *Singapore*.

The next day there came two sloops from the coast of China, having left one behind that was wrecked on that coast, but they had saved the men and the guns; in this the Chinese had been very helpful to them. These ships had been sent out to talk for traffic with the Chinese, who sent them back with great expectations and did promise to come to us with an ambassador in the Pescadores to speak further together, which on the 29th day they did. They came in four junks with their ambassador to agree with our commander and council about the traffic, but nothing was carried out, for all they promised they kept not, seeking by these means to move us from the Pescadores, the which was contrary to the orders given us by our governor-general. **RC**

NOTES

- 1 Bacon: term by which the Dutch depreciatively named the Portuguese and the Spaniards.
- 2 Reference to the *Itinerario* of the Dutch traveler Linschoten, published in Amsterdam in 1596, which is based on materials

collected by the author during the years he resided in Goa: from 1583 to 1587.

- 3 The flag of the Prince of Orange, usually carried by the Dutch.

Voyages in the South China Sea, 1622

Élie Ripon

Élie Ripon was a Swiss mercenary who was at the service of the VOC for a few years in the Orient. He took part quite

actively in the famous Dutch assault on Macao in 1622. His travel account, found and published recently, offers a most interesting set of data not only concerning the Asian regions covered by his travels but also on the activities of the Dutch against Portuguese and Spanish interests in the region. While his description of the assault on Macao offers information unknown to date it simultaneously confirms other versions of the same event. Of special note is his account of the participation of Jesuit priests in the defence of Macao and the way the slaves of the Portuguese were led to battle. Equally important is the news of the attempts to establish a Dutch base in the Pescadores archipelago and on Formosa, which in his account is mentioned as Tauan. Ripon's account, originally written in French, was published for the first time in 1997.

Source: Élie Ripon, *Voyages et aventures aux Grandes Indes*, ed. Yves Giraud [Paris: Les Éditions de Paris, 1997, pp. 87-98]. The text was translated from French into English by Maria Manuela da Costa Silva.

Élie Ripon foi um mercenário suíço que durante alguns anos esteve ao serviço da VOC nas partes do Oriente. Participou

nomeadamente, e de forma bem activa, no célebre ataque holandês a Macau de 1622. O seu relato de viagens, descoberto e publicado há muito pouco tempo, fornece interessantíssimos dados não só sobre as regiões asiáticas que visitou, mas também sobre as actividades desenvolvidas pelos holandeses contra os interesses portugueses e espanhóis naquelas partes. Se a sua descrição do assalto a Macau fornece informações até agora desconhecidas, confirma ao mesmo tempo outras versões do mesmo evento. Especial destaque merecem as suas menções à participação dos padres jesuítas na defesa de Macau e à forma como os escravos dos portugueses foram incentivados a combater. Igualmente importantes são as notícias que fornece sobre as tentativas de estabelecimento de uma base holandesa no arquipélago dos Pescadores e na ilha Formosa, que no seu relato aparece designada como Tauan. O relato de Ripon, originalmente redigido em francês, foi publicado pela primeira vez em 1990.

Fonte utilizada: Élie Ripon, *Voyages et aventures aux Grandes Indes*, ed. Yves Giraud [Paris: Les Éditions de Paris, 1997, pp. 87-98]. O texto foi traduzido de francês para inglês por Maria Manuela da Costa Silva.

Anonymous, Macassar, c. 1660 (Nationalbibliothek, Vienna). In Kees Zandvliet (ed.), *The Dutch encounter with Asia, 1600-1950* (Amsterdam: Rijksmuseum & Waanders Publishers, 2003).



ENCONTROS E DESENCONTROS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA II

VOYAGE FROM BATAVIA TO MACAO

On April 10 we departed from Batavia with twelve vessels to go in the direction of Macao. We passed the straight of Balimban [Palembang], separating Sumatra from Balimban [Palembang] and went to the high sea in the direction of Jampa [Champa], arriving in front of the bay and harbour of Comorin [Cam Ranh], and we cast anchor there. We had heard that up the stream of the Comorin [Cam Ranh] river there were Spanish or Portuguese people who were building a ship. I went up the stream with one hundred soldiers and found a village they had built where they could stay while building the said ship, which was already built and about to be put in the water to be used. They all ran away leaving all their luggage behind. We took all the best things and set fire to the rest of it, and the ship that was ashore, we also set on fire, as it could be of no use to us. We examined everything around there and did not see anything remarkable except for a lake, which was between two high mountains, with a width of about one or two musket shots, and I do not know its length as I did not go as far as the other side. We saw no fruits, only thick trees very convenient to build ships. Afterwards, we went back on board our ships to return, going down the river. The Spanish, whom we had not seen while we were there, came firing their muskets from the bush and also the inhabitants firing arrows. Being on the alert, I was prepared with my people, and I had the muskets taken out and fired twelve of them at a time against the said bushes, as we had seen the smoke of our enemies' guns coming out there, but we saw no one, only heard the voice of the Portuguese shouting, "*Jesus! Virgem Maria!*" which made us calculate that there were still some of them ashore. They also stopped promptly, and we were not aware of any more shots. Thus, we continued to go down the river until we arrived near our fleet.

THE KINGDOM OF JAMPA [CHAMPA]

The inhabitants of the country named Jampa [Champa] are very brown and small in size, and they already show some beard, differently from the other Indians that do not have any, and their height is the same as those in the islands of Solor. Their clothes are shorts with a shirt following the fashion in Siam; the women, small in size, are dressed with a small chemise

coming just to the waist and a petticoat of different colours, the hair arranged neatly above their heads, a bonnet as in Cochinchina, which is a kingdom between Canton and Jampa [Champa], gold bracelets on their arms and many gold rings on their fingers, after the Indian fashion. The men are rather cowardly and not daring, unless they are in great number; their weapons are broad-blade knives and harquebus, round axes and pikes. Their trade is that of slaves and gold, and among other things a type of wood which is called calambac. This wood has such a good smell that when one puts just one small piece on the fire or over coal the rooms become sweet smelling, and it is also very good for dysentery. By scraping a bit to a spoon, drinking it with a little wine, it stops dysentery promptly. It is also quite expensive as it is worth twice its weight in gold. This wood is found in the bay of Comorin [Cam Ranh], where the inhabitants fish it from the bottom of the sea, and we tried to do it in the same way; I brought up some myself and had a lot of people smell it. This wood is brown, the colour of the wood of the walnut tree.

The life and upkeep of these people is rice and a sort of root as thick as the thigh of a man and quite long, which they boil and eat with meat. These peasants are like those of Siam, whom we were able to understand. This is what I was able to learn about this kingdom of Jampa [Champa]. And after this rest, we set sail and continued our way to Macao.

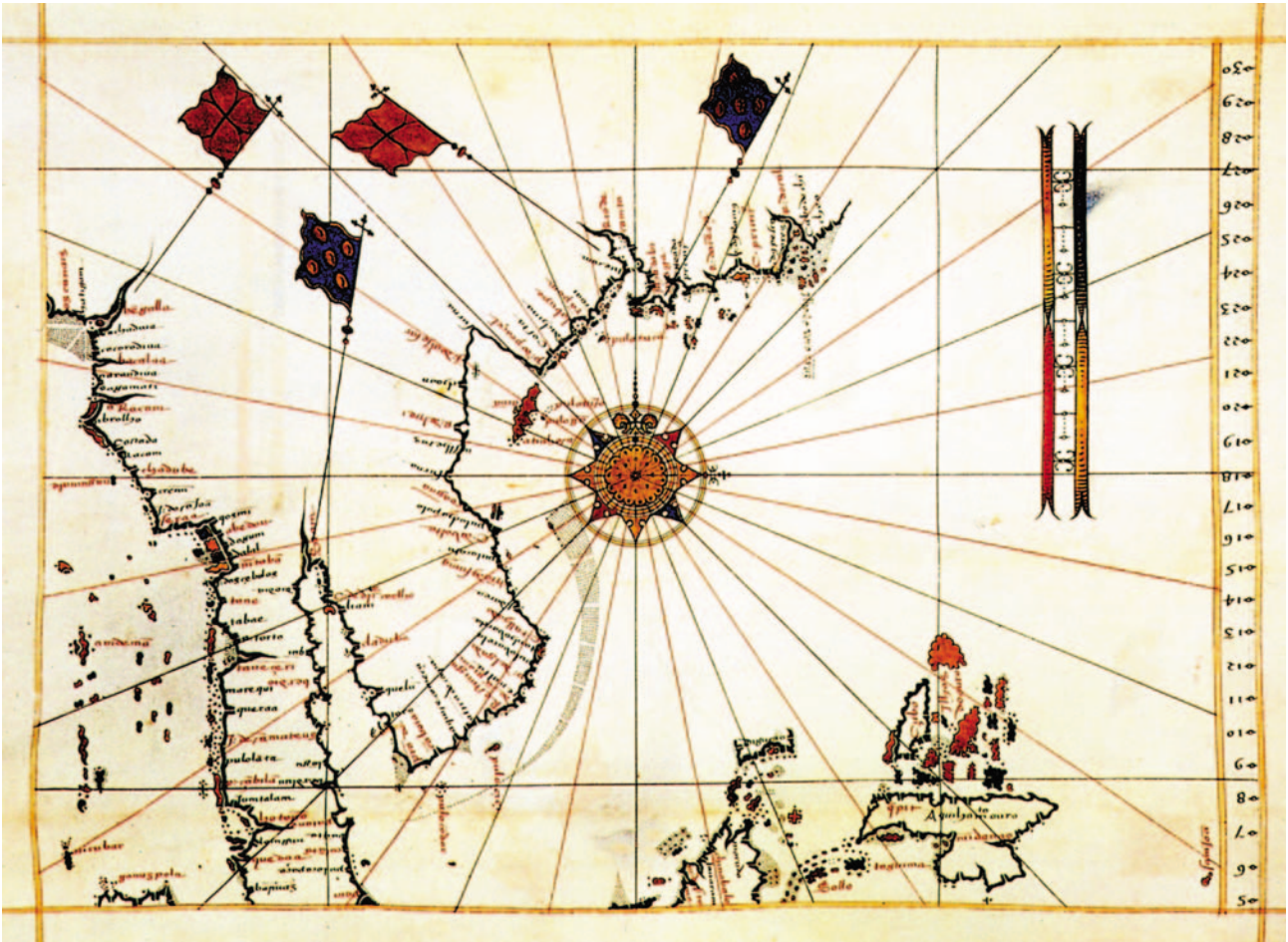
THE ISLAND OF HAINAN

On the 25th of the said month, we had passed the kingdom of Cochinchina and arrived afterwards at the island of Hainan, where they fish for pearls. The island's distance from the mainland is about two gun shots. They are all pearl divers in this island and go into the water with a net bag to put inside, quite deep in the sea, the shells in which the pearls grow. We have dived for some, and I got four or five shells, where I found nine beautiful pearls.... These shells have that nacre of pearls in the inside and close like oysters; its flesh is good, similar to that of the oyster.

THE ATTACK ON MACAO

On June 22 we arrived at the harbour of Macao and visited the place from the side where we could go ashore. The place we arrived at was nothing else but the

EUROPEAN ENCOUNTERS AND CLASHES IN THE SOUTH CHINA SEA II



Map of East and Southeast Asia, attributed to Gaspar Viegas, c. 1537. (Biblioteca Riccardiana, Florença). In Luís Filipe Barreto, *Fernão Mendes Pinto e os Mares da China* (Lisbon: Missão de Macau e Centro Científico e Cultural de Macau, 1998).

place where the Spanish and the Portuguese had the trench and the battery. During the night, everything was prepared and orders were given to all ships' captains to keep ready with all their people and soldiers in their vessels and launches, one hour before daybreak, for the assault.

On the 24th of that month, we made the assault and conquered the trench and battery, with great loss on the part of our people. It was by the sea; on arrival, Commander Cornelis Reyersz was hurt by a falconet shot through the front, was brought back on board the ship and was not speaking. Captain Refin, thinking that he had already won everything after having conquered the trench, seeing that the soldiers had already pulled out and slackened, instead of letting them rest a bit and give them proper war ammunitions, insisted in following the enemy quickly, who, meanwhile, was retreating to attract us. When the others

saw that, they chose to go back on board, and I, seeing this tragedy, recollected the words of the said Refin, pronounced the previous day to the soldiers of his company, "I will take you to the enemy, but the devil will bring you back!" I also ordered my sergeant to look for gunpowder and ammunition, and foreseeing what was about to happen, I asked the said Refin if he could get us war munitions, and why he was hastening so much. I took to the left, at the top of a mountain, near a large abbey, but while we were going to get gunpowder provisions, the enemy took position for defence, as if they were in their own country, and fought quite furiously for about three or four hours.

But the enemy, seeing that advantage was not on their side, brought their slaves, who were about two or three hundred and whom they had intoxicated. They then gave them sabres and pikes and all sorts of

ENCONTROS E DESENCONTROS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA II

weapons. Afterwards, a chief on horseback, with a big sword in his hand, chased them from the rear in our direction to fight us, and they fought so furiously and in such great disorder that the earth trembled; they did not even see the muskets or any other weapons, flinging themselves desperately at us as if they were animals; a great number of them perished there. As the munitions arrived, the soldiers wanted to retake the fight. An imprudent Javanese set fire to the gunpowder and burst into the air. The enemy seeing that, believed that there was no more powder to supply the soldiers; they became even braver, practically throwing themselves on top of the company of the above referred Refin, which was completely dismembered, with the exception of eight or nine, including [a] sub-lieutenant... and I, at the top of the mountain, near an abbey, where the enemy believed would be able to cut our way.

Seeing all that was happening I said, "With the ammunition lost, we are all dead." I fought furiously against the enemy, whose dead bodies lay thick in front of us as they came without cover from a small plain near the abbey. They had no more ammunition, and the other companies had no hope of getting any, and all the others had already left and turned back to save themselves as best as they could. Seeing this, instead of loosing all my people, I told my lieutenant, "Try to get away," and to my soldiers, "Each one must run for his life as hope is lost, as you can see all the others are already going back." And we went down the mountain where the enemy was in great confusion among us, already killing each other. My soldiers, with their swords, struck at a lot of them, and when we were by the seaside and by the trench we had conquered, expecting to find the launches there, the enemy was so close that when my people thought of going on board, they got killed by the enemy as if they were chickens.

When I arrived at the beach, seeing that the boats were already far from the margin, and believing that I was on my way to the other world, I saw a big priest, or a Jesuit, who was on the beach encouraging his people to kill our men. I then chose to go behind the said priest and put my halberd through his body. At the same time, I jumped into the sea and swam to a distance of a musket shot, where I reached a launch. The muskets and harquebus shots aimed at me were like a hail of bullets, but I was not hurt, though I was worn out, as the water caught the blows. I was pulled

into the boat with my weapons, finding there very few of my soldiers. From the eight hundred they were, only two hundred and fifty were left, six captains, three lieutenants, nine sub-lieutenants, seven sergeants—all this due to the lack of war munitions and the wrong orders by the referred Refin. Still considering the words mentioned above and which he had uttered, when I mentioned to him that we had to pray to God, he answered me that prayers were no longer needed as we were all already rich. Laughingly, I then added, "Do not think so much of being rich. Each one must do his duty!" His wealth ended with more than twelve sabre cuts on his body, and as he was in front he was the first to get killed. The other captains were all merchants and masters of ships and assistant merchants whom we had put to the test. They went about as if they were in their shops, and they got killed while they were still apprentices. People should not go and do something that they cannot handle, but we have to consider that with patience as it was the way it was done. After we had looked after the wounded, we decided to weigh anchor and continue our route.

DETAILS ABOUT MACAO

I will say but a few words when passing by these islands of Macao. There are three or four islands, but the best is the one inhabited by the Portuguese, though nothing grows there, except for some gardening and some oranges. The others are uninhabitable, and there is only bush shaped like mountains where they have a lot of animals such as goats, cows, and we can see them from the harbour. These islands are situated quite near the city of Canton, the first among China's provinces. There is no more than a small inlet among them and quite a narrow one. They make their trade together every day, and they marry Chinese women, and most of them are also flat-nosed like the Chinese. All their provisions come from Canton, where there is plenty of everything, as we found out and as the two prisoners from Macao we had on board had told us, confirming that nothing grew on these islands with the exception of some fruits. A Jesuit convent exists there, and it is said that there are many of them, as many masters as men-servants, two hundred or more. We recognised many of them fighting against us with their weapons, and they were good soldiers, in the same way that we felt their experience to our great disfavour. They have

EUROPEAN ENCOUNTERS AND CLASHES IN THE SOUTH CHINA SEA II

a lot of black slaves whom they bring from Goa. Two of these Jesuits had grown their hair and wore it like the Chinese, speaking their language and writing like them. They had gone as far as Peking, where the king had his dwelling, with the purpose of spying on the Chinese and trying to make them believe that they were prophets so as to attract them to their faith, but their purposes were discovered; they were put away and encountered a cruel death, according to what the viceroy of Chincheo [Fujian] Province told me¹. The others from Macao also incurred great risk. The Chinese say that they are instigators and that they have to abstain from it and not go there any more, or else they will do to them what they did to the Jesuits already mentioned.

IN THE PESCADORES

On June 27, we set sail after appointing other officers to replace the dead, and we went to Péou [Penghu], meaning the Pescadores, to build there a fortress, so that we would have a shelter there, which we did.

On July 5, in the afternoon, we arrived in the Pescadores and went ashore to visit the islands and find out an appropriate place to build a fort. We found the place we were looking for in the island in front of the church. We marked the ground for the fort and we started working, and the materials were local ones, a layer of earth and a layer of grass as if it were a wall, and it was quite strong and durable to resist the rain tempests. And we also built four bulwarks, and on top of each we placed six guns, and we broke up the ship called *Le Diable*, from Delft, to build the lodgings and the sentry-boxes and the house for the munitions and for the provisions. We continued to work until December, and once the fort was completed we put the garrison inside.

Then, after everything was ready and in order, we went to Chincheo [Fujian], the second province of China, by sea, to find out whether they wanted to trade with us; but they did not pay us much attention, no more than if we had been chickens or children, making us understand that they would soon make us leave, sending us back to Holland, the place we had come from. However, I made them feel the “bill of the chickens,” as quite soon after the fort being in order, with Cornelis Reyersz as commander and Christian

Chelin as captain, I took back the fleet to the China coast and started to devastate it from one end to the other, setting fire and using the sword on all we could find along the coast, from the province of Canton to the province of Chincheo [Fujian], until we reached the coast of the islands of Chesan [Zhoushan], as they are called by the Chinese, off the province of Ochau [city of Hangzhou], on the sea as well as ashore. That lasted for two and a half years. We destroyed many villages and castles and a great many of their vessels, which they call junks.

TREACHERIES OF THE CHINESE

But when they saw that they had no advantage over us, they sought for peace, but that was treachery. They sent us a peace treaty, which if it had been a well-intentioned one, we would not have refused; and they sent a message saying that if we wanted to accept it we would have to go and have it signed. We entrusted a ship and a pinnace to three merchants, and they entered the river of Chincheo [Jiulong Jiang]. When the Chinese saw them come, they prepared everything in order to destroy the ships with all their people inside. They came on board with great pomp, with captains and gentlemen, whom they call mandarins, richly dressed to come and meet our people, bringing four men also richly dressed as governors, whom they had taken out of prison and condemned to death to stay as hostages for our people. Among other things, they wore a helmet as if it was a hat, a wide golden belt almost half a foot wide, but it was only copper. Our people who went ashore were received with great honours, having stayed until midnight, ignoring what was going on and the reason for such a long delay.

And noticing that the Chinese were running from one side to the other made me suspicious. We had kept a sharp look out and had prepared all the guns, and the anchor was ready to be weighed. But at about midnight, six to seven junks came down the river loaded with fireworks, though there was only one man in each junk to lead them straight at us; and when they were near our ships, they lit the fire and then they escaped ashore in a cask. And those that had been handed over to us as hostages, thinking that they would escape rapidly, were made into pieces. The fire was burning in these junks that were coming in great number, and we thought that we would all burn, as

ENCONTROS E DESENCONTROS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA II

the ship *L'Ours* was already on fire and incurring great risk of being burnt down, but, thanks to God, the fire was extinguished and nothing worse happened. But all their trouble was not left without answer, as we retaliated blow for blow. We were never able to learn what happened to our people sent as ambassadors to sign and accept the peace contract, and never obtained an answer to the inquiries we made. Some said that they had been taken to the king, in Peking; others said that they had been killed as soon as they had arrived in Chincheo [Zhangzhou].

We started again our first series of devastations, and it was right there where we were and it lasted for the whole year, in the China coast as well as in the islands, looting and burning all we could find in order to learn who would get tired first, them or us.

In the year 1623 we returned to the Pescadores, where the Chinese had decided to come, which they did. We looked out for them and became aware of their objective and from which side they wanted to come with their vessels. Two of our ships were sent to Manila to keep an eye on the junks taking the merchandise to the Spanish, as they did every year. On the 6th April the ships *Xercès* and *L'Ours* left to go there and were on the lookout for three months and took three quite rich Chinese vessels loaded with silk and all sorts of goods.

On May 1 the pinnace *Hane*, meaning *Coq*, left to go to Taiwan, the island of Formosa, to see if trade was possible. On the sixth of that same month, the vessel *Orange* arrived at the harbour of the Pescadores with a junk, a Chinese vessel loaded with all sorts of goods, as much silk as materials, to take to Manila.

On May 12 a very strong wind started blowing—so strongly as I have never experienced². It carried away the people who did not throw themselves quickly on the floor, and even two slaves that were attached to each other with chains carrying a basket full of sand were thrown from the top of the bulwark where they were taking the sand, and one of them broke a leg. It also carried away all the ships that were in the bay even though they had three anchors cast; two were thrown to the margin well ahead, and it gave great trouble to put them back in the water, and fortunately there were no stones, and the others were carried away well out into the sea with their anchors. And we who were in the fortress never thought that we would see them again as there are many islands and the helms could not be handled due to this sudden phenomenon, but one hour

later the wind that had been blowing from the west ceased and afterwards started blowing from the east, bringing the ships back to the vicinity of the harbour, with a high mountain behind protecting them from the wind, and they remained there, with the exception of the two that were grounded. The junks (this being the name of the Chinese ship) were thrown ashore and cracked into pieces, but we were not very sorry for it; this was an occasion when we could have wood to burn in the fortress, and the Chinese could not blame us as that was something that had happened by accident. The ships were not affected, except for the loss of two or three anchors that were lost. The bulwarks and bastions of the fortress were all carried away by the said wind....

Once the wind ceased, the soldiers and the slaves ran along the sea and found such a lot of big fish that they had difficulty in carrying them. The Chinese also collected a large quantity of these fish, salting them, which were then taken to China in fully loaded junks.

And the Chinese, who were coming to the islands with an army of three hundred ships as it is their habit, arrived near the islands of the Pescadores, to the north, where it was their intention to go ashore, as they did, but afterwards about one hundred junks were lost with about fifty thousand people on board, and all of them perished, according to what was brought to our knowledge.

On June 8, the vessel called *Orange* and the pinnace called *Erasmus* and the *Faucon*, *Tertole* and *Wescappel* arrived at the Pescadores coming from Batavia with a great quantity of people to continue the fight. On the 14th of the said month, the vessel called *Xercès* and *L'Ours* arrived at the harbour, coming from Manila in the Philippines, and brought with them three Chinese vessels, which they call junks, loaded with all sorts of rich goods, silk as well as gold, porcelain and other silk materials. We were always pursuing the enemy and always caught quite a lot of junks, even more than we wanted, as we had to send them to keep company with the fish. **RC**

NOTES

- 1 Ripon is here alluding to the persecution set in motion by the Chinese authorities in 1617 against the Jesuits in Nanjing and Beijing.
- 2 The author is referring to a typhoon.

Sailing the China Coast, 1622

Seyger van Rechteren

The ziefentrooster
 (“conforter of the sick”) Seyger
 van Rechteren left Amsterdam
 bound for the East Indies
 in January 1629. He sailed in the fleet of Jacques

Specx, who had been responsible for the establishment of the first Dutch settlement in Japan and was to become governor-general of the East Indies. Van Rechteren arrived in Batavia in September of that year, after travelling in the archipelago of Banda and Macassar before returning to the Netherlands at the end of 1632. The first edition of *Journael, Ghehouden door Zeyger van Rechteren: Op zyne gedane voyagie naer Osfr-Indien* came out in Zwolle in 1635. The third edition was included in volume II of the collection *Begin ende Voortgang*, of Isaac Commelin (Amsterdam, 1645) and it includes several important additions. Among these is the following excerpt regarding the expedition of Admiral Cornelis Reyersz to China between 1622 and 1624. This addition constitutes a fundamental complement to the account written by Willem Bontekoe. It deals in particular detail with the period in which Reyersz stayed in Pescadores island and the negotiations between VOC and China leading to the establishment of the Dutch in Formosa.

Source: René-Auguste Constantin de Reneville, “Voiage de Seyger van Rechteren Consolateur des Malades, Et depuis Prévot Général d’Overissel, aux Indes Orientales” [1635], in *Recueil des Voiages qui ont servi à l’établissement & aux progrès de la Compagnie des Indes Orientales* [Tome V, Amsterdam: Frederic Bernard, 1725, pp. 142-159]. The text was translated from French into English by Maria Manuela da Costa Silva.



O ziefentrooster
 (“consolador dos doentes”)
 Seyger van Rechteren partiu
 de Amesterdão com destino às Índias

Orientais em Janeiro de 1629. Ia integrado na frota de Jacques Specx, que fora responsável pelo estabelecimento da primeira feitoria holandesa no Japão e viria a ser governador-general das Índias Orientais. Van Rechteren chegou a Batávia em Setembro desse mesmo ano, tendo realizado viagens ao arquipélago de Banda e a Macaçar antes de regressar aos Países Baixos em finais de 1632. A primeira edição do Journael, Ghehouden door Zeyger van Rechteren: Op zyne gedane voyagie naer Osfr-Indien saiu em Zwolle em 1635. A terceira edição surgiu integrada no volume II da colectânea Begin ende Voortgang, de Isaac Commelin (Amesterdão, 1645) e inclui vários aditamentos importantes. Entre eles encontra-se o extracto que se segue, relativo à expedição que o almirante Cornelis Reyersz realizou à China entre 1622 e 1624. Este aditamento constitui um complemento indispensável ao relato escrito por Willem Bontekoe. Trata com particular detalhe o período em que Reyersz permaneceu nas ilhas dos Pescadores e as negociações realizadas entre a VOC e a China que conduziram à fixação dos holandeses na ilha Formosa.

Fonte utilizada: René-Auguste Constantin de Reneville, “Voiage de Seyger van Rechteren Consolateur des Malades, Et depuis Prévot Général d’Overissel, aux Indes Orientales” [1635], in *Recueil des Voiages qui ont servi à l’établissement & aux progrès de la Compagnie des Indes Orientales* [Tome V, Amesterdão: Frederic Bernard, 1725, pp. 142-159]. O texto foi traduzido de francês para inglês por Maria Manuela da Costa Silva.



ENCONTROS E DESENCONTROS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA II

Orders for this expedition had been given by General [Jan Pietersz] Coen, and its command was entrusted to Cornelis Reyersz, who was killed during the expedition¹. The fleet comprised fourteen vessels, of which twelve sailed together and two, which met the others later, were part of the defence fleet. There were also two English vessels, and in Panderan [Phan Rang] bay, near the Macao islands, the *Hoop* and the *Trouw*, under the command of Jaques le Fèvre, also navigating under the pennant of Reyersz. Heindrich Vatch came on board the *Hoop* and also made this fatal voyage, where he died with many others.

After the unfavourable result experienced, Jaques le Fèvre pursued his course towards Japan. The others went to Pescadores and built there a fort with four bastions where they put twenty gun pieces. The one through which one gets in is called the sea bastion, in front of which there is still a half-moon where six to seven guns should still be placed.

This fort greatly inconvenienced the trade of the Spanish with the Chinese. It is located eighteen leagues from Macao². While its construction was going on, many Chinese junks were taken; the crews were imprisoned and made to work there, in such a way that they came to have 1,500 men working on the place. However, only 200 were left, the others having died, mainly due to extreme poverty rather than to any other accidents as they did not have enough to live on to support the work they were doing, often having just half a pound of rice a day.

The Chinese did not want to return their prisoners in spite of the fact that the Dutch offered eighteen Chinese for one Dutchman or one Japanese. But they said that even if they offered a thousand Chinese for one Dutchman they would not release even one. Thus, they all died and only eleven were left. It should not be expected that our fellow countrymen would be released unless a general peace treaty was reached and if it would in fact happen.

Thus, they exercised reprisals on the imprisoned Chinese, to do the same as in China. In fact, they did not kill them, but they used them so severely, kept them in such harsh jails, finally murdering them with so many blows, tormenting them so, giving them such bad food and such little quantity that they could not live for long. Therefore, they acted in the same manner towards those they had in their hands so as to see if, when they knew of this in China, they would take other measures.

As soon as the Dutch, whom they called the *Statice*s from the name of States [General of the United Provinces], were ready to cast anchor in the Pescadores, they sighted twenty armed junks on the coast, which were escorting the fishermen. As soon as they discovered the *Statice*s, they started to chase them. As they wished to reason with them, they sent a yacht under the command of Mate van Meldert, who, hoisting the peace flag, followed them, and finally there were two with whom he reasoned.

He told the Chinese what their purpose was, and, after they had understood him, they told him that he had to go inside the bay to present the petition to their commander, who controlled this type of businesses and who, in turn, would inform the emperor and his council. Therefore, they did as they were told. They ordered three yachts and the same Mate Jan van Meldert to go up the river Chinchieu [Jiulong Jiang]. The people took flight, but they joined some of them, and finally they managed to speak to a mandarin inside a pagoda.

Van Meldert told him that all he was asking for was freedom to trade with the inhabitants and that they should be forbidden from trading with the Spanish from Manilles [Philippines], who were their enemies. The mandarin promised that he would let them have an answer, informing him that, with this purpose, he had to go and speak to his superiors, who would then go themselves to Quinsai³, the city where the emperor was, in order to inform him; and that in the meantime he begged him to get away from the harbour.

The mandarin took the way to Hoxio [Fuzhou], a highly populated city, which was a day's journey away and also seventy leagues from Aimoi [Amoy / Xiamen]. There it was decided to send two junks to the Pescadores with four ambassadors, the first of whom, named Ongh Sophi, a man of wits and eloquent, told the council that they did not refuse to participate in the proposed negotiation; but that, meanwhile, he prayed them to go away from that island, which was under the rule of the emperor, as he never permitted them to trade with people who had entered without his consent a territory which belonged to him, in addition to having built a fort there; if they wanted to leave the Pescadores, they could go and build their fort in another island, which was quite near, under the name of Formosa, in which case the mandarins would certainly not take notice; and that the Dutch petition

EUROPEAN ENCOUNTERS AND CLASHES IN THE SOUTH CHINA SEA II

would be sent to the king's council, promising to give their support.

The council could not be made to accede to this decision as a result of the general's orders, which were precise, and also because the bay in the other island was not deep enough. They were sorry, therefore, of having to refuse the request of this messenger, who appeared to be a man of wits, of integrity and of knowledge; who insistently begged us in a very civilised manner, saying that by taking this step he had risked his life, which could be taken from him if he went back without having obtained an agreement to his request, as if he had not done all that could have been done in this respect. It was, therefore, necessary for him to depart so uncomfortably for not having succeeded and with the fear of being punished as if it had been his fault.

As soon as he was gone, eight vessels were sent to different places, with orders to destroy, loot and burn all that they would find. Among those who had been taken prisoner there was a fisherman who had been a merchant; he promised that he would obtain freedom of trade if that was all they were asking for. He was set free, and he went to Aimou or Aimoi [Amoy / Xiamen], where the *totoc* [*dudu*], meaning the soldiers' colonel, had arrived with the order of preparing a quantity of fire ships and chasing the Dutch, incurring the loss of life.

The fisherman, after obtaining an audience with the *totoc* [*dudu*], informed him what our people's intention was, and he advised him to go and seek the *toïa* [*duye*]⁴ or *commen* or *comon* [*junmen*] who was one of the lords of Hoxio [Fuzhou], a city sixty or seventy leagues further inland. Before he departed, Mate van Meldert was led, in the quality of ambassador, from the pagoda where he had gone to the city of Aimoi [Amoy / Xiamen].

They brought before him a document whose characters were written on a long board with a big handle, from where every one could read the reasons why this foreigner before them, who was not allowed to set foot in the country, had been, nevertheless, taken to the city. This piece of news had been spread, and a great crowd of people was seen coming from all sides.

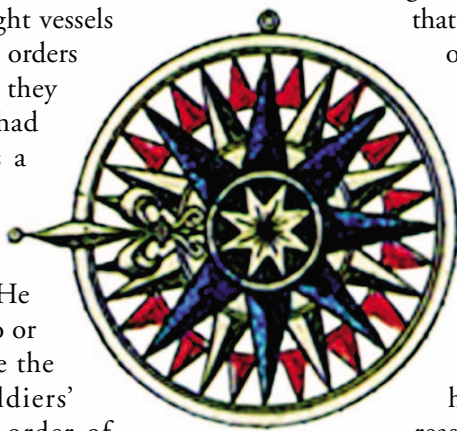
Meanwhile, they had obtained from the *totoc* [*dudu*] that the Chinese would equip two junks to go, still in that year, to Batavia, and that they would not be going to Manilles [Philippines] any more; this was also written on the board.

As soon as Van Meldert arrived in the city of Aimoi [Amoy / Xiamen], he was received in a field, the place just being surrounded by trees. In the middle of this place could be seen an outhouse under which seven tables were placed with table covers falling down to the floor, and in front of each table a councillor was sitting, his feet hidden by the table covers.

He was taken before them, but before he could talk to them they wanted him to pay his respects as it is the custom in the country, having to prostrate and hit the forehead against the earth in a way strong enough for the assistants to hear. Van Meldert said

that such uses were very different from those of the Christians, who did not render such honour to any man, but that he would certainly pay them all the courtesies practiced in his country. When the interpreter transmitted this statement, they said that he should do it his way. He then stepped forward and saluted humbly the whole assembly, as it is done in Holland. Then, remaining with his head uncovered, he told them that the reason why he had come there was due to

the fact that the messenger who had been in the Pescadores did not have the full power required to negotiate; that he was coming to beg them to grant his country the favour she had been asking for the past twenty-three years, which had been promised her and had still not been granted to her in spite of the promises made to her; that the subjects of ... the lords of the States [General] of the United Provinces, meaning the East India Company, which represented all the subjects, by means of the commission it had obtained from the sovereigns had been authorised to trade in China; that in fact they had sent them a few junks, but they were only loaded with rubbish goods which had been of no use to them; that they requested the Chinese to fulfil their promises and that they should send good quality merchandise existing in their country, which would be paid to them in money or in other goods.



ENCONTROS E DESENCONTROS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA II



"Faithful depiction of all the coasts and lands of China, Cochinchina, Cambodia, Siam, Malacca, Arakan and Pegu and all neighbouring islands, large and small...". In Arie Pos and Rui Manuel Loureiro (eds.), Jan Huygen van Linschoten, *Itinerário, Viagem ou Navegação para as Índias Orientais ou Portuguesas* (Lisbon: CNCDP, 1977).

They promised once more to meet the Dutch's wishes as far as this was concerned, with the condition that they should leave the island of the Pescadores and that they should depart to another island. Van Meldert said that he could not answer himself to this proposal and that it was necessary that he should go and report to his superiors, the Commander's name being Cornelis Reyersz, staying at the Pescadores. He was dismissed and taken back to the river with great pomp and ceremony. As soon as he had returned and reported to the council what had happened, the Commander was of the opinion that he should go himself to negotiate, to be better informed of the state of things.

Therefore, he left with Van Meldert, and passing by Aimoi [Amoy / Xiamen] continued to Hoxio [Fuzhou], which is the capital city of the province of

Chinchieu or Chinceu [Fujian], situated on the river bank. On the way, every six leagues they took them to one of the Emperor's houses where they were magnificently entertained. The distance between the villages was no more than one or two shots of a gun away. Everybody worked industriously like ants: the tiniest bits of land were cultivated. The crowd of sightseers on the way to see these foreigners was so big that it was not possible to go through them, so they had to stop often to allow themselves to be looked at.

The Chinese, who appeared to be quite pleased to entertain them, kept them a full month on the way. In Hoxio [Fuzhou] they were installed in one of the king's palaces, which had been built by a Chinese to be a house of pleasure for one of his wives; he had sixteen wives, and he had built for each one of them a

EUROPEAN ENCOUNTERS AND CLASHES IN THE SOUTH CHINA SEA II

similar palace. This one was in the suburb, at one and a half leagues from the town hall. They were only allowed to go out to be presented before the Council of Seven, where they were told that in order to be in the position of requesting freedom of trade in China, they had to leave the island of the Pescadores, and if they did not want to do so there was nothing they could claim, neither at that moment nor ever more in the future; but if they departed to Formosa they would send them to this island and to Batavia all the merchandise they could wish for. This statement was made by the *toia* [*duye*], who had already received orders from the Council of Three and later from the Council of Seven.

The commander told them that it was not in his power to consent to this proposal and that it was necessary to inform Batavia of this situation. The Chinese, to indicate that their intention was to keep their word, offered to send immediately two junks, as long as the *Statices* provided them with an escort vessel.

Having arrived at this solution, the result was written down on a board, which was taken before them and where each of them could read what was written. On the way, when they were going back, they passed by the most beautiful countryside they had ever seen and nearly always through a crowd of people, or rather through an army.

When they were on the banks of the Chinchieu River [Jiulong Jiang], they ordered the people to go back. Two junks were there loaded with silks, and they gave them one of the *Statices* vessels as escort, took the Batavia course, to show there the answer they had received and which was written on the board in Chinese characters. However, the ships met such bad weather in their way that they could not arrive in that year, and they only returned much later when they were no longer expected. The Chinese, seeing this delay, suspected that the *Statices* did not want to sign a treaty with them, and they again sent junks to Manilles [Philippines]. The *Statices* fought them and the war restarted openly.



Some years before, they had granted the [Dutch East India] Company freedom of trade in China, but the Portuguese had prevented this concession from coming into force. The breaching of their word occasioned the war, and a lot of blood was shed on both sides. The war had restarted many times before, and despite the fact that it had just restarted again, Reyersz's orders were so precise and he was so determined to establish trade and to make the Chinese meet their promise that he ordered four vessels of the company to go to the Chienchieu River [Jiulong Jiang]; these were the *Groningen*, the *Samson* and the two yachts *Muiden* and *Erasmus*....

They came back with their first proposal, saying that if we abandoned the Pescadores and went to Tāiovan [Dayuan], about ten leagues away on Formosa Island, they would trade with us, or otherwise they were decided to continue the war.... The negotiations continued, and they finally agreed to leave the island. In fact, the Chinese assembled 15,000 warships, as many war junks as fire-ships, and junks fully loaded with stones to block up the island passage. The fort was destroyed, and the Chinese themselves worked on it. They transported most of the materials and effects to Tāiovan [Dayuan], where they intended to settle down and stop there for the merchandise trade. Thus, it was on this island that they had to remain, as the laws of the Chinese Empire did not allow them to settle in the boundaries of their jurisdiction. **RC**

NOTES

1 Cornelis Reyersz, in fact, died years later, in 1643, in Madagascar.
2 Penghu Archipelago, in fact, lies quite near Taivan [or Dayuan], and about one hundred leagues from Macao. Probably the author meant Dayuan when he wrote "Macao."

3 Quinsay was a place-name made popular by the thirteenth century travel account of Marco Polo, and identified with Hangzhou; here, it probably refers to Peking, the imperial capital of Ming China.
4 *Duye* is the official name of the *junmen*.

Cativeiro na Formosa, 1622-1626

Salvador Dias

Salvador Dias era um chinês natural de Macau que foi capturado pelos holandeses em 1622 quando navegava para Manila a bordo

de um navio português. Durante cerca de quatro

anos serviu os seus captores como intérprete para os negócios que estes realizavam com a província chinesa de Fujian: primeiro no estabelecimento que a VOC possuiu durante algum tempo nas ilhas dos Pescadores; numa segunda fase na ilha Formosa, para onde foi transferido assim que os holandeses aí se instalaram em 1624. Esta informação foi recolhida pelas autoridades de Macau logo depois do regresso de Salvador Dias à cidade, em Abril de 1626. Dias alega ter fugido da Formosa a bordo de um juncó comprado aos chineses que demandavam o entreposto holandês de Dayuan. Com ele terão viajado três cristãos e 12 chineses, dois dos quais são identificados como pilotos conhecedores da costa da Formosa e homens capazes de informar os portugueses sobre os seus segredos a troco de um bom pagamento. O relato de Salvador Dias divide-se em duas partes igualmente interessantes. A primeira começa por oferecer breves notas sobre a transferência do contingente holandês chefiado por Cornelis Reyersz dos Pescadores para a Formosa, a que se segue uma pormenorizada devassa sobre as fortificações, os efectivos militares e as estruturas da feitoria holandesa nesta última ilha. Na segunda parte da informação procede-se ao levantamento dos recursos da Formosa e faz-se o ponto de situação sobre o comércio que os holandeses tinham estabelecido com o Fujian. Finalmente, recomenda-se a concretização de uma aliança entre Macau e Manila capaz de pôr fim a esta presença em Taiwan que desafiava os interesses de ambas as praças ibéricas. O modo como o informador se refere ao receio que os holandeses sentiam de uma resposta rápida da parte de Manila deve ser confrontado com aquilo que próprios holandeses escreveram a este respeito. Também merece destaque a clareza com que este macaense percebe o valor estratégico da ilha Formosa e a forma como o novo ancoradouro dos “inimigos da Europa” já afectava o comércio da seda e ameaçava a viabilidade conjunta de Macau e Manila.

Fonte utilizada: “Relação da fortaleza, poder e trato com os chinas, que os olandeses tem na Ilha fermosa dada por Salvador Diaz natural de Macao”, in *Documentação Ultramarina Portuguesa*, ed. António da Silva Rego [vol. 2, Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1962, pp. 61-68]. O texto foi modernizado por Pedro Loureiro.

Salvador Dias was a Macao-born Chinese captured by the Dutch in 1622 when sailing to Manila on board a Portuguese ship. For around four years he served

his captors as interpreter in the business they conducted with the Chinese province of Fujian: first in the settlement that the VOC temporarily maintained in Pescadores island, then in Formosa where he was transferred as soon as the Dutch settled there in 1624. This information was collected by the Macao authorities immediately after Salvador Dias returned to the city in April 1626. Dias claims he escaped from Formosa on board a junk bought by the Chinese who travelled to the outpost of Dayuan. With him travelled another three Christians and twelve Chinese, two of whom are identified as pilots of the Formosa coast and men capable of supplying the Portuguese with their secrets in exchange for a good price. Salvador Dias' account is divided in two equally interesting parts. The first begins with brief notes on the transfer of the Dutch contingent led by Cornelis Reyersz from Pescadores to Formosa, followed by a detailed description of the fortresses, numbers of soldiers and structures of the Dutch settlement on the island. The second part contains a listing of the resources to be found in Formosa and an analysis of the Dutch trade situation with Fujian. Finally there is advice recommending an alliance between Macao and Manila to put an end to that presence in Formosa which challenged the interests of both Iberian outposts. The way in which the informer mentions the fear of the Dutch regarding a quick reaction from Manila must be compared with what the Dutch themselves wrote in this respect. The clarity with which this Macanese understands the strategic value of Formosa is outstanding as well as his view on how the new outpost of the “enemies of Europe” had affected already the silk trade and the joint feasibility of Macao and Manila.

Source: “Relação da fortaleza, poder e trato com os chinas, que os olandeses tem na Ilha fermosa dada por Salvador Diaz natural de Macao”, in *Documentação Ultramarina Portuguesa*, ed. António da Silva Rego [vol. 2, Lisbon: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1962, pp. 61-68]. The text was updated by Pedro Loureiro.

RELAÇÃO DA FORTALEZA, PODER E TRATO COM OS CHINAS, QUE OS HOLANDESES TÊM NA ILHA FORMOSA DADA POR SALVADOR DIAS NATURAL DE MACAU, QUE LÁ ESTEVE CATIVO E FUGIU NUM SOMA EM ABRIL DO ANO DE 1626

[Testemunho dado] aos 20 de Abril deste presente ano [de 1626, por] Salvador Dias, china natural e nascido nesta cidade de Macau, onde tem pai e mãe.

No ano de 1622, indo para Manila no navio de João Baptista Inácio foi tomado dos holandeses e levado cativo à ilha dos Pescadores¹, onde esteve dois anos na fortaleza que ali tinham os holandeses². E depois, no ano de 1624, deixando este lugar se passaram para a ilha Formosa, ao porto chamado Taivan [Dayuan] e levaram consigo o dito Salvador Dias, onde esteve com eles dois anos. E por ser china natural e saber as letras da China, os holandeses se serviam dele de língua com os chinas nas compras e vendas, e mais negócios que com os chinas tinham, indo com os ditos holandeses ao Chincheo [Zhangzhou] a tratar seus negócios com os governadores da China, os quais por o dito Salvador Dias fazer bem seu ofício lhe deram uma dignidade à moda da China, com que entre os chinas tinha mais autoridade. E porquanto sempre teve intento de fugir havendo ocasião, foi sempre notanto e escrevendo num livro de letra china todos os negócios que passavam entre os holandeses e [os] chinas, e outros de importância. E assim mais todas as chapas de favor que os governadores do Chincheo [Zhangzhou] passavam aos ditos holandeses, para [que,] quando Nosso Senhor o trouxese à terra de católicos, desse de tudo fiel e verdadeira relação para o que fosse necessário. O qual livro, quando chegou a esta cidade, entregou ao capitão-geral das partes da China Dom Francisco Mascarenhas, que o tem em seu poder.

E o dito Salvador Dias, aos 16 de Abril deste ano [de 1626], fugiu da ilha Formosa com mais três cristãos e doze chinas gentios, numa soma pequena que para este efeito tinha comprado aos chinas pescadores sem o saberem os holandeses, e chegou a esta cidade em quatro dias, aos 20 do dito mês de Abril. E com juramento dos Santos Evangelhos em que pôs a mão como cristão, disse que em tudoalaria a verdade, dando fiel e verdadeira relação do que sabia acerca dos holandeses, e do que [se] passava na dita ilha e porto de Taivan [Dayuan], onde ao presente estão, por saber bem tudo de mais, porquanto estava sempre entre os

ditos holandeses e os negócios dos chinas com eles lhe correrem pelas mãos por ser sua língua. Diz pois o seguinte:

“Primeiramente, os holandeses da ilha de Pescadores tinham uma fortaleza com quatro baluartes e artilharia. E porquanto esta ilha pertence ainda às terras da China, o chumpim [*zongbing*] capitão-geral da província de Foquiem [Fujian], onde está o Chincheo [Zhangzhou], foi lá ter com os holandeses, sendo terceiro entre eles um china cristão arrenegado chamado Situan, que de Manila fugira com outros chinas por dívidas e se fora para o Japão, onde se juntou aos holandeses em Firando [Hirado]³. Por via deste disse o chumpim aos holandeses que aquela terra era d’el-rei da China, portanto se pasassem dali para a ilha Formosa, onde lhes abiriam trato e comércio, [que] se o não fizessem lhes fariam guerra. Os holandeses vieram nisso e se passaram para a ilha Formosa, a um porto chamado Taivan [Dayuan], onde agora estão, cujo retrato está pintado avante.⁴

Este porto de Taivan [Dayuan] é uma enseada grande, penetrando pela terra dentro mais de duas léguas de leste [a] oeste; sua barra e boca está a ponente e estreita quase da largura do rio do porto de Macau. Tem um canal na entrada de treze pés de fundo e de largura de quatro a cinco navios, no qual têm balizas de canas para os navios que entram se virem ao canal, todo o demais da barra e restinga é baixio. Terá a enseada em roda oito ou nove léguas, pouco mais ou menos. Da parte do sul dentro da enseada é tudo baixio, onde não podem surgir os navios; da banda do norte tem fundo de três ou quatro braças, onde surgem os navios e naus dos holandeses, e juncos dos japões, e navios dos chinas, da boca da barra para o norte distante uma légua. Tem um esteiro de mar com restingas na boca, o qual corre quase de leste a oeste e se vai meter na enseada. Por ela entram também navios da China pequenos e podem entrar galés e fustas, mas com piloto da terra, china pescador, dos quais ali há muitos.

Na ponta da banda do sul da entrada da barra, num lugar mais eminente, fizeram os holandeses uma fortaleza com quatro baluartes quadrados que descubrem o mar de fora e a entrada da barra e toda a enseada à roda. Cada baluarte tem seis peças de artilharia, as mais delas de ferro. As paredes do muro são de barro e pedra, e os cantos dos baluartes de tijolo cozido. A grandeza da fortaleza é de 200 passos comuns e 100 de largo (que Salvador Dias mesmo mediu)⁵.

ENCONTROS E DESENCONTROS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA II

Dentro da fortaleza tem casco com paredes de tijolo cozido, cobertas de telha e cafeladas de cal, e agora tinham os chinas para lhes fazerem cal de ostra, para cafelarem todas as paredes do muro ao pé da fortaleza. A entrada da barra ao lume da água tem seis peças de artilharia de bronze de 24 libras de pelouro, postas entre cestões para defesa da entrada da barra. Trazem nas obras que trabalham ordinariamente cento e vinte e quatro chinas, alugados por oito condorins cada dia.

No fim da enseada, da parte de leste, têm feito um forte pequeno ou baluarte, com quatro peças de artilharia, [por] respeito dos naturais da terra. Aqui têm os holandeses criação de vacas e cavalos que trouxeram do Japão, e de cabras e ovelhas. Junto a este forte está uma povoação de chinas ladrões e pescadores, com casas, algumas cobertas de palha e outras de telha. Chama-se a este lugar Checan [Sincan]. Entrando pela barra dentro à mão direita da parte do norte, distante da barra quase como desta cidade [de Macau] à outra banda do rio, está uma povoação de chinas pescadores e ladrões e mercadores, com casas cobertas de palha, defronte da qual surgem os navios dos chinas, que trazem fazendas, mantimentos, pescados e outras coisas de vendas, onde de presente, entre mercadores e os demais chinas, haverá passante de cinco mil pessoas. Cada dia entram e saem embarcações dos chinas com fazendas, mantimentos [e] tudo o demais.

Indo correndo mais avante pela praia [e] enseada, têm os holandeses uma lógia e casa sobradada que serve de feitoria, coberta de palha e as paredes de tábuas. Está esta feitoria cercada à roda com uma sebe de canas. Aqui mora o cabeça dos holandeses e feitor da armação chamado Comedor Dallite⁶; aqui pesam a seda e compram as demais fazendas, e a recolhem nas naus e na fortaleza. Na entrada da cerca desta feitoria têm de cada banda cinco berços, que trouxeram do Japão. Têm mais três ou quatro pedreiros. [Têm também] pistoletes, espadas e lanças.”

Aqui nesta feitoria morava Salvador Dias, sobre o qual sempre traziam olho para que não fugisse, e por vezes lhe deram busca no fato, [para verem] se tinha cartas de Macau, para o acusarem [de] que [se] carteava e avisava esta cidade do que lá passava, e lhe quiseram dar tratos. Este feitor diz que é católico, e que esteve anos em Espanha, onde tem uma irmã freira, e foi a Roma, e visitou os lugares santos, e lhe deram uma bula para sete anos de perdão, e mostrou a Salvador Dias secretamente um relicário de ouro com a bula

que tinha no seu escritório. Porém, contemporiza com os hereges, por não ser sentido por católico.

[Prosegue o testemunho de Salvador Dias:]

“Em frente desta feitoria está o surgidouro das naus dos holandeses, que tem de fundo quatro braços. De presente estão ali quatro naus com 24 peças de artilharia cada uma, as quais estão sempre prestes. Uma delas veio de Japão com mantimentos, as outras estavam ali. Está mais um patacho, que foi de Heitor Homem, e uma galeota de esporão. E não têm ali mais outros navios.

Mais avante pela praia está um bangaçal de japões com casinhas cobertas de palha, e em frente surto o junco em que vieram do Japão cento e sessenta japões, entre mercadores, marinheiros e criados, afora seis que ali têm. Invernavam dois ou três anos. Vieram dois ou três juncos com sessenta chins mercadores, e esperavam por outro junco de Feijo [Haiphong?] que ainda não era chegado. Os holandeses quiseram fazer pagar aos japões e chinas a dez por cento, mas eles não quiseram.

De presente estão ali até duzentos e vinte homens holandeses, entre grandes e pequenos, dos quais estão na fortaleza cem com seu capitão, o qual antes de lhe vir a mão de socorro de Japão, temeroso que os castelhanos dessem sobre eles para os lançarem dali, dizia abertamente que se viessem se havia de entregar aos castelhanos. E ainda agora estão com medo os mais dos holandeses, parte estão repartidos pelas estâncias e navios⁷. Na feitoria estão oito, no forte ou tranqueira onde têm o gado estão dez, os demais estão nas urcas e navios. A maior parte deles desta gente é baixa, vil e muito suja.

Na parte do norte onde está a povoação dos chinas, feitoria e japões não há água para beber, mas toda se vai tomar com embarcações da outra banda, ao pé da fortaleza onde está uma ponte. Toda a praia de fora e costa, assim da parte do norte da boca da enseada, é costa brava, onde se não pode desembarcar por ser tudo baixio salvo em barcas pequenas; da parte da fortaleza para o sul, distante duas ou três léguas, se pode desembarcar e vir marchando por terra. Em um lugar chamada Gueicão, que é o porto, e o mesmo da parte do norte distante da barra, está um esteiro de água salgada por onde também entram somas de chinas pequenas, como dissemos; mas na boca tem restingas e é necessário o piloto da terra. Mais ao norte, distante seis ou sete léguas, está o porto de Bancan [Wancan]. À roda da enseada tudo é terra plana sem montes, os

EUROPEAN ENCOUNTERS AND CLASHES IN THE SOUTH CHINA SEA II

quais deitam pela terra dentro longe, e assim a fortaleza não tem padraço nestas campinas. E nos matos há infinidade de veados que os holandeses vão caçar a pé e a cavalo.

A gente natural da terra é de cor baça e montesinha; e à roda [da] enseada, pelo sertão dentro da parte de oeste e norte, têm povoações. Não têm rei e o mais poderoso em cada lugar se faz cabeça dele. Vêm vender algumas coisas, e os holandeses e [os] chinas lhes dão gangas em resgate. Meteram os holandeses nas aldeias vizinhas meninos e moços de pouca idade para aprenderem a língua da terra, a qual já falam.

O chumpim [*zongbing*], capitão-geral que agora é da província de Cantão, foi estes tempos atrás chumpim [*zongbing*] capitão-geral da província do Chincheo [Fujian]; este foi o que por via de Situan, de que acima falámos, fez com que os holandeses se passassem da ilha dos Pescadores para a ilha Formosa, onde agora estão. E por isso começou a abrir trato com eles, por temer do mal que podiam fazer às suas armadas e navios de trato da costa do Chincheo [Fujian]. O dito Situan deu conselho aos holandeses que peitassem este chumpim [*zongbing*] para fazer com que os governadores da China derrubassem os muros de Macau. E para esse efeito deram de peita ao dito chumpim [*zongbing*] três mil taéis de prata (como Salvador Dias soube de certo), depois dos muros derrubados, e o dito chumpim [*zongbing*] o mudaram para esta província de Cantão. E no tempo [em] que se desfaziam os muros assistiu em Anção [Xiangshan] com a gente de guerra por mar e por terra, até se acabarem de derrubar⁸.

O chumpim [*zongbing*] que lhe sucedeu no Chincheo [Fujian] naquele tempo [em] que este lá estava era seu companheiro e almirante; e agora de novo, depois de entrar no cargo, tornou [a] abrir e confirmar comércio com os holandeses, com ordem do tutão [*dutang*] do Chincheo [Fujian]. Com o qual comércio corre um capitão china por nome Simso, o qual tem duzentos homens que o servem, e faz levar à ilha Formosa a seda, peçaria e mais coisas aos holandeses e japões, de que o chumpim [*zongbing*] tira muito proveito. E continuamente vão do Chincheo [Fujian] embarcações com fazendas, com que o trato se vai muito engrossando, e já tinham levado ao dito porto de Tatuao [Dayuan] mais de trezentos picos de seda, e muita peçaria. Estão esperando que lhes tragam outra

tanta [fazenda], para a qual tinham dado os chinas mercadores prata para a trazerem, porque havia no Chincheo [Fujian] ao presente setecentos picos de seda. O Situan que corria com este contrato morreu o ano passado em o Japão. Agora corre em seu lugar o capitão acima dito, Simso.

De Japão, como fica dito, veio uma só urca com mantimentos; as demais naus que lá estavam foram direitas a Jacatra com provimento e munições, por estarem [os holandeses] de guerra com o rei da Java, que lhes não deu mantimentos, e por isso estão [com] muita falta deles, em aperto. Têm ainda intento, conforme praticam, de tornar sobre Macau, vingar-se da matança passada, vindo-lhes gente e armada de Jacatra e Holanda, que esperam eles⁹. Os holandeses sabem miudamente as coisas de Macau e Manila, por via de chincheos, e por via deles tinham já concertado para mandarem duas cartas a este capitão holandês que aqui está cativo [em Macau]¹⁰, e dando trinta taéis de prata para aqui alugarem ou comprarem uma trinca [?] para este capitão se acolher, e avisarem as naus que por aqui passam suas, e para saberem tudo o demais que [se] passa em Macau, com promessa que se negociassem os chincheos o que lhes encomendavam, que lhes pagariam muito bem. Mas outros chincheos meteram medo a estes, com que se desfez o negócio por aquela via, e não sei se por outra o têm feito, porque são muito litigantes em fazerem seus negócios, não perdoam nada ao gasto. Sabem também como os muros de Macau se derrubaram e que ficaram os de fora com licença do rei e governadores da China.

[...] Conforme ao comércio contínuo que ali há de navios dos chinas, com fazendas, roupas, mantimentos, pescado e materiais para as obras, e chinas oficiais e trabalhadores, gente vadia e ladrões que ali se recolhem; [conforme] à quantidade de prata que ali acode dos holandeses e dos japões [e dos] chinas mercadores; [e conforme à vontade] da China em abrir o comércio, assim pelo proveito que têm disso como pelo medo dos holandeses; cedo se fará ali um famoso império com povoação e cidade populosa, e se irão os holandeses fortificando grandemente. E já com muita diligência [se] vão apercebendo [d]os materiais para isso, [por] a passagem da China ali ser muito fácil, de espaço de dois dias até Chincheo [Fujian], passando à ida e à vinda pela ilha dos Pescadores que está no meio. E os chinas a cada passo escondidamente passam com fazendas, e os mandarins da China cada vez andam a

ENCONTROS E DESENCONTROS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA II

facilitar o despacho, pelo proveito dos despachos e peitas que tiram, e os muitos direitos [que] às alfândegas do rei da China irão rendendo cada vez mais. Principalmente como aquela terra não é da China, dá-se-lhe pouco [aos chineses] que os holandeses estejam nela. E os naturais da ilha Formosa se vão domesticando, e os holandeses os tratam bem e por isso lhes trazem os mantimentos que há na ilha.

É courama de veados para o Japão veniaga muito boa, de que há grande abundância na ilha. E como a terra é espaçosa e liberta, e os da terra não têm rei e cabeça grande que os possa unir e fazer guerra, os holandeses hão-de cultivar as terras com trigo, arroz, legumes, outras de frutas de toda [a] sorte, e farão fazendas de modo que se possam sustentar muito bem. E se com tempo se não acode a botá-los dali antes que acabem de arreigar, sem dúvida em breve se parará ali o trato da China, e ficarão os holandeses, japões e chincheos senhores dele. E dali armarão para todas as partes de Oriente, principalmente por os chincheos serem gente atrevida, que para todas as partes deste Oriente entre os chinas somente navega. E como sua província é pobre, há infinidade de gente que concorre ali a povoar e a cultivar a terra. Irão toda a sorte de oficiais, tecelões de seda, etc. Pois não há no Oriente quase parte onde não haja chincheos, com que o comércio de Macau e Manila se virá a perder quase de todo sem remédio, se com presteza se lhe não der o que eles muito receiam. E por isso se dão grande pressa a se fortificar.

E será agora fácil botá-los dali, pois [na] Holanda estão em aperto e não lhes poderão mandar socorros de importância. E assim, antes que os possam mandar, unindo-se esta cidade [de Macau] por uma parte com a Manila, indo sobre eles enquanto sua força é pouca, sem dúvida os acabarão, pois não são mais que duzentos e vinte homens espalhados, e esses a maior parte gente vil e baixa e miserável. E por outra parte [se deverá] procurar com os governadores da província de Cantão, com memoriais bem feitos, para que impeçam o comércio, que lhes não dêem fazendas, mostrando-lhes o perigo que é para a China estarem ali os holandeses e japões seus inimigos, e unidos com os chincheos ladrões, que lhes servirão de guia para muito mal da China. E juntamente mostrando aos governadores e naturais de Cantão em como passando-se o trato desta província [de Guangdong] ao Chincheo [Fujian] hão-de faltar os rendimentos das alfândegas reais para

sustentar armadas e mais gastos da província, como até agora se faz, e o povo empobrecerá sem trato. Como aconteceu no tempo d'el-rei Chim [Jiajing], em que por outra ocasião o trato se passou de Cantão a Chincheo [Fujian], e esta província [de Guangdong] empobreceu grandemente, e um chaem [*duchayuan*] deu a el-rei um memorial acerca disso, com que o trato se começou a continuar de novo em Cantão até agora¹¹. E se pode também tocar [nos memoriais] como os mandarins de armas do Chincheo [Fujian], levados de interesse das peitas e tratos, favorecem os holandeses em grande prejuízo do Reino da China, que se não acudirém por remédio por via d'el-rei, [depois não haverá remédio,] que depois do fogo ateadado não poderiam ainda que quisessem.

É certo que de presente se não poderia achar melhor informação e mais certa do que [se] passa neste negócio [do que a] que aqui se dá, pois [eu] era seu língua, sabia todas [as] suas traças, e parece que Deus me trouxe de lá para isto, e vieram comigo dois pilotos chinas que sabem muito bem toda aquela costa e portos da ilha Formosa, se os tratarem bem, pagando-lhes, descobrirão tudo quanto quizerem. E juntamente veja-se o livro e papéis que trouxe comigo, que enquanto lá estive fui juntando com grande diligência, movendo-me Deus a isso para dar lume de tudo, porque estes papéis podem ajudar muito e dar noticia para falar aos mandarins.

Os mandarins principais desta província que nisto podem fazer muito e a quem se pode dar memorial são: este tutão [*dutang*] primeiramente, porque este, estando no Chincheo [Fujian] governando, teve alguma culpa neste negócio, pelo qual teve trabalhos, para que não encubra e dissimule; no segundo lugar se dará também ao chaem [*duchayuan*], que sem dúvida há-de avisar ao rei, e o tutão [*dutang*] será obrigado a fazer o mesmo; no terceiro lugar ao pochanci [*buzhengshi*]¹², seu vedor-mor da Fazenda desta província; no quarto, ao anchaci [*anchashi*], justiça-mor dela; no quinto, ao aítão [*haidaofushi*]; no sexto, a Anção [Xiangshan], imediato a Macau.

Finalmente, é certo que com minha fuga os holandeses hão-de estar com grande medo e receio que eu informe cá do seu pouco poder e do demais, e por eu saber tudo, e [hã-de pensar] que antes de lhes vir socorro da outra parte vão dar sobre eles, por sua gente ser pouca e fraca. E se aos chincheos que ali estão derem

EUROPEAN ENCOUNTERS AND CLASHES IN THE SOUTH CHINA SEA II

[os nossos] seguro e os tratem bem, hão-de tornar contra eles para escaparem e apanharem o que puderem.

Certifico eu, Salvador Dias, natural desta cidade de Macau, que haverá quatro anos, indo para Manila num chó de João Baptista, assim me cativaram os holandeses e estive com eles quatro anos, dois na ilha dos Pescadores e dois na ilha Formosa, no porto de Taivão [Dayuan], onde fui seu língua entre eles e os chinas, por eu saber a língua entre eles e os chinas e suas letras, e assim corria com seus negócios. E a esse respeito o chumpim [zongbing], capitão-geral da província de Foquiem [Fujian], me deu uma dignidade militar dita 'mui pachum' [wei bazong]. E por mercê de Deus, que me deu tão boa ocasião para me puder livrar deles e fugir para esta cidade, com mais três cristãos e doze chins gentios, numa soma que para este efeito comprei secretamente sem o saberem os holandeses, que sobre mim sempre traziam olho para que não fugisse. E agora tenho por sem dúvida que com minha fugida hão-de estar muito tristes e medrosos, por eu saber seus negócios, hão-de ter receio que com a minha informação se vá [a nossa gente] sobre eles com armada. Certifico e juro aos Santos Evangelhos, em que pus a mão, que tudo isto passa na verdade e que a relação acima escrita que tenho dada, que [trata] daquele porto [e de seu] trato, e mais coisas contidas na dita relação, estão todas na verdade pontualmente como passa. E assim o afirmo com juramento que tenho feito como cristão que sou, que

de facto todo o bem dos cristãos, pois Nosso Senhor e a Virgem Nossa Senhora me fizeram tanta mercê, que me tiraram do poder daqueles hereges e me trouxeram a terra de cristãos católicos. E por tudo [se] passar na verdade e ser fielmente relatado, me assinei aqui, hoje, 26 de Abril de 1626.

Vai meu sinal, à charachina, e por não saber escrever português.” **RC**



NOTAS

- 1 Cumprindo directivas do governador-geral da VOC em Batávia, em 1622 os holandeses erigiram um forte em Penghu, uma das ilhas do arquipélago dos Pescadores
- 2 Apesar das ordens régias que proibiam o trato e a navegação directa entre Macau e Manila, sabe-se que a existência de múltiplos contactos comerciais informais entre as duas praças garantia o funcionamento regular desta rota. Assim se entende que o autor tenha sido aprisionado pelos holandeses quando, aparentemente, navegava de Macau para Manila.
- 3 Os holandeses possuíam uma feitoria em Hirado desde 1609.
- 4 O manuscrito original incluía desenhos, entretanto desaparecidos.
- 5 Por vezes, o escrivão insere observações no discurso directo de Salvador Dias.
- 6 Deve talvez ler-se Comodoro De With, pois o governador holandês entre 1623 e 1625 foi Maarten Sonck, a quem se seguiu, no biénio seguinte, Gerard Frederiksz de With.
- 7 Alusão à resposta que as autoridades de Manila se preparavam para dar à instalação dos holandeses na Formosa. De facto, em Maio de

- 1626 os espanhóis fundaram uma fortaleza em Keelung, no extremo norte da ilha, de onde seriam expulsos pelos holandeses em Agosto de 1642.
- 8 Alusão ao derrube das fortificações que Macau erigiu na sequência do ataque holandês de 1622. Três anos mais tarde, as autoridades chinesas forçaram a demolição da parte da muralha voltada para o continente que entretanto tinha sido levantada. Contudo, este troço seria reconstruído depois dos portugueses subornarem os mandarins locais.
- 9 Referência ao fracassado assalto holandês a Macau em 1622.
- 10 Por ocasião do assalto holandês a Macau, em 1622, e de acordo com a *Relação* de frei António do Rosário, o capitão de Macau Lopo Sarmiento de Carvalho capturara um “grande capitão, com mais seis holandeses”.
- 11 As fontes portuguesas confirmam que entre 1522 e cerca de 1549, durante o reinado do imperador Jiajing, a região de Cantão esteve encerrada à navegação estrangeira.
- 12 *Pochem* no original.

The Dutch in Formosa, 1632

Anonymous



Throughout the 17th century, many were the foreign soldiers and sailors taken into the fleets and garrisons of the Dutch East

Indies Company – Germans, Scandinavians, men of the Baltic, British as well as some French, Swiss and Flemish. Today relatively few known records by these men remain. The brief *Relation d'un voyage aux Indes orientales par un gentilhomme français arrivé depuis trois ans, avec une Hydrographie pour l'intelligence du dit voyage* (Paris, 1645) is the sole title in the French language published at the time by a man who travelled to the Orient on board Dutch ships. Except for the hydrographical part (which is the transcription of someone else's work) this text was probably written by a French soldier who left the Netherlands in June 1630 on board the *Vlissingen*. This was one of two ships which then left for Batavia fitted out by the Zeeland chamber of commerce. This anonymous author began by visiting Java, Formosa and the coast of the Chinese province of Fujian and Japan, being subsequently sent to the Malabar coast, Surat, the Persian Gulf and the Red Sea. All in all he was away from Europe for seven years and is thought to have returned to the Netherlands in August 1637 in the fleet commanded by Hans Putmans, ex-governor of Formosa. With the *Voyages et aventures aux Grandes Indes orientales* (1617-1627) of Swiss mercenary Élie Ripon, this work is the sole report known of a passage through the South China Sea at the service of the VOC written in French.

Source: Anonymous "Relation d'un voyage aux Indes orientales par un gentilhomme français", in *Mercenaires Français de la VOC – La route des Indes hollandaises au XVII^e siècle*, ed. Dirk Van der Cruysse [Paris: Éditions Chandeigne, 2003, pp. 216-226]. The text was translated from French into English by Maria Manuela da Costa Silva.

No longo do século XVII, foram muitos os marinheiros e soldados estrangeiros admitidos nas frotas e nas

guarnições da Companhia Holandesa das Índias Orientais – germânicos, escandinavos, bálticos, britânicos, bem assim como alguns franceses, suíços ou flamengos, por exemplo. Conhecem-se hoje relativamente poucos escritos deixados por estes homens. A breve *Relation d'un voyage aux Indes orientales par un gentilhomme français arrivé depuis trois ans, avec une Hydrographie pour l'intelligence du dit voyage* (Paris, 1645) constitui o único título em língua francesa editado na época por um homem que experimentou viajar até ao Oriente a bordo dos navios holandeses. Com excepção da parte hidrográfica (que constitui a transcrição de uma obra alheia), este texto terá sido escrito por um soldado francês que deixou os Países Baixos em Junho de 1630 a bordo do *Vlissingen*. Tratava-se de um de dois navios que então zarparam para Batávia, equipados pela câmara de comércio zelandesa. Este anónimo começou por visitar Java, a Formosa, a costa da província chinesa de Fujian e o Japão, sendo depois enviado à costa do Malabar, a Surate, ao Golfo Pérsico e ao Mar Vermelho. Ao todo, esteve ausente da Europa cerca de sete anos, devendo ter regressado aos Países Baixos em Agosto de 1637, integrado na frota comandada por Hans Putmans, ex-governador da Formosa. Com as *Voyages et aventures aux Grandes Indes orientales* (1617-1627) do mercenário suíço Élie Ripon, esta obra constitui também a única reportagem conhecida de uma passagem pelo Mar do Sul da China ao serviço da VOC escrita em francês.

Fonte utilizada: Anónimo, "Relation d'un voyage aux Indes orientales par un gentilhomme français", in *Mercenaires Français de la VOC – La route des Indes hollandaises au XVII^e siècle*, ed. Dirk Van der Cruysse [Paris: Éditions Chandeigne, 2003, pp. 216-226]. O texto foi traduzido de francês para inglês por Maria Manuela da Costa Silva.

THE STORY OF IQUAN, GREAT ADMIRAL OF CHINA

The father of Iquan was a Chinese gentleman who had his head cut off by order of a great admiral of that nation. His son (whose story we are telling) went with two of his younger brothers into the fort of Tai Youan [Dayuan], on Formosa Island, where he was reduced to selling oranges and Chinese beer to earn his living and that of his brothers. And yet, in his misery, he never stopped remembering the quality of his birth nor the wish to avenge the insults made to his house. The governor of the fort, recognising that he was a well-meaning man with a good heart, granted him an old cargo ship, with which Iquan made such good captures that within a short time he became admiral of a fleet of over eight hundred junks, which devastated all China's sea coasts, and had more than fifty heads cut off to avenge his father's death. Until then, this general had shared with the governor of the Tai Youan [Dayuan] fort, respecting their agreement, but when he saw that he was so powerful, he was not satisfied with being dishonest to them; he treated them as enemies, taking one of their vessels. After the six years that this war lasted, the king of China, seeing his provinces ruined and three of his armies destroyed, finally granted all the requests of this brave corsair and, by abiding to his law, made him his admiral, appointing him to this position. Iquan made the murderer of his father eat all his parts, one after the other, and exterminated all those of his descent.

This new admiral, having recovered a little his good spirits and recollecting the obligations he had towards the Dutch, sent back all those still left from the vessel he had taken, and the others who had helped him, with important gifts, and continued to favour the [Dutch East India] Company, until he asked for a considerable sum of money, which he had lent to a Dutch general. He sent his brother to receive it. General [Hendrik] Brouwer received him quite well but did not pay him, and this mandarin was sent back without the money, telling him that his brother had such great indebtedness towards the company that he should not think about a sum which was nothing compared with the immense riches he had come to possess through the Dutch.

Iquan received this so impatiently that he ordered two of our vessels, which were anchored in front of Amoy [Xiamen], where the great admiral of China has

his usual residence, to leave and never to return, nor those of their nation. They promptly obeyed and went to tell of their disfavour to the governor of the Tai Youan [Dayuan] fort, who ordered forthwith seven or eight vessels to be fitted out to go and cast anchor in the China river in front of Amoy [Xiamen] and sent notice to the admiral that he had important business to inform him on behalf of the general. The Chinaman came and was taken prisoner by the governor, who called him a traitor and a *schelm*¹ a thousand times. The captain who had imprisoned him led him to a room, which had been prepared for him, where he did not want to eat anything, but in the end necessity constrained him to send to Amoy [Xiamen] asking for a certain quantity of food and fruits. Meanwhile, his brothers put their businesses in order and managed to maintain his post and make sure of his succession, while he, on his part, attempted by all means to get out of his imprisonment by trying to bribe two guards, without success, as they advised the governor of this intention.

The admiral, seeing that his secret had been discovered, asked to speak to the governor, to whom he made a lot of complaints, and the other presented a lot of reproaches against the Chinese, all connected with their ingratitude, reminding him of the obligations he had towards the Dutch, whose reputation had brought more terror to the king of China than his weapons and his merit. But finally, after a lot of reasoning on both parts, it was concluded that Iquan's brother would remain as hostage to assure their peace treaty, which was concluded immediately after. Once the two Dutch vessels were loaded in compliance with the agreement, the admiral's brother expected to be released as had been agreed, and he was very astonished when he saw that he was being taken away. [Pieter] Nuyts, who was the governor of the Tai Youan [Dayuan] fort, expected that his hostage would provide him with an island situated at the mouth of the river of Chincheo [Jiulong Jiang]; by this means he would become the master and would hold the key of this big river, which descends from the Tartarian mountains coming across this big empire. But the Council of the Indies finished with this objective (which Nuyts had told no one) by sending him to Japan, where the Dutch had a settlement and also own the island called Firando [Hirado]². The company appointed Hans Putmans to

ENCONTROS E DESENCONTROS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA II

replace him as governor of Tai Youan [Dayuan]. When he found that Iquan's brother was a prisoner, and after obtaining as much information as he could about his predecessor's behaviour, he promptly had eight ships fitted out to take back this young Chinese, whom he released, hating what Nuyts had done, as he fully disapproved of his means.

While he was anchored there, Tusselai [Tau-Tsailak], a famous corsair who had been Iquan's lieutenant when he fought against China, arrived in front of Amoy [Xiamen] and stopped his big fleet between this city and the small Dutch fleet. As soon as this pirate recognised our flags, he came to meet our governor and asked him whether he did not want to live in peace. The Dutchman said that he wished it very much and that he would buy goods from him if he had any. Tusselai [Tau-Tsailak] answered him that he would ransack Amoy [Xiamen], and afterwards he would hand them over to him for a good price.

Hans Putmans, having thus discovered the corsair's objective, got dressed as a sailor to go through Tusselai's [Tau-Tsailak's] fleet more safely, which was placed, as we have already mentioned, between our vessels and the city, and went to inform the admiral of his enemies' purpose and offered to fight on his side. The Chinaman heard different opinions for quite a while, suspecting that it was a trick to involve him in combat. However, the freedom he had given to his brother and the horror speeches of the governor assured him finally of his honesty, and they decided to fight the next morning. Both of them passed the night giving their orders and having their ships equipped.

The next day, at daybreak, Iquan ordered his vessels to turn his ships' prows against those of Tusselai [Tau-Tsailak], who did in this combat all that a good chief can do in such an unexpected encounter. However, he was out of his mind when he saw his rear being attacked by the Dutch, who brought disorder among the corsairs and finally made this famous corsair jump into the sea, but not before getting hold of all his precious stones, which helped him to get to the bottom more rapidly. The admiral saw that, without the Dutch, he could have been again reduced to selling oranges by this famous pirate, who had already terrorised the king of China as much as he had previously done. To show his gratitude to the governor, he made him mandarin, handing to him, with his own hands, the cap and the belt, and having him transported

in a chair covered with a tiger skin, a great sign of honour among the Chinese. He also gave him a gold chain that went nine times around his neck, and at its tip hung a medal that had on one side Iquan's face and on the other the image of their combat. After that, we returned to Batavia.

During our voyage, an ambassador of a king of Aceh arrived in Batavia with significant gifts to ask our general to join his forces to those of his master in order to siege Malacca by sea, while this prince would attack it from the land. Our general told him that it was necessary to wait for an order from the Prince of Orange and from the States, just to entertain friendship with these people. What would it look like to take away this city from the Christians so as to establish there the Infidels? If the king of Aceh would give it to the Dutch in the same way that he promised him the looting, the Portuguese would, apparently, not keep it much longer.

VOYAGE FROM BATAVIA TO THE TAI YOUAN [DAYUAN] FORT IN FORMOSA ISLAND

In the month of August 1631 we departed from Batavia with two hundred Frenchmen³ to go to the Tai Youan [Dayuan] fort in the Formosa Island to replace the garrison which had reached its term. On the 7th, after leaving the channel separating the islands of Bangka and Sumatra, we discovered the islands referred to as Pulau, which are in great number. The first we saw is named Pulau Paniau, and we took water supplies from Pulau Lory, which is inhabited.

All these islands are so near each other that from afar they appear to be just one. Those which are populated, the inhabitants are from Aceh. They ran away from their country, which had been ruined by the wars of a certain king of Taprobane⁴. These people planted trees and bred a lot of animals in these islands. After staying there for one day, we left, and the next day we went along the coast of the big and rich kingdom of Cambodia, which has abundance of drugs and scented woods, [where the people] have the same laws as China and also the same religion. After three days, we discovered and hugged the coast of Cochinchina. This big province is ruled by three kings, two of which pay tribute to a third one, whom they call *tuncam* [tonking], meaning emperor. Nevertheless, this *tuncam* [tonking], as well as the king of Cambodia,

EUROPEAN ENCOUNTERS AND CLASHES IN THE SOUTH CHINA SEA II

are vassals of the king or emperor of China. Cochinchina is a very fertile country, and it does not lack either food provisions or riches. The Dutch also have a settlement in the capital of this province.

We passed then in front of the islands of Pulau-Couton, Cotou or Cotam (they are also found under the names of São João [Shangchuan] and Macao), and we continued to the Pescadores, which are in great number and so close to each other that they are separated just by small channels. At the time we were there they belonged to a great Chinese princess, who was the Emperor's aunt. In one of the smaller islands was a fort built there by the Dutch, but the Chinese, who built a fort in the big island, made the Flemish [Dutch] abandon theirs, and the Chinese destroyed both forts in one night. Most of the inhabitants of these islands are fishermen. In the middle of the biggest of the islands is a big mosque or pagoda where I entered, and I saw three large altars set up on the same side. The one in the middle was the largest, supported by four leopards, and on top of it the figure of their main god, whom they call Josse.⁵ The idol and the altar were very richly decorated and ornamented with precious stones. On the other two altars were also two other big idols, and on still another one, five images of certain important persons the Chinese said had been friends of the great Josse and who had led the life of saints.

Finally, on the 28th we arrived in Tai Youan [Dayuan], which is a fort with four bulwarks situated on a small island separated from Formosa by a small channel and whose construction started around 1625. The governor is installed there like a prince and lives there like a little king. The Portuguese also have a fort and beautiful houses thirty leagues from there to the north⁶.

DESCRIPTION OF FORMOSA ISLAND

The island rightly called Formosa lies on the Tropic of Cancer and a few leagues away from mainland China. It is more than sixty French leagues in length and thirty in width. Its soil is very fertile and is irrigated by various rivers, and if it lacks something, neighbouring China provides it, and the Chinese coming to fish in the rivers of the island bring fruits and all the other things it does not have. The [Dutch] governor takes great pleasure from hunting, as there

are all types of animals, mainly deer in great quantity. It is also possible to find there an animal which has been called by our people as the Tai Youan Devil, as big as a fox, with the head of a hog, the nose of a ferret, quite a long tail, his body covered with scales so hard and so close that a halberd cannot hurt it unless it is under the throat⁷. Usually it stays on scouring sand where it makes a hole in a moment when someone tries to hunt it. The islanders also wanted to make believe that they saw an animal similar to the horses in the stables, with the exception that it had a horn with the length of a fathom in the middle of the forehead, which could be a unicorn.

The inhabitants of this island are well built, great hunters, and engaged in the war against slavery, leaving to their women the manufacture of *machicau*, a beverage better than Spanish wine, Frontignan or Chinese beer, and it is made from rice and roots. The women performed abortions before the Dutch went to the island and believed that it would be a dishonour to have children before thirty years had elapsed. At present, those engaging in such stupidity have to pay two hogs as a fine, which is quite hard on them, as this bad animal is like their god; these people adore only certain animals as did the Egyptians. They also keep the bodies of their ancestors in their homes with great respect. Nowadays, there are over 20,000 Christians in the island. The slave compound of Sincan is the main one on the island; the governor is judge there as well as in various other neighbouring [slave] compounds. These people are skilful with weapons, which for them are the bow and the javelin, and keep with great care in their closets the heads or other members of the bodies of the enemies they killed while making war against them, and learn the history of their house through the dead bodies they keep there, and say "my father cut this hand," or "my grandfather this head."

This people did not have a religion before we got there, but they are so good that they had no problem in accepting the Christian religion. The Portuguese and the Dutch also taught them how to get dressed. It should be pointed out that many of them had had grandparents whose names were Thomas and John before they knew any people from Europe with such names. These savages look very carefully after their compounds with permanent guard, and during the night they relieve their sentries every half hour, and

ENCONTROS E DESENCONTROS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA II

they are protected by small bulwarks. These people are great hunters, so they often take up a certain animal which they call *vaique*, which is big like a hound in Formosa and like a hare in Java. There is a small animal like a deer, except for the fact that it has a single horn with a large knot at the top.

This island, the most beautiful among the beautiful, would be an incomparable resort if it was not for the earthquakes, which are very strong every winter. However, if the company builds there a city like Batavia, it will greatly profit from it, and even now it is profiting greatly in what respects the large trade coming from China and Japan, and the Dutch could not have such a lot of trade without this island.

Near Tai Youan [Dayuan], on the south side, is the Golden Lion Island [Lambai], which has a diameter of four to five leagues; it is a paradise. It took its name from a Dutch ship that went aground there, and all the island inhabitants were taken as slaves as they cut the throats of all those that managed to get ashore from this shipwreck. These people in bondage have a great artistic trend. While we were in Formosa, the Dutch made all the compounds of this island to pay tribute and entered into all sorts of small wars to subject the islanders, and with about one thousand men we took the city of Mattau, one of the most important of these compounds, looted and burnt it. But later, these people, who took to the woods, made peace, and nowadays Mattau, Taquerehem and nearly all these dwellings pay tribute to the [Dutch East India] Company, as is the case of Sincan and Bakaluan. The Chinese, who are witty and malicious, had encouraged these savages to rebellion, but the Chinese accustomed to this beautiful island and its natives pay quite a quantity of deer skins as tribute.

VOYAGE FROM TAI YOUAN [DAYUAN] TO CHINA

After these small wars, we were ordered, twenty four soldiers with Commander Paule, to go to China to inform Iquan that the governor was coming in person with eight ships to trade in the river of Chincheo [Jiulong Jiang], as neither the foreigners nor the Chinese can trade with each other without the admiral's permission. We found Iquan in An-hai, a small city by the sea in China, staying with his mother and his two sisters in a very beautiful house built near this city, on the side of a mountain, as are almost all houses in this

region, and being decorated like ours in France with various channels and fountains, communicating with all the rooms, which are also richly furnished....

The governor had to wait fifteen days for Iquan. During that time we observed the walls of China and the situation in Amoy [Xiamen], which is situated at the mouth of the river of Chincheo [Jiulong Jiang], which at this place may be taken for the sea so wide it is. This city, which is bigger than Paris, is also one of the largest commercial cities of China, and the great trade, mainly in silk, is the reason why its inhabitants are so very rich. The houses of many mandarins and *loyas* [*laodie*] increase the beauty of this wonderful city. These palaces are square and built with a black stone which is harder than slate. The upper floor is flat and very well protected. The houses of the craftsmen are like their houses in France, and we can see them working in the shops as in Paris. All these houses are covered with tiles. In spite of it being said that there are no poor people in China, we saw them dying of hunger, lying on a bit of straw. They did not know the meaning of alms, and when we wanted to give something to the poor, the others said, "They are dogs that did not want to work." When a father has too many children, he can drown the girls after making them cry to see whether anyone will consider feeding them. Our governor saved a small girl of this unhappiness by giving one hundred *rijksdaalders*⁸ to a poor woman to take care of her, as there are no hospitals in this country. A particularity of the Chinese is that they hire their wives and children and also themselves for two- or ten-year periods. Moreover, these people are so good with numbers that in a moment they make calculations with no mistakes which would take us several hours to solve.

When Iquan finally arrived, he was extremely kind to the governor, whom he treated wonderfully. A *cambou* [*junmen*] arrived a little later, representing the king, who had sent him to take out of jail all those he considered appropriate to go to the border of Tartary as soldiers. Iquan received him with the same honours he would have received the king had he come in person, and festivities lasted for eight days, with comedies and other amusements, after which this man went away, and we loaded our vessels with raw silk, rolls of velvet, satin, damask, sugar, brown sugar and other goods such as porcelains, which are as common as earthen vases in Paris. We became accustomed to wearing good

EUROPEAN ENCOUNTERS AND CLASHES IN THE SOUTH CHINA SEA II

clothes, to have lead, nutmeg, clove and the silver coins with which we paid for them.

The [Dutch] governor sent to Batavia eight of his loaded vessels and stayed for some time. He sent twelve muskets to the governor [of Xiamen] and two greyhounds from Surate, and managed to have him make a proposal, which he had been thinking about for a long time but did not dare to propose it himself: the admiral should grant the Dutch the same favour he was granting the Portuguese⁹, which concerned taking to them every year, to the Manilles [Philippines], nine big junks loaded with the merchandise they wanted, granting them one year to make the settlement; the Portuguese paid for the preceding year's merchandise when they brought the new cargo. An angry look, threats and complaints that the Dutch were selfish were Iquan's reply; he had the muskets stowed away and the greyhounds beaten and killed, saying that he did not care whether they would do as much to us, and that we should take these dogs to the governor so that he could see how he would have treated him if he had held him back. That made us go immediately to Batavia, where we saw the splendid wedding of our governor, who returned to Amoy [Xiamen] straightaway with twenty-one big vessels, which the [Dutch East India] Company put at his disposal to demand satisfaction for such a great insult.

Our governor made the [Chinese] admiral believe that he had come just to trade. That was sufficient for him and everybody in Amoy [Xiamen] to come to the port, overlaying the 1,500 or 1,600 junks that were there to see our fleet, which then started to thunder the cannon against those poor Chinese and dispersing nearly everybody, and all the vessels were shattered or sunk. Afterwards we went on shore and looted the Amoy [Xiamen] suburbs, which we would have taken if we had been properly led. We ran along this coast up to the mouth of the

river, looting all that was found. Then we also ransacked the city of Tanxoa [Dianqian?] and would have burnt it, but the governor did not want it to be so. During all this ruinous period, Iquan recovered his wits and prepared a large fleet, gathering junks from everywhere to fight us. He asked the governor to wait another three days and he would fight against him as an honest man and not as a traitor as the governor had done. On the agreed day he appeared and fired three shots as a signal for combat, a lot of blood being shed on both sides. The Chinese fire-ships greatly injured our vessels, which had waited anchored instead of taking to the high sea. We lost three vessels and had more than two hundred imprisoned—Flemish [Dutch] people who were spared to go as captives to the Tartaric border, from where they wrote saying that they did not expect to be released, and that there they treated them well enough.

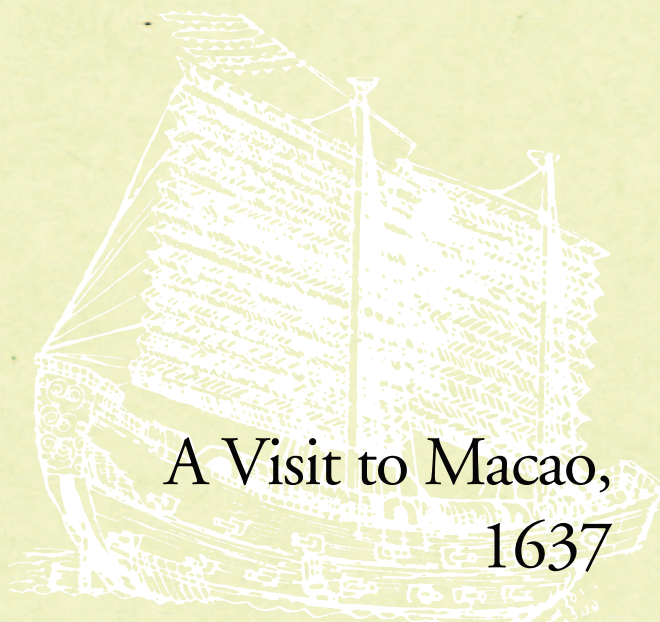
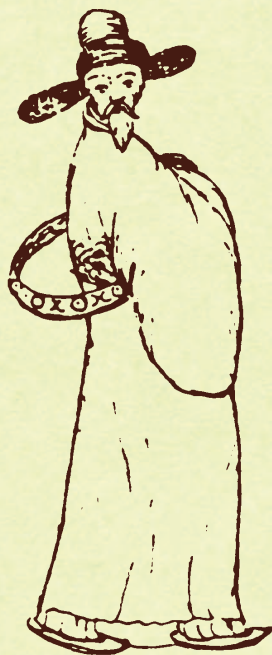
And while retreating to Tai Youan [Dayuan], we took three big Chinese junks loaded with nearly 3,000 trunks with money, which helped us to recover our losses. Iquan promptly sent someone to arrange the peace, which was concluded on the condition that the Dutch did not return to China, but that the Chinese would bring to them all types of goods, to be paid in cash, which has been respected up to now. A little after this agreement we were sent back to Batavia. **RC**



NOTES

- 1 Rascal.
- 2 The Dutch had had a factory in Hirado, on the Japanese island of Kyushu, since 1609.
- 3 Certainly the author meant here 'two hundred soldiers.'
- 4 Taprobane, the ancient Ptolomaic name, in the Portuguese sources is usually identified with Ceylon, but perhaps here it means 'Sumatra' since the wars on the northern tip of the island involved mostly Sumatran rivals.

- 5 A word apparently derived from the Portuguese *Deus*, God.
- 6 The author is referring to the Spanish fort of Keelung, which was located on the northern coast of Formosa.
- 7 This is a reference to the pangolin or scaly anteater.
- 8 Dutch coin which was worth 2.5 gulden.
- 9 The Spanish controlled the Philippines, but the crowns of Portugal and Spain were then united, hence the confusion between Portuguese and Spanish.



A Visit to Macao, 1637

Peter Mundy



The well known traveller Peter Mundy visited China on board the expedition of Sir William Courteen, which sailed from

England in April 1636, under the command of John Weddell. The British ships arrived near Macao in July of the following year and stayed for six months before returning to Europe in January 1638. Peter Mundy was one of the managers of the expedition and in that capacity stayed in Macao for many weeks, conducting trade with the Portuguese. Thus, he had the opportunity of getting acquainted with the Luso-Chinese outpost, which at the time was one of the great port cities in maritime Asia. As he spoke Portuguese and Spanish, he was able to exchange views with the inhabitants of Macao. During his stay in the city he wrote copious personal notes in a diary that registered his impressions about several aspects of Macanese daily life that are absent from other sources of the time. The extensive manuscript of Peter Mundy's voyages is kept at the Bodleian Library in Oxford, and was published by Richard C. Temple and L. Anstey, in 5 volumes, by the Hakluyt Society (*The Travels of Peter Mundy, 1608-1667*), in London, between 1907 and 1936.

Source: *Seventeenth Century Macau in Contemporary Documents and Illustrations*, edited by Charles R. Boxer [Hong Kong: Heinemann (Asia), 1984, pp. 43-68]. The text was updated by Rui Manuel Loureiro.

O conhecido viajante Peter Mundy visitou a China a bordo da expedição de Sir William Courteen, que largou de

Inglaterra em Abril de 1636, sob o comando de John Weddell. Os navios britânicos chegaram às proximidades de Macau em Julho do ano seguinte, ali permanecendo durante seis meses, até iniciarem o regresso à Europa em Janeiro de 1638. Peter Mundy era um dos feitores da expedição e nessa qualidade estanciou em Macau durante largas semanas, conduzindo as transacções comerciais com os portugueses. Teve assim oportunidade de conhecer o entreposto luso-chinês, então uma das grandes cidades portuárias da Ásia marítima. Como dominava as línguas portuguesa e espanhola, pôde trocar impressões com muitos dos habitantes de Macau. Durante a permanência nesta cidade redigiu copiosas notas pessoais, em forma de diário, registando as suas impressões sobre numerosos aspectos da vida quotidiana macaense, que não aparecem em outras fontes coetâneas. O extenso manuscrito das viagens de Peter Mundy, que se conserva na Bodleian Library em Oxford, foi publicado por Richard C. Temple e L. Anstey, em 5 volumes, nas edições da Hakluyt Society (*The Travels of Peter Mundy, 1608-1667*), em Londres, entre 1907 e 1936.

Fonte utilizada: *Seventeenth Century Macau in Contemporary Documents and Illustrations*, edição de Charles R. Boxer [Hong Kong: Heinemann (Asia), 1984, pp. 43-68]. O texto foi modernizado por Rui Manuel Loureiro.

A *CAPHILA*¹ DETAINED AND WHY

The said caphila [of ships from Canton] is said to be embargoed or detained for a great sum of money which the Chinese demand of the Portuguese, for building a vessel bigger than they had leave or warrant for. On diverse other occasions they devise ways and means to extort moneys from them, as for killing, wronging or abusing a Chinaman, there being a great many [Chinese] that live together in the town with them and near about them, having a Mandarin or Judge of their own to decide their differences.

THE LANTEAS OR *CAPHILA* ARRIVED FROM CANTON;
BAD SIGNS OF TRADE WITH THE PORTUGUESE

The 12th [July 1637] came the lanteas or caphila from Canton, being five long large lighter like vessels, laden with goods from that City where the Portuguese make yearly investments for the lading of their Japan fleet. These now come being for the furnishing of on the six ships aforementioned, which are to depart within these few days [to Japan]. Until then we are not likely to have any trade in this place. For since our anchoring here, no men of quality came aboard, the aforesaid Mandarin excepted, who came twice, also a young *cavaleiro*, and our daily and nightly watch boats, who with license bring us our provision from the City [of Macao], and perhaps a fisherman. Many Portuguese boats that go on pleasure pass by us or row around about us, but come not aboard, being forbidden, as they say, China stuffs not any to be brought to us on pain of excommunication. In these two passed days we careened all our ships, to make them clean, as also to kill the worm that consumes them in these seas.

THE PINNACE *ANNE* SENT TO DISCOVER BETTER HOPES
AMONG THE CHINESE

This evening, late, the pinnace *Anne* departed towards the river of Canton to seek for speech and trade with the Chinese, being debarred here by the Portuguese. In her went Captain Carter, Mr. Thomas Robinson, Mr. John Mountney and a selected crew².

REASONS OF THE PORTUGUESE NOT ADMITTING US TRADE

It is rumored that when the Japan fleet is gone we shall have practice, that voyage being the main upholding of this place, so they considering that if we

had free trading here would also traffic for Japan and that thereby theirs would decay. And so consequently prove their utter undoing makes them so unwilling to deal with us or that we should have any commerce at all with others in these parts. In so much that we are not suffered to come on shore. Nor any from thence to us, excepting the watch boats aforesaid.

A MANDARIN FROM CANTON WITH OTHERS COMES ABOARD

The 15th [July 1637] came three Mandarins or China officers from the town to accompany another which came from Canton, as he said, sent of purpose to be satisfied of the truth of what the others write, and having taken the number of our men [and] ordnance with an estimate of our moneys, etc., cargoes, they departed. They came in a big vessel with a kettle drum and a broad brass pan, on both which they beat, keeping time together. They had also on their vessel certain flags and streamers. Today came a vessel from Macassar belonging to the Portuguese and entered the town.

THE JAPAN FLEET SET SAIL

The 23rd of July [1637], at night departed the Japan fleet to sea on their voyage, and now [it is] expected we open admittance of trade, as we were encouraged by common report and private letters from some particulars only. But from the General of the City³ not a word since the last letter, which was a mannerly denial of trade under excuse that for want of order from the superiors, viz., the King of Spain and Viceroy of India, he could not do us that good office which otherwise he willingly would.

ADVICE TO BEWARE

The 26th [July 1637] came a letter from the Procurator of Macao, advising us to look to ourselves; that he was told the Chinese had intent to fire us if they could.

THE PORTUGUESE OPEN THEIR INTENTS MORE PLAINLY

The 27th [July 1637] came certain merchants from the General [of Macao], who understanding that we were discontented desired to know whether he had given us any cause or no, and whether that he had not long since given us our answer. That the Chinese would not permit any other nation [but the Portuguese] to

ENCONTROS E DESENCONTROS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA II

traffic with them, nor the Spaniards themselves, although [they were] the same King's subjects. So that some five or six years since, as they relate, a Spanish ship coming from Manila was not suffered to enter [Macao], but [was] kept out with their ordnance, not suffered to trade. But that what they want at Manila the Portuguese in their own vessels may carry thither. Of this affront the Spaniards complained to the King, but these gave so good reason for what they had done that he allowed and confirmed their privileges. Moreover, the said merchants alleged there were no goods for our lading or turn, wondering of our coming hither, showing great discontent thereat and unwillingness of our longer abiding here. But I conceive they kept the main cause of all to themselves, which was that our coming in would quickly eat them out of all trade.

The 29th July [1637], four Englishmen and one Frenchman, which some few days since ran away from the fleet to the Portuguese, were by the General of Macao returned us back again, whether out of his own inclination or fear that we would detain Friars or other people of his we know not. For we had already seized on two of the watch which were released at the coming of our men.

DETERMINATION TO DEPART MACAO

In conclusion, finding but bad hopes from the Portuguese of any good to be done in matters of trade [...], we determined to leave the place and [the] Portuguese and to try what we could do with the latter.

OUR DEPARTURE FROM OUR OLD ROAD

The 29th July 1637. The day above said we came forth of our old road, having remained there near one month. The *Sunne* came aground and so stayed till next tide. The Friars, Churchmen, etc., sent us from town [Macao] very good ripe grapes and ripe figs such as we have in Europe. Here were also very [real] pears. Now at our going away came some Portuguese aboard to buy wine, etc., and sold some musk at 45 reales of eight the catty, which is near 20 ounces English [...].

OUR ADMIRAL ADVENTURED ON SHORE, HOW ACCOMPANIED AND RECEIVED INTO THE CITY OF MACAO

The 8th of October [1637] came another letter from the General and Council of the City [of Macao] brought by three persons of quality, whom we might have detained but did not, earnestly in treating and

requesting our Admiral, chiefly, and the rest of the Commanders of the fleet to come to Macao. There were many inconveniences, doubts and dangers cast if he went. And seeing none of the rest of the Commanders would go with him, he went alone, accompanied only with our Minister, the Purser of the *Dragon* and myself. We were conveyed in their own cho or China vessel. At our passing near the fort of St. Francisco we were from thence saluted with five great pieces of ordnance. And at our landing on the strand were received by the Council and the Ancients of the [city], conducting us to a very fair house wretchedly furnished with plate, biombos⁴, chairs, cots, hangings, etc.

BIOMBOS TO WHAT USE

Biombos are certain screens of eight or nine Feet deep, made into sundry leaves, which principally serve to divide a room or to sequester some part thereof, as also for ornament, placing them against the walls. They make a most delightsome show being painted with variety of curious lively colors intermingled with gold, containing stories, beasts, birds, fishes, forests, flowers, fruits, etc. They are commonly in two pairs, each part containing eight leaves or plates, some of them worth 100 reales of eight the pair, some more, some less.

A DINNER HOW SERVED IN [MACAO]

Our dinner was served in plate, very good and savory to my mind, only the manner much differing from ours, for every man had a like portion of each sort of meat brought between two silver plates, and this often changed, for before a man had done with the one, there was another service stood ready for him. Almost the same decorum in our drink, every man his silver goblet by his trencher, which were no sooner empty but there stood those ready that filled them again with excellent good Portuguese wine. There was also indifferent good music of the voice, harp and guitar.

THE CONCLUSION OF OUR COMING

After dinner we went to the Captain General's and from his he came with us to the Town [Senate] house, where [also] came a taquessy [*tijusi*], etc., Mandarins to confer about our business. In fine, it was concluded that four principal Portuguese should be appointed to go for Canton, there to negotiate our

EUROPEAN ENCOUNTERS AND CLASHES IN THE SOUTH CHINA SEA II

merchants' liberty, etc., [and other things] that [they] might concede us, as they said [...].

The 11th [October 1637] we weighed and fell down to the Enseada de André Feio, where we found the galleon of Manila whom we saluted and she us again. In this place the artillery yielded three excellent distinct echoes, one after the other, with such rattling and thundering as though the hills had come tumbling down, the land being close and high ground round about us.

A LIMITED TRADE OBTAINED AT LAST

In fine, we had permission from the Portuguese of a limited trade in Macao, so hired a house, settled people ashore, fell to following our business on all hands, selling our own commodities, as cloth, some incense, etc., buying and shipping of theirs, as sugar, green ginger, some stuffs, etc., butt until the end of this month nothing of import entered upon, by reason of the absence and trouble of our merchants [...].

THE GENERAL OF MACAO ENRAGED AGAINST US,
REVEILED US IN MOST BASE TERMS

The 26th December [1637], I was ordered by our Admiral [Captain John Weddell] and Mr. [Nathaniel] Mountney to certify the Captain General [of Macao] that we intended this night to come all off the shore. And that therefore he would cause a publication thereof to be made in the City, so that any that had accounts with us might come and clear them. In the way I met his Officer coming towards us with a message from him, so [he] went back again with me. But before I could get upstairs he met me, and before I could begin to speak, he fell a railing in a most violent manner, with uncivil and discourteous language, asking if we knew where we were, if we did not think ourselves in the King of Spain's dominion, or did know him to be General; whether we thought ourselves in London, miscalling us by the name of 'picaros, borrachos, traidores', etc., to say, 'rogues, drunkards, traitors', etc.; and that we should forthwith depart to our ships, and

that whomsoever he found ashore in the morning he would cause him to be hanged and confiscate all the goods found in the town. And so he left me without suffering me to speak one word.

THE SUPPOSED CAUSE

The occasion of this, his so extraordinary rage, was supposed to be because that in regard he had requested that no Portuguese nor their goods, Churchmen excepted, should pass on our ships for India, and that our Admiral had promised him so much, yet notwithstanding that, we had agreed to carry a great number of passengers and much wealth. For he would have had all on a vessel of their own, that the King thereby might have his duties, which now he was likely to loose, but none durst adventure for fear of the Hollander lying in the straits of Malacca⁵.

ARMED MEN SENT TO THRUST US OUT OFF TOWN

The messengers came back and delivered the General's mind to our principals at our house in the phrase aforesaid. At night came a great crew of his servants, all armed with swords, bucklers, guns, and lighted matches to thrust us out of Town at that instant. But we told them we had leave of the City [Senate] for two days longer to clear all. Then they departed.

THE COUNCIL OF THE CITY HASTENS OUR GOING FORTH

The Council of the City also hastening our going hence, saying there were sundry choppes newly come from Canton, wherein they were commanded to putt us forth immediately. That night most of us went aboard.

WE ALL COME ABOARD

The 27th December [1637], we all came clean of the shore, it being just six months since our first arrival. **RC**

NOTES

- 1 *Cáfila*, from the Arabic *kafila*, was a word used in Portuguese to denote a caravan or a convoy of ships.
- 2 The British interlopers were trying to open trade with the Chinese, against the steady opposition of the Portuguese.
- 3 The captain general of Macao is meant here.

- 4 *Biombo*, from the Japanese *byōbu*, is a folding screen.
- 5 It was not uncommon that Portuguese travellers bound for Goa took passage on board English ships, so avoiding the possibility of mischance encounters with their Dutch foes, that roamed the Straits of Malacca in search of richly laden Portuguese ships coming from Macao.

ITINERARI DELAS MISSIONES

DEL INDIA ORIENTAL

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

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

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

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

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

AL EMINENTISS. SEÑOR
CARDENAL PALLOTTO

Protector de la Religion Augustiniana.
CON PRIVILEGIO



IN ROMA A la instancia de Guillelmo Halle Sub signat

Salamandra Regie . M. DC. LIII.

Con licencia de los Superiores.

Viagem de Manila para Macau, 1637-1639

Sebastião Manrique, O. S. A.



Nascido no Porto em finais de Quinhentos, Sebastião Manrique

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

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

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



ENCONTROS E DESENCONTROS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA II

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

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

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

CAPÍTULO 44

DE COMO PARTI DE MANILA PARA A CHINA

E DO MAIS QUE ME ACONTECEU ATÉ CHEGAR A MACAU

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

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

EUROPEAN ENCOUNTERS AND CLASHES IN THE SOUTH CHINA SEA II



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

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

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

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

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

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

ENCONTROS E DESENCONTROS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA II

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

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

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

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

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

CAPÍTULO 46

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

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

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

EUROPEAN ENCOUNTERS AND CLASHES IN THE SOUTH CHINA SEA II

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

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

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

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

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

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

NOTAS

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



Relação das Coisas do Sul, 1664

Francisco Vieira de Figueiredo

Francisco Vieira de Figueiredo foi um aventureiro e mercador português que

desde 1624 desenvolveu intensos negócios no Mar do Sul da China, nomeadamente em Macaçar e em Timor, acumulando uma fortuna prodigiosa. Desempenhou numerosas missões em nome do *Estado da Índia* junto dos governantes holandeses de Batávia e também junto de diversos potentados asiáticos. Depois da queda de Malaca, em 1641, prestou um valioso apoio aos refugiados portugueses que se estabeleceram em Macaçar. A relação que preparou em 1664, provavelmente dirigida aos responsáveis portugueses do *Estado da Índia*, em Goa, descrevia a situação política e económica global que se vivia no Mar do Sul da China. Macau enfrentava então sucessivas dificuldades. O comércio com o Japão havia cessado definitivamente em 1639; a União Ibérica terminara em 1640; os holandeses estavam entrincheirados nas ilhas de Maluco e possuíam uma base na ilha Formosa; e o imperador chinês decretara a desertificação forçada de extensas faixas litorais do Guangdong e do Fujian, como forma de

resistência às investidas de Koxinga e de outros rebeldes ainda fiéis à dinastia Ming. Entretanto, a partir de Macaçar, os interesses privados portugueses, de que Figueiredo era um expoente máximo, mantinham-se prósperos e activos, encontrando modo de resistir a todas as conjunturas desfavoráveis. Enfim, os portugueses sobreviviam no Mar do Sul da China para além de todas as dificuldades e também para além de todas as expectativas dos seus rivais holandeses. Francisco Vieira veio a falecer em Larantuca, na ilha das Flores, em 1667. O historiador britânico Charles R. Boxer reconstituiu a biografia deste aventureiro português num documentado estudo intitulado *Francisco Vieira de Figueiredo: A Portuguese Merchant-adventurer in South East Asia, 1624-1667*, publicado em Haia em 1967.

Fonte utilizada: “Relação que dá Francisco Vieira de Figueiredo das cousas próximas deste sul”, in Charles R. Boxer, *Francisco Vieira de Figueiredo: A Portuguese Merchant-adventurer in South East Asia, 1624-1667* [Haia: Martinus Nijhoff, 1967, pp. 83-91]. Texto modernizado por Rui Manuel Loureiro.

Francisco Vieira de Figueiredo was a Portuguese adventurer and merchant

whose strong business interests in the South China Sea, especially in Macassar and Timor started in 1624 and earned him a fortune. He carried out several missions on behalf of the Estado da Índia, dealing with the Dutch governors of Batavia and also various Asian potentates. After the fall of Malacca in 1641 he lent valuable support to the Portuguese refugees who settled in Macassar. His 1664 report was probably addressed to the Portuguese authorities in the Estado da Índia, in Goa, and described the overall political and economic situation in the South China Sea. Macao was experiencing a wave of difficulties: trade with Japan had come to a standstill in 1639; the Iberian union had come to an end in 1640; the Dutch were entrenched on the Moluccas and now had a base on Formosa; the Chinese emperor had issued a decree ordering forced abandonment of extensive coastal areas of Guangdong and Fujian to resist insurgencies by Koxinga and other rebels that remained loyal to the Ming. In the meantime, private Portuguese interests based in Macassar, of which Figueiredo was a prime example, remained prosperous and active, finding ways to overcome whatever obstacles arose. The Portuguese thus survived in the South China Sea despite all these difficulties, to the surprise of their Dutch rivals. Francisco Vieira died at Larantuka on the Flores islands in 1667. The British historian Charles R. Boxer wrote a biography of this Portuguese adventurer in an article entitled Francisco Vieira de Figueiredo: A Portuguese Merchant-adventurer in South East Asia, 1624-1667, published in the Hague in 1967.

Source used: "Relação que dá Francisco Vieira de Figueiredo das cousas próximas deste sul", in Charles R. Boxer, Francisco Vieira de Figueiredo: A Portuguese Merchant-adventurer in South East Asia, 1624-1667 [The Hague: Martinus Nijhoff, 1967, pp. 83-91]. The text was updated by Rui Manuel Loureiro.

Em primeiro lugar, o china Cohôsim [Koxinga] poderosíssimo, que havia de dar muito a que entender aos holandeses, morreu¹.

O seu poder se dividiu porque o filho que lhe ficou parece [que] não imitou ao pai. Sua morte foi causa de não passar o seu poder a Manila. Dizem que se lá passara a tomara sem dúvida. Contudo, suposto o seu poder se dividisse, ainda dá que fazer aos holandeses que têm lá ido [à costa da China] estes dois anos atrasados e sempre perderam naus. Suposto que [os holandeses] se ajuntaram com os tártaros e [os] ajudaram a recuperar algumas povoações que o china alevantado [Koxinga] possuía e duas ilhas na costa do Chincheo [Fujian] de pouca importância. Contudo, na ilha Formosa não puseram ainda os pés, e pelo que dizem não porão².

Os tártaros lhes oferecem comércio [aos holandeses], mas não me parece que continuarão,

Pág. anterior: Anónimo, Holandeses em Amboino, c. 1665 (Nationalbibliothek, Viena). In Kees Zandvliet (ed.), *The Dutch encounter with Asia, 1600-1950* (Amsterdam: Rijksmuseum & Waanders Publishers, 2003).

"Y^a Timor". Manuel Godinho de Erédia, *Atlas-Miscelânea*. In Armando Cortesão e Avelino Teixeira da Mota, *Portugaliae Monumenta Cartographica*, vol. IV (Lisboa: INCM, 1987).



ENCONTROS E DESENCONTROS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA II

porque os tártaros são insolentes de soberbos e os holandeses não são menos. Assim, não sei se já tiveram [comércio com os holandeses], o mais certo é que não. E se for[em comerciar com eles] não será com a largueza e interesse [com que o faziam a partir] da ilha Formosa, nem [com toda] a liberdade; sempre lhes será necessário irem com muitas naus de guerra, a fazer muitos gastos e tirar pouco proveito. Porque suposto que [lhes] dê [em] boa entrada, façam campo franco aos tártaros, com muitas larguezas, para com eles, se enganam, porque hão de querer que seja cada vez mais, e nunca se hão de fiar dos holandeses.

A prática que eu fiz aqui [em Macaçar] ao embaixador [holandês] há dois anos foi de muito efeito, porque é certo que logo determinaram [os holandeses] não ir[em] a Macau, suposto se dissesse por fora que haviam de ir tomar aquela cidade, eram coisas do bazar [boatos], porque antes estavam já muito fora de tal cometer. Isto soube de pessoa que sabia tudo [de boa fonte]; e eu tinha seus avisos que me custavam muito de minha fazenda.

No que toca às ilhas Molucas, estão os holandeses absolutamente senhores delas, porque apertaram tanto com os castelhanos que lhes não deixaram nem uma só árvore de cravo, até dentro às suas hortas e à cerca dos padres da Companhia [de Jesus] lhes foram cortar algumas que tinham. Com que os castelhanos, com achaque de que era necessário acudir a Manila por respeito do china Cohôsim [Koxinga] largaram tudo³. Mas iam com novas que o China [Koxinga] era morto.

O estado da cidade de Macau [é este]. Houve quem lá [na China] desse um alvitre ao imperador da China [Kangxi], que se queria que este China [Koxinga] lhe obedecesse, que mandasse retirar todas as cidades e povoações da fralda do mar de todo [o] seu reino dez léguas pela terra dentro; e mandasse que nenhum barco navegasse em todo [o] seu reino, nem houvesse tábua sobre o mar, que com isso lhe dariam os alevantados obediência; porque as terras da fralda do mar os sustentavam de comércio e bastimentos, e faltando-lhe não tinham mais remédio que obedecerem. Com este conselho mandou logo o imperador pôr em execução o negócio, de tal sorte que se quebraram muitas cidades e vilas e aldeias, tudo o que estava dez léguas para a costa do mar, que dizem [que] é grande lástima ver⁴.

Vieram também [os mandarins chineses] a Macau, [ordenando] que se recolhesse a cidade para dentro e que não navegassem. Fizeram os moradores

no princípio pouco caso, por lhes parecer que sendo portugueses não corriam nesta conta. Veio um visitador general [comissário imperial], que é entre os chinas como um Deus, e chegou [a] meia légua de Macau, onde está um pedaço de muro dos mesmos chinas, que se chama 'a cerca' [Porta do Cerco], cuidando que ali fosse logo a cidade com grande presente, como devia de vir bem ensaiado dos mesmos chinas que connosco têm comunicação, os quais avisaram a cidade que acudisse logo. [Em Macau] fez-se pouco caso deste aviso. O visitador, como viu que lhe não acudiram logo, foi-se e deixou posta uma bandeira naquele lugar em que significava que aquela cidade ficava de fora como desobediente. Quando os moradores ou a cidade quis [eram] acudir era já tarde.

Trataram de outros remédios com o rei [Governador] de Cantão que favorece a cidade, porque ele sem Macau [não é nada], de que há-de ser rei [Governador], que é muito ambicioso, ele é o que aconselha, e dizem que tem oferecido a metade dos gastos que se fizerem. Têm-se mandado [de Macau] petições à corte por seu conselho e [...] esperava-se boa resposta, mas não muito com evidência; antes estavam todos desconsolados. Porque como ficou a cidade [de Macau] como de fora da obediência do rei, mandaram recolher todos os chinas de lá para Cantão; e [determinaram] que todos os dias mandassem trinta picos de arroz aquela cerca, onde o vão comprar. Replicou a cidade [de Macau] que não bastava, porque era muita a gente; responderam-lhe que se não bastava que se fossem embora.

Com isto todos ficaram muito desconsolados e está [a cidade de Macau] em grande miséria, por haver dois anos que não navegam e [pelo] dinheiro [que] tomaram os holandeses [n]a nau que era a gadelha [?] de Macau em Timor. No mesmo ano, indo a nau de Vasco Barbosa de São para Macau se foi a pique no Golfo de Ainão; parte da gente se salvou na barca [e] foi dar ao Chincheo [Fujian], onde os portugueses viram o espectáculo de tantas cidades quebradas e despovoadas. [Foi] um [tal] Manuel da Fonseca, que está neste Macaçar, que mo contou.

Sucedeu chegar [a Macau] o meu patacho, que vinha dessa cidade de Goa para este Macaçar, [mas onde] não chegou por partir de lá tarde; e por não saber o estado da cidade [de Macau] entrou, sendo que foi avisado do capitão-geral que não entrasse, mas a cidade não quis senão que entrasse. E ficou [lá] retido como

EUROPEAN ENCOUNTERS AND CLASHES IN THE SOUTH CHINA SEA II

estão os [navios] daquela cidade. Depois, [daí] a um mês chegou [a Macau] um patacho meu que eu daqui [de Macaçar] mandei, não sabendo o estado daquela cidade [de Macau], o qual ordenaram então, assim o capitão-geral como a cidade, que não entrasse, Ficou de fora, de noite descarregou a fazenda que levava, e carregou com alguma [fazenda] dos vizinhos da dita cidade [de Macau] e se veio. Bem me importava mandá-lo a essa cidade de Goa; mas fui forçado [a] mandá-lo outra vez a Macau, com outro barco mais que aqui se comprou. Ambos foram carregados e ricos, queira Deus levá-los a salvamento.

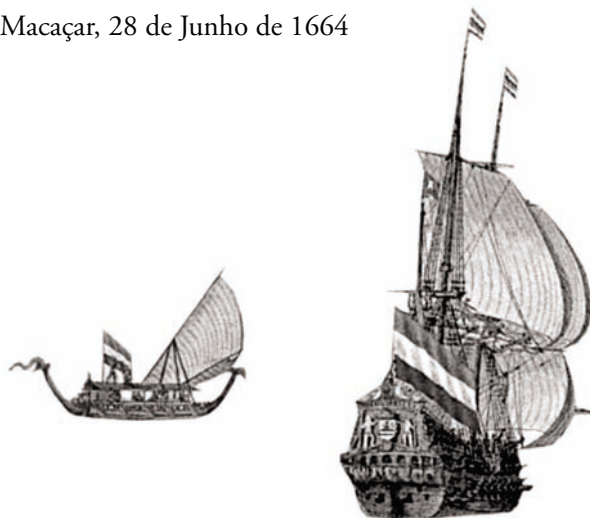
Quando o navio de Goa chegou, estava o comércio aberto, e ainda se vendeu alguma fazenda, não minha. Logo que se levantaram os chinas de soberbos com umas embarcações pescadeiras a que chamam trombas [?], que dizem que são mais de dez mil; e tomaram todos os rios de Cantão, com que se não pode fazer nenhum [comércio], nem passar a Cantão nem dela a Macau. Estes vivem no mar [e] não tem povoações nem casas mais que os seus barcos, não querem obedecer ao mandado do imperador [da China], mas esperava-se que houvesse concertos. Como digo tinha boas esperanças, pelo menos de se vender bem a fazenda, porque estava em Cantão muita [fazenda] dos chinas para passar a Macau, havendo lugar de o poderem fazer, ou por peitas ou por outro algum remédio havia de haver negócio. Não sei até ao presente de outra coisa [...].

Ao embaixador holandês que aqui tinha chegado ao Macaçar, não faltaram dos nossos quem lhe foi logo dizer o que eu fiz em Timor⁵. Logo se foi aos reis [de Macaçar] com os feitores, apertar com eles que logo naquele mês me botassem fora de seu reino, e que não queriam que eu fosse para Solor nem Timor, que rei se havia de obrigar a isso. Respondeu-lhe o rei [de

Macaçar] que agora tínhamos pazes, que como eles podiam fazer isso? Responderam [os holandeses] que sim, podiam, porque Timor era de el-rei Talo e não de el-rei de Portugal, e que se eu para lá fosse que à força das armas me iriam tirar, como quem queria estar na terra alheia do rei de quem eles eram amigos. Viram-se os reis tão apertados e cheios de datas [dádivas], que naquela ocasião lhes largaram dezasseis peças [de artilharia] grossas que eles vinham requerer e pedir, de uma nau que o ano passado se perdeu nesta costa.

Mandaram-me [os reis de Macaçar] recado que me fosse logo. Eu respondi que o não podia fazer, e que se suas altezas quisessem, que me mandassem pagar mais de setenta mil pardaus que me deviam em sua terra, e que logo me iria; mas que eu tinha a sua real chapa, que me dá de prazo o ano de 1664, que ainda durava até Dezembro. Mas que me iria a Jacatra em Outubro, e que se o [Governador] Geral não quisesse largar mão de mim, senão que me fosse, que tinha tempo para me ir neste ano de 1664. Com isto fiquei para ir a Jacatra. Muito mais tinha que dizer, mas não tenho tempo de o fazer, nem quero enfadar aos leitores. **RC**

Macaçar, 28 de Junho de 1664



NOTAS

- 1 O pirata e mercador, liderou um importante movimento de apoio à dinastia Ming, hostilizando as forças manchus no litoral meridional da China com uma poderosíssima armada. Em 1662, pouco antes de se suicidar, estabeleceu-se na ilha Formosa, de onde expulsou os holandeses, continuando a resistir à nova dinastia Qing.
- 2 Na realidade, depois de serem expulsos de Dayuan, no sudoeste da Formosa, pelas forças de Koxinga, os holandeses ocupariam brevemente o entreposto de Keelung, no norte da mesma ilha, entre 1664 e 1668.

- 3 Os espanhóis abandonaram os fortes que possuíam nas ilhas de Ternate e de Tidore em 1662-1663.
- 4 As autoridades Qing ordenaram em 1662 que todas as populações chinesas ribeirinhas se deslocassem para o interior, de forma a desertificar a extensa faixa litoral que se estende da província de Guangdong até à de Shandong.
- 5 Francisco Vieira tinha viajado recentemente até Timor, onde evitara o desencadear de uma guerra civil entre as comunidades luso-timorenses, promovendo antes a concórdia e a unidade, face ao poderio holandês, instalado em Cupão, na parte mais ocidental da ilha.

Cronologia Essencial da Corrida dos Europeus para a Ásia Oriental, 1474-1642

1474	Paolo di Pozzo Toscanelli propõe a Portugal um plano para atingir a China e a Índia pelo Ocidente. O plano pressupõe a circun-navegabilidade do globo e prenuncia a expedição de Cristóvão Colombo (1492), que levará à descoberta acidental da América. A ideia é discutida em Lisboa, mas os portugueses seguem a aposta de explorar a costa africana em direcção ao sul-sudeste, sob iniciativa do Infante D. João, futuro rei de Portugal.	oeste das ilhas de Cabo Verde. É permitido aos espanhóis atravessar as águas da esfera portuguesa apenas para navegarem para Oeste. Queda por resolver a definição do contra-meridiano, no outro lado do globo. Ninguém sabe ainda em que esfera ficam a China e o Japão, desconhecendo-se a verdadeira dimensão do globo terrestre.
1479	Tratado de Paz das Alcáçovas entre as coroas de Portugal e Castela. Em troca da entrega definitiva das Canárias, Portugal obtém a exclusividade da navegação e exploração nas regiões da “Guiné”, a costa africana que levará à descoberta do Cabo da Boa Esperança.	1498 Vasco da Gama descobre o caminho marítimo para a Índia. No seguimento das expedições de Bartolomeu Dias e de Pêro da Covilhã, Gama sai de Lisboa, dobra o Cabo da Boa Esperança, sobe a costa oriental africana até Melinde e atravessa o Oceano, chegando a Calicute (1497-99).
1481-1486	Navegações de Diogo Cão pela costa africana e contactos com o reino do Congo, por iniciativa de D. João II, rei de Portugal. O ponto mais meridional das viagens de Cão, situado para além do cabo de Santa Maria (13° 23' lat. S), pode ter sido confundido pelos contemporâneos com a entrada no Índico. Reforça-se a aposta portuguesa na navegação para sul-sudeste.	1500-1501 Expedição de Pedro Álvares Cabral à Índia. A segunda armada enviada de Lisboa para o Oriente “descobre”, enquanto navega pelo Atlântico Sul, o Brasil, ficando mais conhecida por este feito do que pelo resto da viagem. Não é claro se a descoberta foi acidental ou se existiam já notícias da existência de terras na região ocidental do Atlântico Sul.
1487	Pêro da Covilhã e Afonso de Paiva partem para o Oriente pela via de Alexandria a fim de saberem das rotas e locais de comércio do Índico e da situação do reino do “Preste João”. Por esta via, a coroa portuguesa procura completar os dados das navegações de Diogo Cão com informações sobre os caminhos tradicionais do comércio oriental.	1501-1502 Expedição de João da Nova à Índia, fundação da feitoria portuguesa de Cananor. Recolha de informações sobre os mercados da Índia meridional. Hipotética “descoberta” de Ceilão.
1488	Bartolomeu Dias dobra o cabo da Boa Esperança, encontrando finalmente a passagem entre o Atlântico e o Índico e contradizendo a teoria ptolomaica que fazia do Índico um mar delimitado a sul por terras que iriam desde África até à Ásia do Sueste. Sem ordens para avançar até à Índia, Dias regressa a Portugal.	1502-1503 Segunda armada de Vasco da Gama para a Índia. O almirante leva 20 navios, dos quais cinco deveriam permanecer no Índico a fim de apoiar as feitorias portuguesas e atacar os navios de Calicute. Esboça-se o sistema tributário português nos reinos do litoral do Índico.
1492	Cristóvão Colombo, ao serviço de dos Reis Católicos de Castela e Aragão, parte de Sevilha em direcção ao Ocidente e atinge as Antilhas. A sua viagem, rejeitada pela coroa portuguesa, segue directamente os planos elaborados por Toscanelli para chegar aos mercados do Oriente. Não sabendo da existência do continente americano, Colombo crê encontrar-se perto do Japão (Cipangu) e da China (Katay). Em Portugal, os cálculos da circunferência do globo sugerem ao rei que Colombo não chegou à Ásia.	1503-1504 Expedição de Afonso de Albuquerque, Francisco de Albuquerque e António de Saldanha. Os dois primeiros são despachados para o Malabar, o último para o Mar Vermelho. Guerras em torno de Cochim, tentativa de um tratado de paz com Calicute. Afonso de Albuquerque traz para Lisboa informações sobre as redes de comércio que ligam Ormuz, Aden, Goa e Malaca, chave do Extremo Oriente.
1494	Tratado de Tordesilhas entre as coroas de Portugal e de Castela. O globo é dividido em duas esferas de acção reservadas à acção conquistadora de cada uma das coroas. É traçada uma linha divisória de pólo a pólo, 370 léguas a	1504-1505 Expedição de Lopo Soares de Albergaria à Índia. Guerras contra Calicute e aprisionamento da frota de especiarias que dali vai para o Egipto.
		1505 Larga de Lisboa a armada de D. Francisco de Almeida, 1.º vice-rei da Índia. O propósito de D. Manuel I, rei de Portugal, é ainda essencialmente preparar o assalto à Terra Santa, pela via do Oriente. Contudo, o estabelecimento de uma autoridade política permanente no Índico contém em si o germe de uma expansão diferente, ao longo das

EUROPEAN ENCOUNTERS AND CLASHES IN THE SOUTH CHINA SEA II

rotas que ligam o Próximo ao Extremo Oriente. As ideias de Cruzada e de livre comércio confrontar-se-ão nas décadas seguintes.

1506 Os portugueses desembarcam em Ceilão (Sri Lanka), sob o comando de D. Lourenço de Almeida. Estabelecem-se os primeiros contactos com o reino de Kotte (tributário dos imperadores da China durante o século XV), os quais levariam, mais tarde, à construção da primeira fortaleza portuguesa na ilha (Colombo, 1518).

1506-1507 Expedição de Tristão da Cunha e Afonso de Albuquerque à Índia. Em 1507, conquista de Socotorá, na boca do Mar Vermelho, ataque a algumas cidades na costa de Omã (Curiate, Mascate, Soar) e primeira rendição de Ormuz, chave para a navegação do Golfo Pérsico, logo abandonada. Também em 1506, D. Manuel I envia ordens para se fazer também uma fortaleza em Malaca, perante o perigo de uma armada castelhana que se diz rumar àquelas partes. A ordem não é seguida pelo vice-rei.

1508 D. Manuel envia para o Oriente Diogo Lopes de Sequeira e incumbem-o de demandar Malaca e indagar pelos 'chins'. Ao mesmo tempo que os portugueses estabelecem a sua supremacia naval no Índico Ocidental, começam a envolver-se no Oriente mais distante. Em conformidade com os planos do século anterior, a coroa portuguesa intenta aproximar-se da China, conhecida por não ser muçulmana, com fins simultaneamente comerciais e políticos.

1509 D. Francisco de Almeida derrota em Diu uma esquadra mameluca, enviada do Egipto para combater o desvio da rota das especiarias pelo Cabo da Boa Esperança. A vitória estabelece a supremacia naval dos portugueses no Índico Ocidental, embora não anule o comércio muçulmano na região. No mesmo ano, Lopes de Sequeira atinge Samatra e Malaca, onde se estabelecem contactos com a comunidade chinesa.

1510 Ainda antes de receber notícias de Sequeira, D. Manuel I envia outra armada com ordens para ir demandar Malaca, sob comando de Diogo Mendes de Vasconcelos. Este é impedido de prosseguir viagem pelo novo governador, Afonso de Albuquerque, que conquista Goa no mesmo ano. Embora não existam ordens da coroa portuguesa para se fazer esta conquista, ela é um passo estratégico importante. Estabelece-se a primeira base terrestre sob domínio português na Índia. Goa é o principal porto de importação de cavalos vindos de Ormuz para o império hindu de Vijayanagar.

1511 Afonso de Albuquerque conquista Malaca. Uma frota comercial chinesa oferece-se para participar na acção, mas Albuquerque recusa. Juntamente com Ormuz e Goa, esta é a terceira posição-chave para o domínio das grandes rotas mercantis da Ásia marítima. Malaca liga as rotas do Golfo de Bengala às do Mar do Sul da China e da Insulíndia. Dali, Albuquerque envia mensagens de paz para o Sião, o Pegu (actual Myanmar) e a China, que tem estreitos laços comerciais com toda a região. O governador deixa em Malaca uma armada de três navios portugueses.

No fim do ano, é enviada uma armada de duas naus e uma caravela para o reconhecimento das ilhas de Maluco, cobiçadas pela sua produção de cravo e noz-moscada. António de Abreu apenas atinge as ilhas de Banda e de

Amboíno. Francisco Serrão reconhece Ternate, estabelecendo contactos com o soberano local. Hipotética participação de Fernão de Magalhães nesta expedição.

1513 Em Agosto, sai de Malaca um junco armado pela coroa portuguesa e por Nina Chatu, comerciante indiano. Jorge Álvares, líder do pequeno grupo de portugueses que vai no navio, atinge o estuário do "rio das Pérolas", onde o principal porto comercial é Cantão. A operação, que se baseia na troca de pimenta de Samatra por produtos chineses, traz lucros enormes e atrai a atenção de outros portugueses.

No mesmo ano, Vasco Núñez de Balboa sai de Santa María Antigua, na orla do Mar das Caraíbas, e atravessa o istmo do Panamá, para averiguar notícias locais sobre a proximidade de um mar a Ocidente. A 25 de Setembro, Balboa avista o "Mar do Sul", mais tarde apelidado de "Pacífico". Balboa toma posse do mar para Espanha, que então ainda não iniciara as suas grandes conquistas territoriais na América.

1515 Rafael Perestrelo, comerciante de origem italiana associado aos portugueses, empreende uma viagem para Cantão. Começa a desenvolver-se um comércio luso-chinês semi-oficial. Pela mesma altura, Tomé Pires fornece na *Suma Oriental*, redigida em Malaca, a primeira descrição ocidental moderna dos chineses.

Ainda antes de saber notícias de Jorge Álvares, D. Manuel I encarrega Fernão Peres de Andrade de comandar uma armada para conduzir a primeira embaixada portuguesa ao Império do Meio.

Afonso de Albuquerque impõe a soberania portuguesa em Ormuz e domina grande parte do Golfo Pérsico. No mesmo ano, os portugueses começam a frequentar Solor e Timor. A simultaneidade destas acções é sintomática da dispersão dos recursos portugueses e da complexidade do seu processo expansivo.

Seguindo as notícias dadas por Balboa em 1513, sai de Espanha uma armada sob comando de João Dias de Solis para alcançar o Pacífico circum-navegando a América do Sul. Mas Solis entra pelo Rio de la Plata e é morto numa emboscada.

1517 Fernão Peres de Andrade leva a sua armada para Cantão. O embaixador escolhido para a missão é Tomé Pires, que se instala na cidade aguardando autorização para ir a Pequim.

1519 Simão de Andrade chega com uma armada ao litoral chinês e tenta estabelecer um posto permanente.

Fernão de Magalhães, nobre português, instigado por informações de Francisco Serrão, retoma o projecto de Solis, propondo ir a Maluco passando pelo Sul da América. D. Manuel recusa. A coroa espanhola despacha então Magalhães com cinco navios. Destes, três chegam ao Pacífico, após atravessarem o "Estreito de Magalhães", em Novembro de 1520.

1520 Tomé Pires parte como embaixador de Cantão para Pequim, onde é bem recebido. Na corte imperial os portugueses são tomados por originários das proximidades de Malaca, mal-entendido que persistirá durante décadas.

ENCONTROS E DESENCONTOS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA II

- 1521 Em Março, a frota de Magalhães atinge as Marianas (então chamadas “Ilhas dos Ladrões”) e depois Samar, no grupo central das Filipinas (então apelidadas de “Ilhas de São Lázaro”), onde o comandante é morto, numa ilha perto de Cebu. Dos dois navios que restavam da frota de Magalhães, dois passam por Bornéu e chegam, sob comando de Gonzalo Gómez de Espinosa e Juan Sebastián Elcano, a Tidore (em Maluco), em Novembro de 1521, onde são bem recebidos pelo sultão local. Espinosa estabelece uma feitoria, que seria depois destruída pelos portugueses.
- D. Manuel despacha Martim Afonso de Melo com ordens para levantar uma fortaleza com feitoria na China, possivelmente para prevenir um estabelecimento castelhano no seguimento da saída da armada de Fernão de Magalhães. Tentativa de impôr uma política de controlo régio ao comércio com a China.
- Em Pequim, morre o imperador Zhengde e chegam notícias de desacatos dos portugueses em Cantão, onde quebram a proibição de comerciar durante o período de luto oficial. A embaixada portuguesa salda-se num fracasso, sendo Tomé Pires obrigado a regressar para o sul, onde acabaria por ser preso. Os portugueses são proibidos de frequentar os portos chineses.
- 1522 Martim Afonso de Melo é recebido com hostilidade na China, em consequência da ruptura do ano anterior. Os portugueses abandonam o Guangdong. D. João III, sucessor de D. Manuel no trono português, desiste do estabelecimento de uma base oficial na China.
- Juan Sebastián Elcano sai de Tidore, passa por Timor e dobra o Cabo da Boa Esperança em Março de 1522. Em Setembro, fundeia no porto espanhol de San Lucar de Barrameda, concluindo a primeira viagem de circun-navegação do globo, trazendo consigo um carregamento de cravo de Maluco e cartas de amizade do sultão de Tidore.
- 1523 No âmbito do conflito sino-japonês, a China instaura um bloqueio oficial ao comércio marítimo. Nos anos seguintes, a corte imperial debate a política de proibicionismo.
- 1524 Conferência luso-espanhola em Elvas e Badajoz sobre a posse de Maluco, impulsionada por D. João III e Carlos V. Discute-se a posição do arquipélago em relação ao contra-meridiano decorrente do acordo de Tordesilhas (1494), mas não se chega a nenhuma conclusão.
- 1525 É organizada em Espanha uma nova expedição a Maluco, a cargo de García Jofre de Loyasa e Juan Sebastián Elcano. Ambos morrem no Pacífico em 1526. Uma das naus chega a Mindanao, sendo mal acolhida. Outra chega a Halmahera (Maluco), após passagem pelas ilhas Marshall e Marianas.
- 1527 Reaparecimento de navios chineses em Malaca. Estes não vinham da região de Guangdong, mas sim do Fujian e Zhejiang, onde se desenvolve um novo surto de comércio luso-chinês ilícito, tolerado pelas autoridades chinesas e pela coroa portuguesa.
- Hernán Cortés envia, a partir da costa oeste do México recém-conquistado, uma expedição sob o comando de Álvaro de Saavedra para as Filipinas e Maluco. O objectivo é socorrer os membros da expedição anterior, mas só uma das naus atinge Mindanao e Maluco (Saavedra). É a primeira viagem entre a América e o Extremo Oriente feita inteiramente a norte do equador. Na tentativa frustrada de regressar directamente ao México, Saavedra explora o litoral da Nova Guiné e as Carolinas.
- 1529 Convénio luso-espanhol de Saragoça sobre a posse de Maluco. No seguimento do fracasso das conversações de 1524 e perante a impossibilidade técnica de se medirem com exactidão as longitudes, D. João III toma em penhor, da parte de Carlos V, o direito de negociar exclusivamente com o arquipélago, em troca de 350 mil ducados de ouro.
- 1530 A China levanta o bloqueio ao comércio marítimo, mas os portugueses continuam excluídos, sendo obrigados a procurar portos a norte do Guangdong, em áreas menos controladas pelas autoridades marítimas imperiais.
- 1536-1537 Viagem de Hernando de Grijalva por mar aberto em direcção a Maluco. Naufrágio nas costas da Nova Guiné e primeiro desembarque de europeus na ilha, que será melhor explorada em 1545, por Inígo de Ortiz, que dela tomará posse em nome de Carlos V.
- 1542 No seguimento da intensificação dos contactos comerciais entre Malaca e o extremo sul da China, nasce nas proximidades de Ningbo, na província de Zhejiang, o primeiro estabelecimento português permanente nas costas chinesas, ‘Liampó’. Por estes anos, os portugueses estabelecem-se também em ilhas desertas nas proximidades de Quanzhou e de Zhangzhou (“Chinchéu”), na província de Fujian.
- 1542-1545 Expedição de Ruy López de Villalobos do México para as Filipinas. No caminho, a frota passa pelas ilhas Marshall e Carolinas e chega às Filipinas, onde a ilha de Leyte é baptizada em honra do Príncipe D. Filipe (o nome abrangerá mais tarde todo o arquipélago). Procura de uma rota de torna-viagem para o México, sem sucesso, e baptismo da “Nova Guiné”.
- 1543 Os primeiros portugueses chegam ao Japão. O desembarque dá-se em Tanegashima, a sudeste de Kyushu, e envolve comerciantes particulares cujos nomes são objecto de dúvida: António da Mota, António Peixoto, Francisco ou Diogo Zeimoto, Fernão Mendes Pinto e Cristóvão Borralho. A viagem insere-se nas actividades da rede comercial que se estende desde Malaca até ao arquipélago nipónico através das ilhas Ryukyu (“Léquios”) e dos portos do Zhejiang.
- 1547 Os portugueses são atacados em Zhangzhou, no âmbito de conflitos surgidos com as populações e autoridades locais.
- 1548 Os portugueses são obrigados a abandonar Liampó, mas mantêm-se noutros lugares do Fujian. Para a sua permanência no Mar do Sul da China é essencial a posse de Malaca e a posição que entretanto desenvolveram no comércio do Japão.
- 1549 Na sequência de notícias dadas por Jorge Álvares e Fernão Mendes Pinto, o jesuíta Francisco Xavier desembarca no Japão, em Kagoshima, no sul de Kyushu. Oficialização das relações luso-nipónicas.

EUROPEAN ENCOUNTERS AND CLASHES IN THE SOUTH CHINA SEA II

- 1550 O *Estado da Índia* estabelece o monopólio da coroa portuguesa no comércio do Japão, criando a viagem Goa-Malaca-China-Japão, que fica a cargo de um único navio oficial de grande porte. Por esta época, criam-se os primeiros contactos com Macau. As condições deste regresso português ao Guangdong são pouco claras.
- 1552 Embaixada de Diogo Pereira com o fim de melhorar a imagem dos portugueses na China. A missão salda-se num fracasso.
- 1554 Por volta desta data, Leonel de Sousa obtém o acordo das autoridades de Cantão para a realização de transacções comerciais em Shangchuan (Sanchoão) e Langbaiang (Lampacau), onde uma colónia portuguesa subsiste até à década de 1560.
- 1557 Hipotético estabelecimento formal, num processo muito mal documentado, do entreposto português de Macau, existente desde pelo menos 1554-1555. Nos anos seguintes, o lugar sofre um crescimento espectacular, embora não seja o único porto chinês frequentado por portugueses que comerciam com o Japão.
- 1562 No Japão, Omura Sumitada, *daimyo* (senhor feudal) de parte da ilha de Kyushu, cede aos portugueses o porto de Yokoseura. No ano seguinte, Sumitada será baptizado pelos jesuítas.
- 1564 É despachada do México uma frota comandada por Miguel López de Legazpi (amigo de Andrés de Urdañeta, que participou na viagem de Loyasa, em 1525), com vista aos estabelecimento dos espanhóis nas Filipinas, estrategicamente situadas no Mar do Sul da China, a nordeste de Malaca e perto de Maluco. As ordens incluem a busca de uma rota de torna-viagem das Filipinas para a costa oeste da Nova Espanha.
- 1565 Os espanhóis desembarcam em Cebu, nas Filipinas, onde estabelecem a sua primeira povoação, San Miguel. Daqui, um navio pilotado por Urdañeta regressa directamente para a Nova Espanha, abrindo a rota comercial entre o Extremo Oriente e a Nova Espanha.
- 1567 Levantamento das proibições relativas ao comércio chinês ultramarino e explosão do comércio sino-nipónico, em forte concorrência com Macau, principalmente entre o Fujian e Omura. O principal porto japonês envolvido é Hirado, e mais tarde Nagasáqui.
- 1568 Uma esquadra portuguesa é repelida pelos espanhóis nas Filipinas. Nos anos seguintes, a presença espanhola no arquipélago fortalece-se com sucessivas conquistas.
- 1569 No Japão, após a destruição de Yokoseura, os portugueses passam a operar no porto de Nagasáqui, situado igualmente no feudo de Omura Sumitada. Nagasáqui impõe-se como o centro do comércio português no Japão até 1639.
- 1571 Miguel López de Legazpi conquista o lugar de Manila, então regido por um sultão, e funda a futura capital das Filipinas, destino da carreira Acapulco-Manila. A substituição de Cebu por Manila é reflexo da vontade espanhola de intervir no comércio do Mar do Sul da China. Manila é frequentada por numerosos navios chineses.
- 1575 Frei Martín de Rada e Miguel de Loarca conduzem a primeira missão diplomática espanhola à China, saída das Filipinas, com o escopo de obterem uma base permanente no Fujian. A missão não tem sucesso.
- 1576-1578 A fim de encontrar uma “terceira via” para a chegada ao Oriente e assim escapar ao controlo marítimo espanhol e português, Martín Frobisher procura a “passagem do Noroeste”. Após anos de curso no Atlântico, o navegador recebe autorização de Isabel I de Inglaterra para empreender três viagens na busca de um caminho para a Ásia, passando o continente americano pelo norte, no actual Canadá. Todas as expedições fracassam.
- 1577-1580 Volta ao mundo de Francis Drake. Dos cinco navios que partem de Inglaterra, só um passa com sucesso o Estreito de Magalhães, subindo dali para a actual Califórnia. Com a ajuda de pilotos espanhóis cativados no caminho, Drake atravessa o Pacífico e consegue carregar cravo em Maluco, regressando à Inglaterra pela via do Cabo da Boa Esperança.
- 1580 União das coroas ibéricas sob Filipe II, rei de Castela. O império luso-espanhol abarca quatro continentes e exerce influência em todos os grandes mares, tornando-se o mais disperso de toda a História.
- 1581 Em Portugal, as Cortes de Tomar determinam a manutenção da separação legal dos domínios ultramarinos portugueses e espanhóis. Assim, mantém-se uma complexidade artificial no comércio do Mar do Sul da China, embora os negócios ilícitos entre Macau e Manila floresçam. Pressões espanholas levam ao encerramento dos portos portugueses a navios holandeses, empurrando a Holanda a procurar novas vias de abastecimento em produtos orientais.
- 1582 O padre Alonso Sánchez tenta negociar com as autoridades do Guangdong um acordo para permitir um estabelecimento espanhol, sem sucesso.
- 1583-1589 Tentativas dos mercadores de Macau para estabelecerem laços directos com a Nova Espanha através do Pacífico, curto-circuitando Manila.
- 1583-1591 Viagem “terrestre” de Ralph Fitch para o Oriente, seguindo rotas tradicionais desde Inglaterra, por via de Alepo, Bagdad, Ormuz, Goa, Lahore e Pegu até Malaca, onde chega em 1588.
- 1591-1594 Expedição inglesa comandada por James Lancaster, pela via do Cabo da Boa Esperança. Passagem por Zanzibar, Cabo Comorim e chegada à península Malaia (1592). Dali, regresso por Ceilão e pelo Cabo para a Inglaterra.
- 1592-1593 Envio de duas embaixadas espanholas das Filipinas para o Japão, sem sucesso. As relações entre Manila e o Japão permanecem difíceis nas décadas seguintes.
- 1594 Fundação da primeira companhia holandesa destinada ao comércio no Oriente, em consequência do encerramento dos portos de Portugal aos navios holandeses.
- 1595-1597 Primeira viagem holandesa à Insulíndia (Cabo da Boa Esperança-Madagáscar-Java), comandada por Cornelis de Houtman. É significativa a rota, que evita a Índia,

ENCONTROS E DESENCONTROS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA II

	dirigindo-se directamente do Cabo para a Ásia Oriental, fugindo a entrar nas águas dominadas pelos portugueses a partir de Goa. A expedição não é um sucesso total, mas a pimenta trazida de Bantem (primeiro desembarque holandês em 1596) cobre as despesas e encoraja a novas expedições. Nos seis anos seguintes, oito companhias holandesas enviam um total de 65 navios ao Índico.	1601	Em Setembro-Outubro, Jacob van Neck conduz os primeiros navios holandeses à China e tenta desembarcar em Macau. Os holandeses são bem recebidos no Guangdong, enquanto concorrentes dos portugueses, pelas autoridades chinesas.
1596	Uma companhia de comércio de Roterdão tenta despachar uma expedição ao Oriente pela via do Estreito de Magalhães, mas não consegue recrutar marinheiros e capitães com experiência suficiente.	1601-1603	Primeira expedição da companhia inglesa (EIC), comandada por James Lancaster, pela via do Cabo. Passagem pelas Nicobares, por Samatra (1602) e Bantem, onde se estabelece a primeira feitoria inglesa. Despacho de uma missão para Maluco e regresso à Inglaterra pelo Cabo.
1598	Vinte e dois navios armados por cinco companhias de comércio rivais deixam a Holanda rumo à Insulíndia.	1602	Fundação da VOC, Companhia Neerlandesa Reunida das Índias Orientais (<i>Vereenigde Ostindische Compagnie</i>). O Japão liberaliza o seu comércio ultramarino, permitindo até 1635 a acção de negociantes nipónicos nos mares da China, incluindo Macau.
1598-1599	Expedição holandesa comandada por Jacob van Neck. A armada segue a rota do Cabo, dirigindo-se directamente para Bantem, principal porto de Java com forte presença de comerciantes chineses. Os lucros obtidos chegam aos 400%.	1603	Sai da Holanda a primeira frota armada pela VOC para o Oriente, com 12 navios comandados por Steven van der Hagen.
1598-1601	Expedição holandesa comandada por Olivier van Noort, primeiro holandês a dar a volta ao mundo. Van Noort passa do Estreito de Magalhães directamente para as Filipinas, onde apresa um junco chinês. Expulsão de Manila e regresso à Holanda pela via de Maluco, Bantem e Cabo da Boa Esperança. A viagem é um fracasso comercial.		Entre Julho e Agosto, Cornelis van Veen vigia a barra de Macau e captura a Nau do Trato portuguesa.
1599	Quatro navios holandeses ficam no Oriente, largando de Bantem em direcção a Maluco, sob o comando de Wybrand van Warwijck. Tocam Amboíno, na baía de Hitu, lugar hostil aos portugueses onde já foi acolhido Drake. Os holandeses conseguem estabelecer uma feitoria. Visitas a Banda e Ternate. Nova tentativa de uma companhia de Roterdão para chegar ao Oriente pela via do Estreito de Magalhães. Um dos navios atinge Tidore, onde é apresado pelos portugueses. Outro, o <i>Liefde</i> , acaba por navegar dali para norte, em direcção ao Japão. Nova tentativa espanhola para obter um posto permanente no Guangdong, sem sucesso. Os espanhóis apenas conseguem um estatuto idêntico ao de comerciantes de outras nações asiáticas, obrigadas a frequentar a China ao ritmo das monções.	1604-1606	Segunda expedição da EIC ao Oriente, comandada por Henry Middleton. Passagem pelo Cabo para Bantem e Maluco. A terceira expedição sairá após o regresso de Middleton, em 1607.
		1605	Steven van der Hagen conquista uma posição em Amboíno para a VOC, estabelecendo a primeira base holandesa permanente no Oriente, e expulsa os portugueses de Tidore. O centro das actividades portuguesas na região será nas décadas seguintes Macaçar, no sul de Sulawesi.
		1606	Uma frota espanhola vinda das Filipinas reage, recuperando Tidore e ocupando parte de Ternate (os espanhóis só abandonarão Maluco em 1662, aquando de um ataque chinês contra Manila). Primeiro cerco holandês a Malaca, por iniciativa de Cornelis Matelief de Jonge. O vice-rei português D. Martim Afonso de Castro descerça a cidade.
1600	Fundação da Companhia Inglesa das Índias Orientais (<i>East India Company</i>). Isabel I outorga-lhe o direito de negociar em todo o espaço a leste do Cabo da Boa Esperança, mas surgem problemas financeiros. Primeiro desembarque holandês, accidental, no Japão. O navio <i>Liefde</i> , armado em Roterdão, dá à costa na baía de Usuki, ilha de Kyushu. O evento é descrito por William Adams, inglês ao serviço das companhias holandesas. Em Dezembro, Olivier van Noort provoca o primeiro ataque holandês a Manila.	1607	Os holandeses constroem uma fortaleza em Ternate, bloqueando a expansão espanhola na ilha. Entre Julho e Setembro, Cornelis Matelief de Jonge desenvolve esforços para estabelecer relações comerciais entre a VOC e os chineses do Fujian e de Cantão.
1600-1601	Segunda viagem de Cornelis de Houtman. Após passagem por Moçambique e pelo Cabo Comorim, Houtman chega ao Achém, onde contacta com comerciantes chineses, à semelhança do que acontecia em Bantem.	1609	Assinatura da Trégua dos Doze Anos entre a Espanha e as Províncias Unidas da Holanda, vigente até 1621. A VOC estabelece uma feitoria (<i>kantoor</i>) em Hirado, na ilha de Kyushu, iniciando uma década de crescimento holandês ainda modesto no comércio sino-nipónico. A feitoria só será abandonada em 1641. Tentativas de capturar a nau portuguesa entre Nagasáqui e Macau.

EUROPEAN ENCOUNTERS AND CLASHES IN THE SOUTH CHINA SEA II

	Os holandeses estabelecem-se na ilha de Neira, no arquipélago de Banda, e em Jacatra, na costa norte de Java.		Início dos bloqueios holandeses contra Malaca. Os dinamarqueses, estabelecidos no Golfo de Bengala, irão propôr ajuda aos portugueses para abastecer a praça.
	Henry Hudson, capitão inglês ao serviço da VOC, busca a “passagem do Noroeste” entre o Atlântico Norte e o Pacífico, mas apenas acha o rio Hudson. Seguem-se três expedições semelhantes nos anos seguintes, todas sem sucesso.	1636	Início dos bloqueios holandeses na barra de Goa, causando dificuldades na comunicação entre Goa e Lisboa.
			No Japão, o xogunato proíbe a saída de japoneses do país.
1613	Estabelecimento da primeira feitoria inglesa no Japão, por William Adams, que se torna também conselheiro de Tokugawa Ieyasu em substituição dos jesuítas. A feitoria mantém-se até 1623, mas os ingleses não logram estabelecer-se no litoral chinês.	1637	James Weddel tenta obter um estabelecimento permanente inglês no litoral do Guangdong, mas fracassa, numa operação descrita por Peter Mundy.
		1639	Os portugueses são expulsos do Japão no seguimento de revoltas populares cuja instigação é atribuída aos jesuítas. A VOC logra manter a sua feitoria em Hirado, embora sob forte vigilância, até 1640. O comércio japonês com Macau fica oficialmente interrompido.
1614-1617	Expedição holandesa ao Pacífico, comandada por Joris van Spilbergen e outros.		
1616	Início das hostilidades entre holandeses e ingleses em Bantem.	1640	Restauração da independência de Portugal e fim do comércio oficial entre Macau e Manila.
1619	Os holandeses fundam Batavia, sobre as ruínas da cidade de Jacatra, na costa norte de Java. Batavia será o centro de comando dos holandeses no Oriente até ao século XX.		No Japão, os holandeses são banidos para a ilha artificial de Deshima, construída no porto de Nagasáqui desde 1635. A feitoria da VOC será o único estabelecimento europeu oficial no país até 1853.
1621	Ocupação holandesa de Lontar, principal ilha do arquipélago de Banda. Jan Pieterszen Coen reage à resistência encontrada expulsando e massacrando a população local, e substituindo-a por colonos.	1641	Malaca é conquistada pelos holandeses, aliados ao sultão de Johore. No mesmo ano, é assinada na Europa uma trégua de dez anos entre Portugal e a Holanda, que só entra em vigor na Ásia em 1644.
1622	Em Junho, ataque holandês a Macau. A tentativa de estabelecer uma primeira base permanente em substituição dos portugueses fracassa.	1642	Tomada holandesa da fortaleza espanhola de Keelung na Formosa.
	Os espanhóis abandonam o Japão. No ano seguinte, seguem-se os ingleses.		Tratado de aliança entre D. João IV de Portugal e Carlos I de Inglaterra.
	Ataque anglo-persa a Ormuz. Os portugueses perdem a praça e com ela a mais lucrativa alfândega que mantinham no Oriente.		
1622-1624	Os holandeses instalam-se nas ilhas dos Pescadores, a Norte de Macau.		
1623-1626	Circum-navegação do globo terrestre pela frota holandesa dita ‘de Nassau’. Passagem pela Terra do Fogo, tentativas de capturar o galeão de Manila ao largo da Nova Espanha, contactos com Ternate, Amboíno e regresso à Europa via Batavia e o Cabo da Boa Esperança.		
1624	Os holandeses instalam-se na ilha Formosa, aí fundando em a fortaleza “Zeelandia”, onde permaneceriam até 1662. Esta base permite um acesso contínuo ao Fujian, mas não destrona Macau.		
1626	Estabelecimento de uma base permanente espanhola em Keelung (forte Sanctíssima Trinidad), no Norte de Formosa, com o escopo de comerciar com o Fujian. A base mantém-se até 1642.		
1629	Segundo forte espanhol na Formosa, em Tamsui (San Domingo), abandonado em 1635.		
1635	Reconhecimento formal das relações comerciais entre Macau e Manila. Em Goa, o vice-rei Conde de Linhares determina a realização de viagens oficiais, armando-se um navio por ano, sob controlo apertado da coroa.		

Essential Chronology

of the European Expansion into East Asia, 1474-1642

1474	Paolo di Pozzo Toscanelli proposes a plan to Portugal for reaching China and India via the western route. The plan rests on the possibility of circumnavigating the globe, and it anticipates the expedition of Christopher Columbus (1492), which led to the accidental discovery of America. The idea is discussed in Lisbon, but the Portuguese lay their stakes on exploring the West African coast further south towards the southeast on the initiative of Prince João, the future king of Portugal.	1494	Treaty of Tordesillas signed by the crowns of Portugal and Castille. The globe is divided into two zones set aside for the colonizing efforts of each kingdom. A dividing line is drawn from pole to pole, 370 leagues to the west of the Cape Verde Islands. The Spanish are allowed to cross the waters into the Portuguese sphere only to sail west. The location of the anti-meridian, on the opposite side of the globe, remains unsolved. No one knows yet in which of the zones fall China and Japan as their longitude is unknown.
1479	Signing of the Treaty of Alcáçovas by the crowns of Portugal and Castille. In exchange for the definitive transfer of the Canary Islands, Portugal obtains the exclusive right to navigate and explore the African coast in the "Guinea" region, which will lead to the discovery of the Cape of Good Hope.	1498	Vasco da Gama discovers the maritime route to India. Following the expeditions of Bartolomeu Dias and Pêro da Covilhã, da Gama leaves Lisbon, rounds the Cape of Good Hope and sails up the East African coast to Melinde, crossing the ocean to reach Calicut (1497-99).
1481-1486	Diogo Cão navigates the African coast and contacts the kingdom of Congo on the initiative of Dom João II, King of Portugal. The southernmost point of Cão's voyages, beyond the Cape of Santa Maria (13° 23' South), may have been mistaken by contemporaries for the entry to the Indian Ocean. The Portuguese bet on sailing south to southeast is reinforced.	1500-1501	Expedition of Pedro Álvares Cabral to India. The second fleet sent from Lisbon to the Orient "finds" Brazil while cruising the South Atlantic. This exploit overshadows the rest of the trip. It remains unclear whether the discovery was accidental or if there was already news of lands in the western region of the southern Atlantic.
1487	Pêro da Covilhã and Afonso de Paiva depart for the Orient by way of Alexandria in order to glean information on routes and commercial outposts in the Indian Ocean as well as on the situation regarding the kingdom of Prester John. Through this endeavour, the Portuguese crown seeks to complete the data from Diogo Cão's navigations with information on the traditional flows of oriental trade.	1501-1502	Expedition of João da Nova to India. Foundation of the Portuguese factory of Cananor. Collection of information on the markets of southern India. Hypothetical "discovery" of Ceylon.
1488	Bartolomeu Dias rounds the Cape of Good Hope at last finding the passage from the Atlantic into the Indian Ocean and thereby contradicting Ptolemy who thought the Indian Ocean was closed to the south by landmasses stretching from Africa to Southeast Asia. Having no orders to advance towards India, Dias sails back to Portugal.	1502-1503	Second voyage of Vasco da Gama to India. The admiral commands twenty ships, five of which were to stay in the Indian Ocean to support the Portuguese factories and attack the ships of Calicut. The Portuguese tributary system begins to be implemented on kingdoms along the Indian Ocean coasts.
1492	Christopher Columbus, at the service of the Catholic kings of Castille and Aragon, sails west from Seville and reaches the Antilles. His voyage, rejected by the Portuguese crown, follows every step of the plans made by Toscanelli to reach the markets of the Orient. Unaware of the existence of the American continent, Columbus believes he has reached the vicinity of Japan (Cipangu) and China (Cathay). In Portugal, the calculation of the circumference of the globe reassures the king that Columbus has not reached Asia at all.	1503-1504	Expedition of Afonso de Albuquerque, Francisco de Albuquerque and António de Saldanha. The first two are sent to the Malabar coast, and the latter to the Red Sea. Wars rage around Cochim. A peace treaty with Calicut is attempted. Afonso de Albuquerque brings back information to Lisbon on the trade networks connecting Hormuz, Aden, Goa and Malacca, the key to the Far East.
		1504-1505	Expedition of Lopo Soares de Albergaria to India. Wars against Calicut and impounding of the spice fleet that plies the trade route between India and Egypt.
		1505	The armada of Dom Francisco de Almeida, first viceroy of India, sails from Lisbon. The purpose of King Dom Manuel I, of Portugal, is still essentially to prepare the assault on the Holy Land by way of the Orient. However,

EUROPEAN ENCOUNTERS AND CLASHES IN THE SOUTH CHINA SEA II

the establishment of a permanent political authority on the Indian Ocean contains the seed of a different kind of expansion along the routes that connect the Near to the Far East. The ideas of crusade and of trade will come into conflict during the following decades.

1506 The Portuguese land in Ceylon (Sri Lanka) under the command of Dom Lourenço de Almeida. The first contacts with the kingdom of Kotte are established (the kingdom paid tribute to the Chinese emperors in the fifteenth century), which will later lead to the construction of the first Portuguese fortress on the island (Colombo, 1518).

1506-1507 Expedition of Tristão da Cunha and Afonso de Albuquerque to India. In 1507, Socotra, at the entrance to the Red Sea, is conquered, and some of the cities on the coast of Oman (Curiat, Muscat, Soar) are attacked. The city of Hormuz, the key to navigation in the Persian Gulf, surrenders for the first time. Also in 1506, King Manuel I sends orders to construct a fortress in Malacca to prepare for the danger of a Spanish armada said to be en route to the region. The orders are not followed by the viceroy.

1508 King Manuel sends Diogo Lopes de Sequeira to Malacca to enquire about the Chinese. While establishing naval supremacy in the western Indian Ocean, the Portuguese begin to get involved further to the east. According to the plans of the previous century, the Portuguese crown wants to get closer to China, known not to be Muslim, for both political and commercial purposes.

1509 Dom Francisco de Almeida defeats a Muslim fleet in Diu that had been sent from Egypt to fight against the diversion of the spice trade route to the Cape of Good Hope. This victory establishes Portuguese naval supremacy in the western Indian Ocean although it does not neutralize Muslim trade in the area. In the same year, Lopes de Sequeira reaches Sumatra and Malacca, where contacts are made with the local Chinese community.

1510 Even before having news from Sequeira, King Dom Manuel I sends another armada with orders to sail to Malacca under Diogo Mendes de Vasconcelos. However, Mendes is prevented from going ahead by the new governor, Afonso de Albuquerque, who conquers Goa in that year. Although there were no orders from the Portuguese crown for that conquest, it is an important strategic step. The first Portuguese land base in India is thus established. Goa is the main importer of horses from Hormuz to the Hindu Vijayanagar Empire.

1511 Afonso de Albuquerque conquers Malacca. A Chinese trade fleet offers help in the action but Albuquerque refuses. Along with Hormuz and Goa, this is the third key position for the domination of the great mercantile routes of maritime Asia. Malacca connects the Bay of Bengal routes to those of the South China Sea and the Spice Islands. From Malacca, Albuquerque sends peace messages to Siam, to Pegu (Myanmar) and to China, a country with close trade ties with the whole region. The governor leaves a three ship armada in Malacca.

At the end of the year, an armada of three vessels is sent to explore the Moluccas Islands, coveted for their production of cloves and mace. António de Abreu reaches

only the islands of Banda and Ambon. Francisco Serrão explores Ternate, making contacts with the local sovereign. Fernão de Magalhães [Ferdinand Magellan] is thought to have been on this expedition.

1513 In August, a junk is fitted out by the Portuguese crown and the Indian merchant Nina Chatu. Jorge Álvares, leader of the small Portuguese crew, reaches the estuary of the Pearl River, whose main port is Canton. The operation, based on the exchange of Sumatra pepper for Chinese products, brings enormous profits and attracts the attention of other Portuguese.

In the same year, Vasco Núñez de Balboa leaves Santa María Antigua, at the rim of the Caribbean Sea, and crosses the Isthmus of Panama to acquire local information about an ocean to the west. On 25 September Balboa sights the "South Sea" later called "Pacific". Balboa takes possession of the sea for Spain, which has not yet started its vast territorial conquests in America.

1515 Rafael Perestrelo, an Italian merchant associated with the Portuguese, makes a voyage to Canton. Semi-official Sino-Portuguese trade begins to develop. Around the same time, Tomé Pires' work *Suma Oriental*, written in Malacca, offers the first modern description of the Chinese.

Still without news of Jorge Álvares, King Dom Manuel I gives the command of a fleet carrying the first Portuguese embassy to the Middle Kingdom to Fernão Peres de Andrade.

Afonso de Albuquerque imposes Portuguese sovereignty in Hormuz and dominates a large area of the Persian Gulf. In that year, the Portuguese start to sail regularly to Solor and Timor. The simultaneous character of these actions reflects how Portuguese resources are scattered and of the complexity of their expansion.

Following the news sent by Balboa in 1513, an armada under the command of João Dias de Solís leaves Spain to reach the Pacific by sailing around South America. However, Solís goes into Río de la Plata instead and is killed in an ambush.

1517 Fernão Peres de Andrade takes his fleet up to Canton. The ambassador chosen for the mission is Tomé Pires, who settles in the city awaiting authorization to proceed to Beijing.

1519 Simão de Andrade arrives with an armada at the Chinese coast and tries to establish a permanent settlement.

Fernão de Magalhães, a Portuguese nobleman, influenced by Francisco Serrão, takes up Solís' project proposing to sail to the Moluccas by way of South America. King Manuel refuses. The Spanish crown then sends Magalhães with five ships. Three of these reach the Pacific after traversing the Straits of Magellan in November 1520.

1520 Tomé Pires travels from Canton to Beijing as ambassador. He is welcomed at the capital. At the imperial court the Portuguese are mistaken for natives of Malacca, a mistake that is to last for decades.

1521 In March, Magalhães' fleet reaches the Marianas (then known as the "Thieves Islands") and then Samar in the

ENCONTROS E DESENCONTROS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA II

	central Philippines (then known as the "Islands of Saint Lazarus), where the commander is killed on Mactan Island close to Cebu. Of the two ships left from Magalhães' fleet, two pass by Borneo and arrive, under Gonzalo Gómez de Espinosa and Juan Sebastián Elcano, at Tidor (in the Moluccas) in November 1521, where they are received by the local sultan. Espinosa establishes a factory that is later destroyed by the Portuguese.		
	King Manuel sends Martim Afonso de Melo with orders to build a fortress in China, possibly to prevent Spanish settlements following the departure of Fernão de Magalhães' fleet. This is an attempt to impose a policy of royal control on the China trade.		
	In Beijing, Emperor Zhengde dies, and news arrives that the Portuguese are causing trouble in Canton, where they have broken the prohibition of doing business during the official mourning period. The Portuguese embassy is a failure, and Tomé Pires is forced to return to the south, where he is finally placed under arrest. The Portuguese are forbidden to frequent Chinese ports.		
1522	Martim Afonso de Melo is given a hostile reception in China following the previous year's rupture. The Portuguese leave Guangdong. King Dom João III, successor of Dom Manuel, abandons the idea of establishing an official base in China.		
	Juan Sebastián Elcano leaves Tidor, sails past Timor and rounds the Cape of Good Hope in March 1522. In September he anchors at the Spanish port of San Lucar de Barrameda, completing the first circumnavigation of the globe, bringing a shipment of cloves from the Moluccas and letters of friendship from the sultan of Tidor.		
1523	In response to Sino-Japanese conflict, China places an official ban on trade. In the following years, the imperial court discusses this policy.		
1524	Luso-Spanish conference in Elvas and Badajoz on ownership of the Moluccas, patronage of King Dom João III and King Carlos V. The position of the archipelago in relation to the anti-meridian resulting from the Tordesillas agreement (1494) is discussed albeit without conclusion.		
1525	A new expedition to the Moluccas is organized in Spain under the command of García Jofre de Loyasa and Juan Sebastián Elcano. Both of them die in the Pacific in 1526. One of the ships reaches Mindanao, where it is not well received. The other reaches Halmahera (Moluccas) after cruising through the Marshall and Marianas Islands.		
1527	Chinese ships reappear in Malacca. These are not from Guangdong but from Fujian and Zhejiang, where a flourishing trade between the Portuguese and the Chinese is developing, tolerated both by the Chinese authorities and the Portuguese crown.		
	Hernán Cortés sends an expedition under the command of Álvaro de Saavedra from the west coast of recently-conquered Mexico to the Philippines and the Moluccas. The aim is to rescue the members of the previous expedition, but only one of the ships (Saavedra's) reaches Mindanao and the Moluccas. It is the first voyage between America and the Far East done entirely north of the equator. Frustrated in his hope of returning directly to Mexico, Saavedra explores the coast of New Guinea and the Caroline Islands.		
		1529	Luso-Spanish agreement in Saragossa on ownership of the Moluccas. Following the failure of the 1524 conference and given the technical impossibility of measuring longitude exactly, King Dom João III receives 350,000 golden ducats from King Carlos V in exchange for exclusive trading rights with the archipelago.
		1530	China lifts the ban on maritime trade, but the Portuguese are still left out and forced to seek ports to the north of Guangdong in areas less controlled by the imperial naval authorities.
		1536-1537	Ocean voyage of Hernando de Grijalva towards the Moluccas. Shipwreck on the shores of New Guinea and first European landing on the island that will be explored more fully in 1545 by Inigo de Ortiz, who will take possession of it for King Carlos V.
		1542	Following the intensification of trade links between Malacca and the south of China, the first permanent Portuguese settlement—Liampo—appears in the vicinity of Ningbo in the province of Zhejiang. In these years the Portuguese also settle in the deserted islands near Quanzhou and Zhangzhou, in the province of Fujian.
		1542-1545	Expedition of Ruy López de Villalobos from Mexico to the Philippines. On the way, the fleet sails by the Marshall and Caroline Islands and arrives in the Philippines, where the island of Leyte is named after Prince Philip (the name will later designate the whole archipelago). They search without success for a return route to Mexico. Naming of "New Guinea".
		1543	The first Portuguese arrive in Japan. They land on Tanegashima, southwest of Kyushu—a group of private merchants whose names are still shrouded in doubt: António da Mota, António Peixoto, Francisco or Diogo Zeimoto, Fernão Mendes Pinto and Cristóvão Borralho. The trip is part of the activities of the trade network stretching from Malacca to the Japanese archipelago through the Ryukyu Islands and the ports of Zhejiang.
		1547	The Portuguese are attacked in Zhangzhou in conflicts that arise with the local population and authorities.
		1548	The Portuguese are forced to abandon Liampo but remain in other places in Fujian. Holding Malacca is vital to their continuation in the South China Sea and to the position they have developed in the Japan trade.
		1549	Following news brought by Jorge Álvares and Fernão Mendes Pinto, the Jesuit Francisco Xavier lands in Japan, in Kagoshima, in southern Kyushu. Relations between Japan and Portugal become official.
		1550	The <i>Estado da Índia</i> establishes the monopoly of the Portuguese crown in the trade with Japan, creating the Goa-Malacca-China-Japan route, which is to be sailed by a sole, large ship. The first contacts with Macao date from this time. The conditions of this Portuguese return to Guangdong are not clear.

EUROPEAN ENCOUNTERS AND CLASHES IN THE SOUTH CHINA SEA II

1552	Embassy of Diogo Pereira with the purpose of improving the image of the Portuguese in China. The mission is a failure.		voyages in search of a route to Asia, finding a way to the north of the American continent (above what is now Canada). All the expeditions fail.
1554	Around this date, Leonel de Sousa obtains the agreement of the Canton authorities to trade in Shangchuan ("Sanchoão") and Langbaiang ("Lampacau"), where a Portuguese colony is to remain until the 1560s.	1577-1580	Francis Drake sails around the world. Of the five ships that leave England, only one manages to survive the crossing of the Straits of Magellan, reaching what is now California. With the help of Spanish pilots imprisoned along the way, Drake crosses the Pacific and takes in a cargo of cloves in the Moluccas, sailing back to England by way of the Cape of Good Hope.
1557	Hypothetical formal establishment, in an ill-documented process, of the Portuguese outpost of Macao in existence from at least 1554-1555. In the following years, the city sees spectacular growth although it is not the only Chinese port frequented by the Portuguese trading with Japan.	1580	Union of the Iberian crowns under Philip II, king of Castille. The Luso-Spanish empire encompasses four continents and influences events in all the great seas, becoming the most extensive geographically in history.
1562	In Japan, Omura Sumitada, <i>daimyo</i> (feudal lord) of part of the island of Kyushu, grants the Portuguese access to the port of Yokoseura. In the following year, Sumitada will be baptized by the Jesuits.	1581	In Portugal, the Tomar Courts determine that the Spanish and Portuguese overseas possessions should remain legally separate. Therefore an artificial complexity is kept in the South China Sea trade, although illicit business between Manila and Macao flourishes. Spanish pressure leads to the prohibition of Dutch ships entering Portuguese ports, pushing Holland to seek alternate paths for the Oriental products.
1564	A fleet is sent from Mexico under the command of Miguel López de Legazpi (friend of Andrés de Urdañeta, who sailed under Loyasa in 1525) with the purpose of developing a Spanish settlement in the Philippines, strategically located in the South China Sea to the northeast of Malacca and near the Moluccas. The orders include the search for a return route from the Philippines to the western coast of New Spain.	1582	Father Alonso Sánchez tries to negotiate an agreement with the Guangdong authorities for the creation of a Spanish settlement, but to no avail.
1565	The Spanish disembark in Cebu, in the Philippines, where the first settlement, San Miguel, is established. From here, a ship piloted by Urdañeta returns straight to New Spain, opening up the trade route with the Far East.	1583-1589	Attempts by Macao merchants to establish direct links with New Spain across the Pacific, bypassing Manila.
1567	The lifting of prohibitions related to the Chinese overseas trade and the explosion of Sino-Japanese commerce create strong competition with Macao, mainly between Fujian and Omura. The main Japanese port involved in these events was Hirado, and later Nagasaki.	1583-1591	Overland trip of Ralph Fitch to the Orient, following traditional routes from England by way of Aleppo, Baghdad, Hormuz, Goa, Lahore and Burma to Malacca, where he arrives in 1588.
1568	A Portuguese fleet is held at bay by the Spanish in the Philippines. In the following years, the Spanish presence is reinforced by a series of conquests.	1591-1594	English expedition under the command of James Lancaster via the Cape of Good Hope. Visits Zanzibar and Cape Comorin and arrives at the Malay peninsula (1592). From there he returns to England via Ceylon and the Cape.
1569	In Japan, after the destruction of Yokoseura, the Portuguese now operate in the port of Nagasaki, also located within the feudal lands of Omura Sumitada. Nagasaki remains the centre of Portuguese trade in Japan until 1639.	1592-1593	Two Spanish embassies are sent from the Philippines to Japan but to no avail. Relations between Manila and Japan remain difficult in the following decades.
1571	Miguel López de Legazpi conquers the area of the future city of Manila, then ruled by a sultan, and establishes the future capital of the country and port of the Acapulco-Manila route. The move from Cebu to Manila is a sign of the Spanish will to intervene in the South China Sea trade. Manila is visited by numerous Chinese ships.	1594	Founding of the first Dutch company for trade with the Orient—as a result of the closure of Portuguese-controlled harbours to Dutch ships.
1575	Frei Martín de Rada and Miguel de Loarca conduct the first Spanish diplomatic mission to China, which leaves the Philippines with the aim of obtaining a permanent base in Fujian. The mission fails.	1595-1597	First Dutch voyage to Insulindia (Cape of Good Hope-Madagascar-Java) under the command of Cornelis van Houtman. The route chosen is significant as it avoids India, going straight from the Cape to East Asia, skirting waters controlled from Goa by the Portuguese. The expedition is not a complete success, but the pepper brought from Bantam (first Dutch landing in 1596) covers the expenses and encourages new expeditions. In the following six years, eight Dutch companies send in a total of sixty-five ships to the Indian Ocean.
1576-1578	To find a "third way" into the Orient, and thus evade Portuguese and Spanish maritime control, Martin Frobisher seeks the "Northwest Passage". After years of piracy in the Atlantic, the sailor is granted authorization by Queen Elizabeth I of England to undertake three	1596	A Rotterdam trading company tries to dispatch an expedition to the East via the Straits of Magellan but is unable to recruit captains and sailors with sufficient experience.

ENCONTROS E DESENCONTROS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA II

1598	Twenty-two ships sent by five rival companies leave Holland for Insulindia.		Japan liberalizes its overseas trade, allowing Japanese merchants to trade in the China seas, including Macao, until 1635.
1598-1599	Dutch expedition under the command of Jacob van Neck. The fleet follows the Cape route sailing straight to Bantam, the main port in Java with a strong Chinese presence. Profit margins reach 400%.	1603	The first fleet organized by the VOC leaves Holland for the Orient with twelve ships under the command of Steven van der Hagen.
1598-1601	Dutch expedition under the command of Olivier van Noort, the first Dutchman to sail around the world. Van Noort passes through the Straits of Magellan directly to the Philippines where he seizes a Chinese junk. He is expelled from Manila and returns to Holland via the Moluccas, Bantam and the Cape of Good Hope. The expedition is a failure from a commercial point of view.	1604	In July and August, Cornelis van Veen sets his vessels at the entrance to Macao and captures the famous Portuguese "Black Ship" of the Japan trade route.
1599	Four Dutch ships remain in the Orient, sailing from Bantam towards the Moluccas under the command of Wybrand van Warwijck. They land briefly in Ambon at Hitu Bay, a place hostile to the Portuguese but where Drake had been welcomed. The Dutch manage to set up a factory. Visits to Banda and Ternate.	1604-1606	Second expedition of the EIC to the Orient, commanded by Henry Middleton. Cape passage to Bantam and the Moluccas. The third expedition will leave in 1607 after Middleton's return.
	New attempt by a Rotterdam company to reach the Orient via the Straits of Magellan. One of the ships reaches Tidore where it is arrested by the Portuguese. Another vessel, the <i>Liefde</i> , sails northwards to Japan.	1605	Steven van der Hagen attains a position for the VOC in Ambon, establishing the first permanent Dutch base in the Orient, and expels the Portuguese from Tidore. The centre of Portuguese activities in the regions during the following decades will be Macassar, in southern Sulawesi.
	New Spanish attempt to obtain a permanent outpost in Guangdong, but to no avail. The Spanish only obtain a status equivalent to that of Asian traders, forced to trade in China according to the rhythm of the monsoons.	1606	A Spanish fleet from the Philippines reacts and recovers Tidore, occupying a part of Ternate (the Spanish will only abandon the Moluccas in 1662, following a Chinese attack on Manila).
1600	Founding of the East India Company. Queen Elizabeth I grants it the right to do business in the whole area east of the Cape of Good Hope. Nevertheless, financial problems arise.	1607	First Dutch siege of Malacca, on the initiative of Cornelis Matelief de Jonge. The Portuguese viceroy Dom Martim Afonso de Castro ends the siege.
	First, accidental, Dutch landing in Japan. The <i>Liefde</i> from Rotterdam reaches the coast of Usuki bay on Kyushu Island. The event is described by William Adams, a Briton at the service of the Dutch companies.	1607	The Dutch build a fortress on Ternate, blocking Spanish expansion on the island.
	In December, Olivier van Noort leads the first Dutch attack on Manila.	1609	From July to September, Cornelis Matelief de Jonge strives to establish commercial relations between the VOC and the Chinese in Fujian and Canton.
1600-1601	Second voyage of Cornelis van Houtman. After passing by Mozambique and Cape Comorim, Houtman reaches Aceh, where he contacts Chinese merchants as was usual in Bantam.		Signing of a Twelve Years' Truce by Spain and the Dutch United Provinces, in force until 1621.
1601	In September-October, Jacob van Neck leads the first Dutch ships to China and tries to land in Macao. The Dutch are well received in Guangdong by the Chinese authorities as competitors of the Portuguese.		The VOC establishes a factory (<i>kantoor</i>) in Hirado, on Kyushu Island, initiating a decade of Dutch growth, albeit modest, in the Sino-Japanese trade. The factory will only be abandoned in 1641. Attempts are made to capture the Portuguese ship sailing between Nagasaki and Macao.
1601-1603	First expedition of the East India Company (EIC) under the command of James Lancaster, via the Cape of Good Hope. Passage through the Nicobar Islands, Sumatra (1602) and Bantam, where the first British factory is established. A mission is dispatched to the Moluccas, and Lancaster returns to England via the Cape.		The Dutch settle on the island of Neira, in the archipelago of Banda, and in Jakarta on the north coast of Java.
1602	Founding of the VOC, the Dutch East India Company (<i>Vereenigde Oostindische Compagnie</i>).	1613	Henry Hudson, English captain at the service of the VOC, searches for the "Northwest Passage" between the North Atlantic and the Pacific, but he only finds the Hudson River. Three similar expeditions follow suit in the next years, all of which fail.
			William Adams establishes the first English factory in Japan. He also becomes an advisor to Tokugawa Ieyasu replacing the Jesuits. The factory remains until 1623, but the English cannot gain a foothold on the Chinese coast.

EUROPEAN ENCOUNTERS AND CLASHES IN THE SOUTH CHINA SEA II

1614-1617	Dutch expedition to the Pacific under the command of Joris van Spilbergen and others.	1639	The Portuguese are expelled from Japan following popular upheavals that were thought to have been provoked by the Jesuits. The VOC manages to keep its factory in Hirado until 1640, although under tight surveillance. Japanese trade with Macao is officially interrupted.
1616	Beginning of hostilities between the Dutch and the English in Bantam.		
1619	The Dutch found Batavia on the ruins of the city of Jacatra, on the north coast of Java. Batavia will be the Dutch headquarters in the Orient until the twentieth century.	1640	Restoration of Portuguese independence and end of the official trade between Macao and Manila.
1621	Dutch occupation of Lontar, the main island of the Banda archipelago. Jan Pieterszen Coen reacts to resistance by expelling and massacring the local population, replacing it with colonizers.		In Japan, the Dutch are restricted to the artificial island of Deshima, built in the harbour of Nagasaki in 1635. The VOC factory will remain as the only official European settlement in the country until 1853.
1622	Dutch attack on Macao, in June. The attempt to establish a permanent base by ousting and replacing the Portuguese is a failure.	1641	Malacca is conquered by the Dutch, allied to the sultan of Johor. In the same year, a ten-year truce is signed in Europe by Portugal and Holland. However, it will only be enforced in Asia from 1644.
	The Spanish abandon Japan. In the following year they are followed by the British.	1642	The Dutch take the Spanish fortress of Keelung in Formosa.
	Anglo-Persian attack on Hormuz. The Portuguese lose the fort and with it the most profitable customs outpost in the Orient.		Treaty of alliance between King Dom João IV of Portugal and Charles I of England.
1622-1624	The Dutch settle in the Pescadores Islands, to the north of Macao.		
1623-1626	Circumnavigation of the globe by the Dutch fleet of Nassau. Passage through Tierra del Fuego; attempts to capture the Manila galleon off New Spain; contacts with Ternate and Ambon; and return to Europe via Batavia and the Cape of Good Hope.		
1624	The Dutch settle on Formosa founding the Zeelandia fortress, where they are to remain until 1662. This base allows continuous access to Fujian, but it does not affect Macao.		
1626	Establishment of a permanent Spanish base in Keelung (Sanctísima Trinidad fort) in northern Formosa with the aim of trading with Fujian. The base survives until 1642.		
1629	Second Spanish fort on Formosa, at Tamsui (San Domingo), abandoned in 1635.		
1635	Formal acknowledgment of trade relations between Macao and Manila. In Goa, the viceroy, the Count of Linhares opts for an official annual voyage of one ship under close control of the crown.		
	Beginning of the Dutch blockade of Malacca. The Danes, established in the Bay of Bengal, propose to help the Portuguese in replenishing the city.		
1636	Beginning of the Dutch blockade of the entrance to Goa's harbour, causing difficulty in communication between Goa and Lisbon.		
	In Japan, the shogunate forbids national citizens from exiting the country.		
1637	James Weddel tries to obtain a permanent British settlement on the coast of Guangdong, but fails as described by Peter Mundy.		

GLOSSÁRIO / GLOSSARY

Abra de Viga: Porto situado na costa nordeste da ilha filipina de Luzón.
Port city located on the northeastern coast of Luzon Island in the Philippines.

Abraham Thijssz: Piloto da armada holandesa que em 1622 assaltou Macau.
Pilot of the Dutch fleet that attacked Macao in 1622.

Acapulco: Porto da costa ocidental do México, célebre por ser lugar de término da rota que ligava Manila, nas Filipinas, ao Novo Mundo.
Port on the western coast of Mexico, famous for being the end destination of the route connecting Manila, in the Philippines, to the New World.

Aceh = Achém.

Achém: Sultanato da parte nordeste da ilha de Samatra.
Region and sultanate in the northern tip of the island of Sumatra.

Agaçaim = Gresik.

Agasembras = Agysimba.

Agra: Importante cidade do norte do Indostão, onde alguns soberanos mogores estabeleceram capital.
Major city in North Hindustan and capital of the Moghul sovereigns.

Agysimba: Designação atribuída na cartografia ptolomaica às regiões mais meridionais da África.
Designation, in Ptolemy's cartography, of the southernmost regions of Africa.

Aimo: Amoy.

Aimoi = Amoy.

Aimou = Amoy.

Ainão = Hainan.

Aitão = *Haidao*fushi.

Alabarda: Arma branca composta por uma haste longa, com uma lança ponteguda na ponta, sobre a qual se cruza uma ponta de ferro em forma de crescente.
Pole arm with a sharp, long metal head crossed by an iron crescent-shaped blade (halbard).

Albaca = Albay.

Albay: Montanha na ilha de Luzón, nas Filipinas.
Mountain on the island of Luzon, in the Philippines.

Alcega = Juan Alcega.

Alexander Courtmans: Cirurgião da armada de Olivier van Noort.
Surgeon of Olivier van Noort's armada.

Almiranta: Navio de uma armada onde viajava o almirante.
The admiral's ship in an armada.

Amboíno: Uma das ilhas do arquipélago de Maluco.
One of the islands in the Moluccas archipelago.

Amok (from the Malay *amog*) = Amouco.

Amouco (malaio *amog*): Pessoa tresloucada, possuída de fúria e desespero, que age de forma violentíssima.
A deranged person possessed of fury or despair, acting in an extremely violent manner.

Amoy = Xiamen.

Anção = Xiangshan.

Anchaci = *Anchashi*.

Anchashi: Funcionário chinês, juiz provincial.
Chinese official, provincial judge.

André Coelho: Capitão português que viveu no Oriente nas primeiras décadas do século XVII.

Portuguese captain who lived in the Orient in the first decades of the 17th century.

André Pessoa: Capitão-mor de Macau entre 1607 e 1609.

Captain-general of Macao from 1607 to 1609.

Andregiri = Indragiri.

Andregui = Indragiri.

An-hai: Ilha do litoral da província chinesa de Fujian.

Island on the coast of the Chinese province of Fujian.

Ano Bom: Ilha do Golfo da Guiné, controlada pelos portugueses até 1778.
Island in the Gulf of Guinea, controlled by the Portuguese until 1778.

Anseado dos Ladrões = Enseada dos Ladrões.

Antonio de Morga (1559-1606): Vice-governador espanhol das Filipinas, que em Dezembro de 1600 comandou a expedição naval que derrotou a frota holandesa de Olivier van Noort ao largo de Manila. Autor dos *Sucesos de las Islas Filipinas*, obra publicada na cidade do México em 1609.

Spanish vice-governor of the Philippines who led the naval expedition of December 1600 that defeated the Dutch fleet of Olivier van Noort off Manila. Author of Sucesos de las Islas Filipinas, published in Mexico City in 1609.

António de Saldanha: Português que em 1600 era casado em Malaca.

A Portuguese living and married in Malacca in 1600.

António do Rosário: Dominicano português, que era administrador interino do bispado de Macau aquando do ataque holandês àquela cidade em 1622.

Portuguese Dominican friar, who was interim administrator of the bishopric of Macao at the time of the Dutch attack in 1622.

Arakan = Arracão

Arepur: Cidade da costa oriental do Indostão.

City on the eastern coast of Hindustan.

Arisbaya = Surabaya

Arracão: Antigo reino da península indochinesa, que ocupava territórios actualmente correspondentes à Birmânia.

Ancient kingdom in the Indochinese peninsula, occupying territories in what is now Myanmar.

Audience = Audiencia

Audiencia: Tribunal espanhol que não dependia do vice-rei ou governador.
Spanish court of law independent from the Viceroy or governor.

Bachan: Uma das ilhas do arquipélago de Maluco.

One of the islands of the Moluccas archipelago.

Bachão = Bachan.

Baju (malaio *baju*): Camisa ou jaqueta.

(from the Malay baju): Shirt or jacket.

Bakaluan: Lugar na parte sudoeste da ilha Formosa.

Locality in the southwestern Formosa.

Balambuan = Palembang.

Balanbuang = Palembang.

Balan = Balão

EUROPEAN ENCOUNTERS AND CLASHES IN THE SOUTH CHINA SEA II

- Balão (tamul-malaiála *vallam*): Embarcação asiática de pequenas dimensões, movida a remos.
(from the Tamil-Malayala *vallam*): *Small Asian rowing vessel.*
- Balimbam = Palembang.
Balimban = Palembang.
Balimboan = Palembang.
Bancan = Wancan.
- Banda: Grupo de ilhas do arquipélago de Maluco, onde se produzia a noz moscada.
Group of islands in the Moluccas archipelago where nutmeg was produced.
- Bangaçal (sânscrito *bhandaçala*): Armazém.
(from the Sanskrit *bhandaçala*): *Warehouse*
- Bangasal = Bangaçal
- Bangka: Ilha situada ao largo da costa sudeste de Samatra, da qual está separada pelo estreito de Bangka.
Island located on the southeastern coast of Sumatra, across the Bangka Strait.
- Banka = Bangka.
- Bantam: Sultanato da parte ocidental da ilha de Java, também designado como Bantem. Entre 1602 e 1619 ali funcionou o principal entreposto holandês no Oriente. O mesmo porto foi sede da *East India Company* no Sudeste Asiático entre 1603 e 1682.
Sultanate in the western part of Java, also known as Bantem. Between 1602 and 1619 it was the headquarters of the main Dutch outpost in the Orient. This very same port was the headquarters of the East India Company in Southeast Asia between 1603 and 1682.
- Bantão = Bantam.
- Barangai: Embarcação de pequeno porte, típica das Filipinas.
Small vessel common in the Philippines.
- Basilan: Pequena ilha das Filipinas, a sudoeste de Mindanao.
Small island in the Philippines southwest of Mindanao.
- Batachina: Designação atribuída pelos portugueses a uma parte da ilha de Halmahera, uma das ilhas do arquipélago de Maluco.
Designation given by the Portuguese to a part of the island of Halmahera, one of the islands in the Moluccas archipelago.
- Batão = Bantam.
- Batavia: Estabelecimento fundado em 1619 pelos holandeses na costa norte da ilha de Java, nas proximidades da actual Jakarta, onde se estabeleceu a sede oriental da VOC.
Settlement founded in 1619 by the Dutch on the north coast of Java in the vicinity of modern day Jakarta, where the eastern headquarters of VOC were established.
- Beatilha: Pano branco.
White cloth.
- Bengala: Designação atribuída quer à antiga cidade de Chittagong, quer à região aproximadamente correspondente ao actual Bangladesh.
Designation given both to the old city of Chittagong and to the region roughly corresponding to modern Bangladesh (Bengal).
- Bétele: Masticatório oriental, composto por nozes de areca embrulhadas em folha de bétele barrada com sumo de lima.
Oriental chewing material, made of areca nut wrapped in a betel leaf with lime juice (paan).
- Betel nut = Bétele.
- Bijapur: Sultanato da costa ocidental do Indostão, que confinava com o território de Goa.
Sultanate of the western coast of Hindustan, bordering the territory of Goa.
- Biombo (japonês *byobu*): Divisória amovível, constituída por vários painéis articulados, normalmente decorados com pinturas.
(from the Japanese *byobu*): *A moveable partition made of several folding panels usually decorated with paintings.*
- Black Ship = Nau do Trato.
- Borneo = Bornéu
- Bornéu: Grande ilha do Mar do Sul da China. Idêntico nome é por vezes atribuído ao sultanato de Brunei, na costa ocidental da mesma ilha.
Large island in the South China Sea. The name is sometimes given to the sultanate of Brunei on the western coast of that island.
- Brunei: Porto e sultanato da costa ocidental da ilha de Bornéu.
Port and sultanate on the western coast of Borneo.
- Bungo: Dáimio da ilha japonesa de Kyushu.
Daimyo of the Japanese island of Kyushu.
- Buzhengshi: Funcionário chinês, tesoureiro provincial.
Chinese official, provincial treasurer.
- Cabo de Cecir: Actual cabo do promontório de Ho Chi Minh, no litoral do Vietname.
Nowadays the cape of the Ho Chi Minh headland, on the coast of Vietnam.
- Cabo de la Caldera: No extremo da península de Zamboanga, na ilha filipina de Mindanao.
Cape at the end of Zamboanga peninsula, on the Philippine island of Mindanao.
- Cabo de Spirito Santo = Cabo do Espírito Santo.
- Cabo do Espírito Santo: Situado na parte norte da costa oriental da ilha filipina de Samar.
Headland at the northern part of the eastern coast of the island of Samar in the Philippines.
- Cacilhas: Praia na península de Macau.
Beach on the Macao peninsula.
- Cáfila (árabe *kafilá*): Caravana de camelos ou outros animais de carga. O termo podia também ser utilizado para denotar um comboio de navios.
(from the Arabic *kafilá*): *A caravan of camels or other beasts of burden. The term could also have been used to denote a train of ships.*
- Calambac = Calambuco.
- Calambuco: Madeira aromática, também conhecida como lenho-aloeis
Aromatic wood, also known as aloeswood.
- Cam Ranh: Porto da Indochina, na costa sudeste do actual Vietname.
Port in Indochina, on the southeast coast of modern Vietnam.
- Camarines: Província da ilha filipina de Luzón.
Province of the Philippine island of Luzon.
- Cambodia = Camboja.
- Camboja: Região da Indochina, aproximadamente correspondente ao actual estado do mesmo nome.
Region of Indochina, roughly corresponding to current sovereign state bearing the same name (Cambodia).
- Cambou = Junmen.
- Canberine = Cam Ranh.
- Cantão: Nome que nas fontes portuguesas designa quer a província de Guangdong, quer a cidade de Guangzhou.
Name that in Portuguese sources designates both the province of Guangdong and the city of Guangzhou (Canton).
- Canton = Cantão.
- Capado: Termo com que algumas fontes designam os eunucos chineses que frequentemente desempenhavam importantes funções administrativas.
Term which in some sources designates the Chinese eunuchs, who often held important positions in administration (neutered).
- Cape Cecir = Cabo de Cecir.
- Cape de Cadera = Cabo de la Caldera.
- Cape de Somber = Songman.
- Caphila = Cáfila.
- Capitânia: Navio onde embarcava o capitão-mor de uma armada.
Ship in which the captain-general of an armada sailed.
- Capul: Pequena ilha situada no centro do arquipélago filipino, a nordeste da ilha de Palawan.
Small island in the centre of the Philippine archipelago northeast of Palawan.
- Cartaz: Autorização de navegação concedida pelos portugueses a navio mercantil asiático.
Navigation permit granted by the Portuguese to an Asian mercantile vessel (charter).

ENCONTROS E DESENCONTROS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA II

- Carter, Captain: Capitão de um dos navios da expedição de John Weddell.
Captain of one of the ships of John Weddell's expedition.
- Cassa: Tecido transparente, de algodão ou de linho.
Transparent cotton or linen.
- Cate (malaio *kati*): Medida de peso utilizada no Mar do Sul da China, equivalente a cerca de 600 gr.
(from the Malay kati): Weight used in the South China Sea region, equivalent to roughly 600 gr. (catty).
- Catty = Cate.
- Cavite: Importante porto nas proximidades de Manila, a capital das Filipinas.
Important seaport in the vicinity of Manila, the capital of the Philippines.
- Cebu: Ilha situada na parte central do arquipélago das Filipinas.
Island in the central part of the Philippine archipelago.
- Celebes: Designação que os portugueses atribuíam à grande ilha de Sulawesi, na Insulíndia.
Designation given by the Portuguese to Sulawesi, in Insulindia.
- Chaem = Duchayuan.
- Champa: O mesmo que Champá, antigo reino da Indochina, que ocupava parte do actual território do Vietname.
The same as Champá, old kingdom of Indochina, occupying part of what is now Vietnam.
- Champey = Champa.
- Cháo = Chó.
- Chapa: Mandado, ordem ou provisão.
Warrant, order or provision.
- Charamela: Instrumento de sopro, espécie de gaita.
Double-reed wind instrument (shawm).
- Checan = Sincan.
- Chesan = Zhoushan.
- Chile: Extensa região da costa ocidental da América do Sul, correspondente ao actual país do mesmo nome.
Extensive region of the western coast of South America, corresponding to the modern day country of the same name.
- Chienchieu = Chinchéu.
- Chim, el-rei = Jiajing.
- Chinceu = Chinchéu.
- Chincheo = Chinchéu.
- Chinchéu: Topónimo português que designava indistintamente a cidade de Zhangzhou, a província de Fujian e a respectiva faixa costeira, e o rio Jiulong. O termo podia também aplicar-se ao habitante do Fujian.
Portuguese toponym encompassing the city of Zhangzhou, the province of Fujian and its respective coast as well as the Jiulong river. The term was also applied to the inhabitants of Fujian.
- Cho = Chó.
- Chó (anamita *cho*): Embarcação mercantil cochinchinesa, semelhante ao junco.
(from the Vietnamese cho): A merchant vessel of Cochinchina, similar to a junk.
- Choppe = Chapa.
- Chumpim = Zongbing.
- Cirebon: Porto da costa norte de Java.
Port of the northern coast of Java.
- Cochim: Porto da costa ocidental do Indostão onde os portugueses possuíam um importante estabelecimento.
Port on the western coast of Hindustan where the Portuguese had an important settlement.
- Cochinchina: Antiga designação da parte oriental da península indochinesa, que englobava territórios do actual Vietname.
Former designation of the eastern part of the Indochinese peninsula, covering what is currently Vietnamese territory.
- Cohôsim = Koxinga.
- Comedor Dallite = Gerard Frederiksz de With.
- Comiz (holandês *commis*): Feitor.
(from the Dutch commis): Factor, supervisor.
- Commen = Junmen.
- Comon = Junmen.
- Comorin = Cam Ranh.
- Conbon = Junmen.
- Condorim (malaio *kanduri*): Moeda de pouco valor utilizada no Mar do Sul da China.
(from the Malay kanduri): Small-denomination coin used around the shores of the South China Sea (candareen).
- Coracora (malaio *kora kora*): Embarcação típica das ilhas de Maluco, de fundo chato e extremidades finas e elevadas, movida a remo, mas que podia armar vela de esteira.
(from the Malay kora kora): A common vessel of the Moluccas with a flat bottom and raised sharp bow and stern. It was mostly rowed although a fan sail could be also used.
- Cornelio Regeres = Cornelis Reyersz.
- Cornelis Claesz (c.1580-1633): Editor activo em Amesterdão nas primeiras décadas do século XVII.
A publisher working in Amsterdam during the first decades of the 17th century.
- Cornelis Matelief de Jonge (1569-1632): Almirante holandês que navegou para as Índias Orientais em 1605. Depois de construir o primeiro forte holandês na ilha de Ternate em 1607, tentou negociar com as autoridades de Cantão o estabelecimento de relações comerciais entre a Holanda e a China. Regressou à Holanda em Setembro de 1608.
Dutch admiral who sailed for the East Indies in 1605. After building the first Dutch fort on Ternate in 1607, he attempted to negotiate with the Canton authorities towards establishing commercial ties between Holland and China. The admiral returned to Holland in September 1608.
- Cornelis Reijersen = Cornelis Reyersz.
- Cornelis Reyersz: Comandante da armada holandesa que em 1622 tentou conquistar Macau. Na sequência da derrota frente às forças portuguesas, construiu um forte na ilha de Penghu, nos Pescadores, que pouco depois seria transferido para a ilha Formosa.
Commander of the Dutch armada which tried to take Macao in 1622. Following the defeat at the hands of the Portuguese forces, he built a fort on the island of Penghu, in the Pescadores group, which would later be transferred to Formosa.
- Cornelis van Veen: Capitão holandês de uma flotilha que aportou a Macau em 1603, onde capturou a Nau do Trato, que se encontrava no porto exterior, pronta para seguir para Nagasáqui. Regressou à Holanda no ano seguinte.
Dutch captain of a flotilla which landed in Macao in 1603, where he capture the "Black Ship" as it lay at anchor in the Inner Harbour ready to sail to Nagasaki. The captain returned to Holland in the following year.
- Coromandel: Região costeira da parte oriental do Indostão.
Coastal region of eastern Hindustan.
- Corregidor: Ilha à entrada da baía de Manila, nas Filipinas.
Island at the entrance to Manila Bay, in the Philippines.
- Cristóbal Téllez de Almazán: Funcionário da Audiencia de Manila por volta de 1600.
An official of the Manila Court (the Audiencia) around 1600.
- Dayuan: Península da costa sudoeste da Formosa, onde os holandeses possuíam uma importante base no século XVII.
Peninsula in southwest Formosa, where the Dutch had an important base during the 17th century.
- Diogo Cardoso: Mercador português residente em Macau nos anos de 1630.
Portuguese merchant living in Macao in the 1630s.
- Domingos Gonçalves: Português natural de Malaca, onde residia por volta de 1600.
Portuguese born in Malacca, where he lived around 1600.
- Dromme = Engano.
- Ducado: Moeda de ouro espanhola.
Spanish gold coin (ducat).

EUROPEAN ENCOUNTERS AND CLASHES IN THE SOUTH CHINA SEA II

- Duchayuan*: Funcionário chinês, comissário imperial itinerante.
Chinese official. An itinerant imperial commissioner.
- Dudu*: Funcionário militar chinês.
A Chinese military official.
- Dusi*: Funcionário chinês, comandante militar provincial.
Chinese official, provincial military commander.
- Dutang*: Funcionário chinês, vice-rei ou governador-geral de uma província.
Chinese official, viceroy or governor-general of a province.
- Duye*: Nome próprio de um funcionário chinês.
Name of Chinese official.
- East India Company*: Companhia de comércio inglesa, estabelecida em 1600, para desenvolver relações comerciais com a Ásia.
English commercial company established in 1600 with the purpose of developing mercantile links with Asia.
- Élie Ripon*: Mercenário suíço que embarcou para o Oriente em 1618 ao serviço da VOC. Viajou extensamente pelos mares asiáticos, participando no ataque holandês a Macau de 1622. De regresso à Europa, redigiu um relato de viagens que apenas recentemente foi descoberto e publicado.
Swiss mercenary who sailed to the Orient in 1618 at the service of the VOC. He travelled extensively on Asian seas and took part in the Dutch attack on Macao in 1622. Returning to Europe he wrote a travelogue that was discovered and published only recently.
- Emanuel Luis*: Piloto português que em 1600 fazia parte da tripulação de um navio japonês.
Portuguese pilot who was part of the crew of a Japanese ship in 1600.
- Embornal*: Abertura no costado de um navio, à altura do convés, para escoamento de águas.
Opening on the side of a ship for drainage of water off the deck (scupper).
- Engano*: Ilha situada ao largo da costa sudoeste de Samatra.
Island off the southwest coast of Sumatra.
- Enseada de André Feio*: Ancoradouro situado nas proximidades de Macau.
An anchorage in the vicinity of Macao.
- Enseada dos Ladrões*: Ancoradouro situado nas proximidades de Macau.
An anchorage in the vicinity of Macao (Thieves Bay).
- Esquife*: Pequena embarcação a remos, utilizada em serviços correntes por navios de maior porte.
A small rowing vessel servicing larger ships (skiff).
- Estados Gerais*: Nome atribuído às Províncias Unidas da Holanda, que em 1581 declararam independência face a Espanha. A mesma designação podia corresponder ao órgão dirigente desta federação.
Name given to the United Provinces of Holland which declared independence from Spain in 1581. The same name applied to the ruling organ of this federation (States-General).
- Estevão de Coutre*: Filho de Jacques de Coutre, responsável pela redacção em espanhol do único manuscrito hoje conhecido da relação de viagens de seu pai.
Son of Jacques de Coutre, he wrote, in Spanish, the sole manuscript of his father's travelogues known to date.
- Faifo = Haiphong.
- Falconet* = Falconete.
- Falconete: Peça de artilharia.
Piece of artillery (falconet).
- Feijo = Haiphong.
- Fernão de Albuquerque*: Capitão da fortaleza portuguesa de Malaca entre 1600 e 1603.
Captain of the Portuguese fortress of Malacca between 1600 and 1603.
- Fernão Guerreiro* (c.1550-1617): Jesuíta português, responsável pela redacção dos cinco volumes de *Relações Anuais* das actividades dos missionários da Companhia de Jesus publicados em Portugal entre 1603 e 1611.
- Portuguese Jesuit who wrote down the five volumes of Relações Anuais, recounting the activities of the Jesuit missionaries, and published in Portugal between 1603 and 1611.*
- Filipe Lobo*: Português aprisionado pelos holandeses na Insulíndia em 1600.
Portuguese captured by the Dutch in Insulindia in 1600.
- Filipes*: Os monarcas espanhóis Filipe II, Filipe III e Filipe IV, que entre 1580 e 1640 foram igualmente reis de Portugal.
The Spanish monarchs Philip II, Philip III and Philip IV, who were also the kings of Portugal from 1580 to 1640.
- Filipinas*: Extenso arquipélago que confronta com o Mar do Sul da China, colonizado pelos espanhóis a partir de 1565.
The vast archipelago bordering the South China Sea which was colonized by the Spanish from 1565.
- Firando = Hirado.
- Flores*: Ilha da parte oriental da Insulíndia.
Island in the eastern part of Insulindia.
- Foquiem = Fujian.
- Formosa*: Antiga designação da ilha de Taiwan.
Former name for the island of Taiwan.
- Fortuna*: Ilha nas proximidades de Nasugbu, diante da costa de Batangas, na ilha filipina de Luzón.
Island in the vicinity of Nasugbu, facing the coast of Batangas, on the Philippine island of Luzon.
- Francisco Armella*: Missionário dominicano catalão, estabelecido em Manila na década de 1630.
Catalan Dominican friar who settled in Manila in the 1630s.
- Francisco Mascarenhas*, Dom: Governador e capitão-geral de Macau entre 1623 e 1626.
Governor and captain-general of Macao from 1623 to 1626.
- Francisco Pereira da Cunha*: Fidalgo português que foi capitão de Solor na década de 1630.
Portuguese nobleman who was captain of Solor in the 1630s.
- Francisco Tavares*: Português estabelecido em Macau nas primeiras décadas do século XVII.
Portuguese who settled in Macao during the first decades of the 17th century.
- Francisco Telles*, Dom = Francisco Tello de Guzmán.
- Francisco Tello*, Dom = Francisco Tello de Guzmán.
- Francisco Tello de Guzmán*, Dom: Governador das Filipinas entre 1596 e 1602.
Governor of the Philippines from 1596 to 1602.
- Francisco Vieira de Figueiredo*: Poderoso mercador português, muito activo no Mar do Sul da China em meados do século XVII.
Powerful Portuguese merchant, very active in the South China Sea in the mid 17th century.
- Francisco Xavier* (1506-1552): Missionário jesuíta, fundador da missão oriental da Companhia de Jesus, que morreu em Shangchuan.
Jesuit missionary, founder of the oriental mission of the Society of Jesus, who died in Shangchuan.
- Frayle*: Ilhota na baía de Manila.
Islet in Manila Bay.
- Fujian*: Província meridional da China.
Province in South China.
- Fuzhou*: Grande cidade da província chinesa de Fujian.
Large city in the Chinese province of Fujian.
- Galeaza*: Galé de grande porte, que podia montar importante número de peças de artilharia e possuía um esporão na proa, para abalroar os inimigos.
Large galleon which could carry a substantial number of artillery pieces and was fitted with a spur at bow to charge against enemy ships.
- Galeão de Manila*: Navio espanhol que assegurava a ligação anual entre a Nova Espanha e as Filipinas.
Spanish ship that undertook the annual voyage between New Spain and the Philippines.

ENCONTROS E DESENCONTROS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA II

- Ganga: Tecido de algodão.
Cotton fabric.
- Gaspar Borges da Fonseca: Mercador de Macau, nas primeiras décadas do século XVII.
Macao merchant in the first decades of the 17th century.
- Geilolo: Designação atribuída pelos portugueses a uma parte da ilha de Halmahera, uma das ilhas do arquipélago de Maluco.
Name given by the Portuguese to a part of Halmahera Island, in the Moluccas archipelago.
- Gerard Frederiksz de With: Entre 1625 e 1627 foi governador do estabelecimento que os holandeses possuíam na ilha Formosa.
From 1625 to 1627 he was governor of the Dutch settlement in Formosa.
- Gergelim = Hughli.
- Goa: Cidade e território da costa ocidental do Indostão, que foi centro estratégico do Estado Português da Índia.
City and territory of the western coast of Hindustan which was the strategic centre of the Portuguese State of India.
- Golconda: Cidade da parte central do Indostão.
City in the central area of Hindustan.
- Golden Lion = Lambai.
- Golo: Ilha da parte ocidental das Filipinas, nas proximidades de Mindoro.
Island on the western part of the Philippines, in the vicinity of Mindoro.
- Gómez Pérez Dasmariñas: Fidalgo espanhol que governou as Filipinas entre 1590 e 1593.
Spanish noble man who governed the Philippines from 1590 to 1593.
- Gonçalo Rodrigues de Sousa: Capitão da Nau do Trato que em 1603 foi capturada pelos holandeses ao largo de Macau.
Captain of the "Black Ship" that was captured by the Dutch in 1603 off the Macao coast.
- Grá: Tecido avermelhado ou substância corante.
Reddish fabric or also a dye.
- Gresik: Porto da costa norte de Java.
Port on the northern coast of Java.
- Guzerate: Região da parte noroeste do Indostão.
Region in the northwest of Hindustan (Gujarat).
- Huidaofushi*: Funcionário chinês, comandante da guarda costeira, com jurisdição sobre os estrangeiros.
Chinese official, commander of the coastguard with jurisdiction over foreigners.
- Hainan: Grande ilha ao largo da costa sudoeste da China.
Large island off the southwest coast of China.
- Haiphong: Porto indochinês, no Golfo de Tonquim.
Indochinese port in the Gulf of Tonkin.
- Halmahera: Uma das ilhas do arquipélago de Maluco.
One of the islands of the Moluccas.
- Hangzhou: Cidade litoral na província chinesa de Zhejiang.
Coastal city in the Chinese province of Zhejiang.
- Hans Putmans: Entre 1629 e 1636 governou o estabelecimento que os holandeses possuíam na Formosa.
From 1629 to 1636 he governed the Dutch settlement on Formosa.
- Harima: Porto da ilha japonesa de Kyushu.
Port on the Japanese island of Kyushu.
- Heindrich Vatch: Um dos tripulantes da frota holandesa que em 1622 assaltou Macau.
One of the crew of the Dutch fleet that attacked Macao in 1622.
- Heitor Homem: Mercador de Macau nas primeiras décadas do século XVII.
Macao merchant in the first decades of the 17th century.
- Hendrik Brouwer (1580-1643): Governador-geral da VOC em Batávia entre 1632 e 1636.
Governor-general of the VOC in Batavia from 1632 to 1636.
- Hirado: Porto na ilha japonesa de Kyushu.
Port on the Japanese island of Kyushu.
- Hoxio = Fuzhou.
- Hughli: Importante centro portuário no Golfo de Bengala.
Important harbour city in the Gulf of Bengal.
- Hugo Grotius [de Groot] (1583-1645): Célebre juriconsulto holandês, um dos responsáveis pela campanha desencadeada pelos Países Baixos a favor da liberdade dos mares nos primeiros anos do século XVII.
Famous Dutch jurist, responsible for the campaign initiated by the Netherlands in the early 17th century in favour of freedom of the seas.
- Idelemo = Leme
- Ilocos: Região da ilha filipina de Luzon.
Region of the Philippine island of Luzon.
- Indragiri: Região da costa oriental da ilha de Samatra.
Region in eastern Sumatra.
- Iquan = Zheng Zhilong.
- Isaac Commelin (1598-1676): Historiador holandês, que publicou uma importante colectânea de relatos de viagem.
Dutch historian who published an important collection of travel accounts.
- Jacatra: Cidade da costa norte da ilha de Java, onde os holandeses fundaram Batavia, que se localizava nas proximidades da actual Jakarta.
City on the north coast of Java where the Dutch founded Batavia and which was located in the vicinity of what is today Jakarta.
- Jacob Quaeckernaek: Capitão do navio *De Liefde*, que, guiado pelo piloto inglês William Adams, em 1600 aportou ao Japão, depois de atravessar o Pacífico.
Captain of the ship De Liefde, which, guided by the English pilot William Adams, reached Japan in 1600 after crossing the Pacific.
- Jacob van Heemskerck (1567-1607): Participou em diversas expedições holandeses aos mares orientais.
Participated in several Dutch expeditions to the seas of the Orient.
- Jacob van Neck (1564-1638): Almirante holandês que em 1601 tentou por duas vezes desembarcar em Macau, sendo impedido pelas defesas desta cidade.
Dutch admiral who tried to land in Macao twice in 1601, but was fended off by the city's defences.
- Jacques de Coutre (1577-1640): Lapidário e mercador flamengo, originário de Bruxelas, que durante longos anos viajou por todo o Oriente. De regresso à Península Ibérica, redigiu um extenso relato de viagens, que se manteve inédito até há poucos anos. Faleceu em Madrid.
Flemish gemstone cutter and merchant from Brussels who travelled for many years around the Orient. Returning to the Iberian peninsula he wrote an extensive travelogue which remained unpublished until recently. He died in Madrid.
- Jacques Le Fèvre: Um dos capitães da frota holandesa que em 1622 atacou Macau.
One of the captains of the Dutch fleet that attacked Macao in 1622.
- Jacques Specx: Capitão holandês, que viria a ser o primeiro responsável pela feitoria holandesa de Hirado, no Japão. Mais tarde, sucederia a Jan Pietersz Coen, em Batávia, como governador-geral da VOC (1629-1632).
Dutch captain who was the first governor of the Dutch factory of Hirado, in Japan. Latter, he would succeed Jan Pietersz Coen, in Batavia, as governor-general of the VOC (1629-1632).
- Jambi: Sultanato da costa oriental da ilha de Samatra.
Sultanate on the eastern coast of Sumatra.
- Jampa = Champa.
- Jan Corneliszoon May: Um dos capitães da frota de Joris van Spielbergen que a VOC despachou em 1614 rumo ao Oriente.
One of the captains of Joris van Spielbergen's fleet sent to the Orient by the VOC in 1614.

EUROPEAN ENCOUNTERS AND CLASHES IN THE SOUTH CHINA SEA II

- Jan Dirckszoon: Um dos pilotos da armada de Jacob van Neck, que foi morto em Macau em 1601.
One of the pilots of Jacob van Neck's armada who was killed in Macao in 1601.
- Jan Huygen van Linschoten (1562-1611): Viajante holandês que viveu em Goa na década de 1580. De regresso à Holanda, publicou em 1596 o seu *Itinerario, Voyage ofte Schipvaert naer Oost ofte Portugaels Indien*, ampla descrição das regiões orientais, com base em fontes portuguesas e espanholas.
Dutch traveller who lived in Goa during the 1580s. After returning to Holland, he published his Itinerario, Voyage ofte Schipvaert naer Oost ofte Portugaels Indien, in 1596 a broad description of the eastern regions based upon Portuguese and Spanish sources.
- Jan Pietersz Coen (1587-1629): Governador dos estabelecimentos holandeses no Oriente entre 1619 e 1623.
Governor of the Dutch settlements in the Orient from 1619 to 1623.
- Jan van Meldert: Um dos tripulantes da frota holandesa que em 1622 atacou Macau.
Crew member of the Dutch fleet that attacked Macao in 1622.
- Japara: Porto da costa setentrional da ilha de Java.
Port on the north coast of Java.
- Jaquatura = Jacatra.
- Jask = Jasques.
- Jasques: Porto do litoral da antiga Pérsia.
Port on the Persian coast.
- Java: Uma das principais ilhas da Insulíndia.
One of the main islands of Insulindia.
- Jerónimo Rodrigues: Padre jesuíta que em 1622 vivia em Macau.
Jesuit priest who was living in Macao in 1622.
- Jiajing: Imperador da China entre 1522 e 1566.
Emperor of China from 1522 to 1566.
- Jiulong: Rio que atravessa a província chinesa do Fujian e desagua perto de Xiamen.
River crossing the Chinese province of Fujian and reaching the ocean near Xiamen.
- João Baptista Inácio: Mercador português de Macau, nas primeiras décadas do século XVII.
Portuguese merchant from Macao in the early decades of the 17th century.
- João de Mora: Mercador espanhol estabelecido em Manila na década de 1630.
Spanish merchant settled in Manila in the 1630s.
- João Pinto de Moraes: Português que em 1600 estava em Maluco.
Portuguese who lived in the Moluccas in 1600.
- Johann Israel de Bry (1565-1609): Célebre impressor flamengo, que editou numerosos relatos de viagens.
Famous Flemish printer who published a series of travel accounts.
- Johann Theodor de Bry (1561-1623): Célebre impressor flamengo, que editou numerosos relatos de viagens.
Famous Flemish printer who published a series of travel accounts.
- John Mountney: Um dos mercadores da expedição de John Weddell.
One of the merchants on the John Weddell expedition.
- John Weddell: Comandante da expedição inglesa que em 1636 partiu para o Oriente e na qual seguia Peter Mundy.
Commander of the English expedition which sailed to the Orient in 1636 and included Peter Mundy.
- Johor = Johore.
- Johore: Sultanato da parte meridional da península malaia.
Sultanate on the southern part of the Malaysian peninsula.
- Jolo: Ilha e arquipélago na parte sudoeste das Filipinas.
Island and archipelago in the southwest of the Philippines.
- Joris van Spielbergen: Almirante holandês que comandou uma armada de seis navios que entrou no Pacífico pela via do estreito de Magalhães em 1614. Atingiu a baía de Manila no início do ano seguinte, onde desenvolveu actividade de pirataria contra navios espanhóis e chineses. Regressou à Holanda em 1617.
Dutch admiral who was commander of the six-ship armada that entered the Pacific via the Strait of Magellan in 1614. He reached Manila Bay in the following year and started piracy against Spanish and Chinese ships on that coast. Returned to Holland in 1617.
- Juan Alcega: Almirante espanhol que participou no confronto naval com Olivier van Noort ao largo de Manila.
Spanish admiral who fought in the naval battle against Olivier van Noort off Manila.
- Juan de Silva, Dom: Fidalgo espanhol que governou as Filipinas entre 1609 e 1616.
Spanish nobleman who governed the Philippines from 1609 to 1616.
- Juan Suárez Gallinato: Militar espanhol que na transição do século XVI para o século XVII participou em diversas campanhas no Sudeste Asiático, a partir das Filipinas.
Spanish soldier who participated in several campaigns in Southeast Asia launched from the Philippines at the turn of 17th century.
- Juan Tello y Aguirre: Militar espanhol que participou no confronto naval com Olivier van Noort ao largo de Manila.
Spanish soldier who fought in the naval confrontation with Olivier van Noort off the Manila coast.
- Júlio de Barros: Sobrinho de Dom João Ribeiro Gaio, bispo de Malaca entre 1570 e 1601.
Nephew of João Ribeiro Gaio, Bishop of Malacca from 1570 to 1601.
- Junco: Embarcação chinesa de largo porte, que arma velas de esteira ou de bambu.
Large Chinese vessel with bamboo fan sails.
- Junk = Junco.
- Junmen: Nome literário de um funcionário chinês.
Literary name of a Chinese official.
- Kangxi: Imperador da China entre 1662 e 1722.
Emperor of China from 1662 to 1722.
- Kedah: Sultanato na costa ocidental da península malaia.
Sultanate on the western coast of the Malaysian peninsula.
- Keelung: Região do norte da Formosa, onde os espanhóis estabeleceram um entreposto entre 1626 e 1642.
Region in the north of Formosa where the Spanish had an outpost from 1626 to 1642.
- Koxinga: Célebre pirata chinês, que protagonizou os últimos episódios de resistência à dinastia Qing, nas regiões meridionais da China.
Famous Chinese pirate who led the final resistance against the Qing in South China.
- Kyushu: Uma das principais ilhas do arquipélago do Japão.
One of the main islands in the Japanese archipelago.
- La Plata: Ilhas de Dongsha Qundao, situadas entre as Filipinas e Macau.
Dongsha Qundao islands, located between the Philippines and Macao.
- Lahore: Cidade do norte do Indostão, no actual Paquistão.
City in northern Hindustan, in modern day Pakistan.
- Laman = Lamao.
- Lamao: Ilha situada diante das costas da província chinesa de Fujian.
Island off the coast of the Chinese province of Fujian.
- Lambai: Ilha situada a sudoeste da ilha Formosa.
Island located southwest of Formosa.
- Lambert Biezman: Almirante da frota holandesa que em 1601 atacou Manila.
Admiral of the Dutch fleet which attacked Manila in 1601.
- Lamberto Biesman = Lambert Biezman.
- Lamberto Viezman = Lambert Biezman.
- Lamthau = Lantao.
- Lanquyn = Nanji.
- Lantao: Ilha situada na embocadura do rio das Pérolas, a norte de Macau.
Island at the entrance of the Pear River, to the north of Macao.
- Lantea (malão lantey): Embarcação ligeira, movida a remos.
(from the Malay lantey): Light rowing vessel.

ENCONTROS E DESENCONTROS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA II

Laodie: Literalmente, ‘venerável pai’, expressão de respeito utilizada pelos chineses.

Literally “venerable father”, an expression of respect used by the Chinese.

Larantuca: Cidade da ilha de Flores, na Insulíndia.

City on the island of Flores in Insulindia.

Lascar (persa *lashkari*): O mesmo que lascarim, soldado indígena indiano. (*from the Persian lashkari*): Native Indian soldier.

Laur = Pulo Aur.

Laurens Reael (1583-1637): Um dos primeiros governadores dos estabelecimentos holandeses no Oriente, entre 1616 e 1619.

One of the first governors of the Dutch settlements in the Orient from 1616 to 1619.

Lavia: Rio do Bornéu.

River in Borneo.

Leme: Ilhas Dangan, ao largo da costa da província chinesa de Guangdong.

Dagan Islands, off the coast of the Chinese province of Guangdong.

Lemon = Leme.

Lentengwan = Neilingding.

Lepar: Ilha situada ao largo da costa sudeste de Samatra.

Island off the southeast coast of Sumatra.

Liampó: Ancoradouro nas ilhas de Zhoushan, província de Zhejiang, frequentado pelos portugueses na década de 1540.

Anchorage on the Zhoushan islands off Zhejiang Province, frequented by the Portuguese in the 1540s.

Lima: Cidade peruana.

City in Peru.

Linga = Lingga.

Lingga: Arquipélago situado ao largo da costa oriental de Samatra.

Archipelago off the southeastern coast of Sumatra.

Língua: Intérprete.

Interpreter.

Lopo Sarmiento de Carvalho: Capitão de Macau em 1617, 1621 e entre 1632 e 1634. Foi um dos protagonistas da defesa de Macau aquando do ataque holandês de 1622.

Captain of Macao in 1617, 1621 and from 1632 to 1634. One of the key figures in the defence of Macao during the Dutch attack of 1622.

Loya = **Laodie**.

Lucipara = **Lepar**.

Luis Pérez, Dom: Filho de Gómez Pérez Dasmariñas.

Son of Gómez Pérez Dasmariñas.

Luções: Antiga designação das Filipinas, derivada de Luzón, nome da principal ilha do arquipélago. A designação é também atribuída aos habitantes das Filipinas.

Former name for the Philippines, derived from Luzon the main island of the archipelago. This designation was also given to the inhabitants of the Philippines.

Luzón: A principal ilha das Filipinas, a que os portugueses chamavam Lução.

The main island of the Philippines which the Portuguese called Lução.

Macaçar: Sultanato na parte meridional da ilha de Sulawesi.

Sultanate in the southern part of Sulawesi.

Macassar = Macaçar.

Machiavelli = Maquiavel.

Mainato (malaiála *mannattan*): Indivíduo que se ocupa da lavagem da roupa.

(from the Malayalam mannattan): Servant charged with washing clothes.

Makian = Maquien

Malaca: Antigo sultanato malaio, grande empório comercial, que os portugueses controlaram entre 1511 e 1641, altura em que passou a ser ocupado pelos holandeses.

Former Malay sultanate, and great commercial emporium, which the Portuguese controlled from 1511 to 1641, when it was occupied by the Dutch.

Malacca = Malaca.

Maluco: Arquipélago da parte oriental da Insulíndia, também conhecido como Molucas, onde se produzia o cravinho.

Archipelago in the eastern part of Insulindia also known as the “Spice Islands” and rich in clove.

Manila: Cidade capital das Filipinas, localizada na ilha de Luzón.

Capital city of the Philippines located on the island of Luzon.

Manillas = Filipinas.

Manilles = Manillas.

Manuel da Fonseca: Mercador português activo no Mar do Sul da China na década de 1660.

Portuguese merchant active in the South China Sea in the 1660s.

Maquiavel (1469-1527): Escritor italiano conhecido sobretudo pela seu tratado *O Príncipe*, onde define um método de conquista e manutenção do poder político.

Italian writer known mainly for his treatise The Prince in which he defined a method to take and maintain political power.

Maquien: Uma das ilhas do arquipélago de Maluco.

One of the islands in the Moluccas archipelago.

Mar do Sul: Designação atribuída ao Pacífico durante grande parte do século XVI.

Name for the Pacific during the better part of the 16th century.

Maribela = Corregidor.

Mariveles = Corregidor.

Marten Ape = Martinus Apius.

Martim Afonso de Castro: Fidalgo português que governou o Estado da Índia entre 1605 e 1607.

Portuguese nobleman who governed the Estado da Índia from 1605 to 1607.

Martim Afonso de Sousa: Fidalgo português que governou o Estado da Índia entre 1542 e 1545.

Portuguese nobleman who governed the Estado da Índia from 1542 to 1545.

Martinus Apius: Feitor da armada de Jacob van Neck que, em 1601, ficou prisioneiro em Macau. Transferido para Goa, conseguiu eventualmente regressar à Holanda em 1604.

Factor of the armada of Jacob van Neck, who was taken prisoner in Macao in 1601. Transferred to Goa, he eventually managed to return to Holland in 1604.

Masulipatão: A cidade de Masulipatnam, na costa oriental do Indostão.

The city of Masulipatnam, on the eastern coast of Hindustan.

Matalotagem: Provisão de mantimentos para viagem marítima.

Provision of supplies for a sea voyage.

Mataram: Império javanês que hegemonizou grande parte da ilha de Java no século XVII.

Javanese empire which took over a large part of Java island in the 17th century.

Mattau: Lugar nas proximidades de Sincan, na parte sudoeste da ilha Formosa.

Place in the vicinity of Sincan, in southwest Formosa.

Maurício de Nassau (1567-1625): General protestante que prosseguiu a luta contra o domínio espanhol dos Países Baixos iniciada por seu pai, Guilherme I, o fundador dos Países Baixos do Norte.

Protestant general who continued the fight against Spanish domination of the Netherlands that had been started by his father, William I, the founder of the Northern Netherlands.

Mindanao: Grande ilha na parte meridional das Filipinas.

A large island in the southern part Philippines.

Mindoro: Ilha da parte ocidental das Filipinas.

Island in the western Philippines.

Miraveles = Corregidor.

Molucas = Maluco.

Moluccas = Maluco.

Motir: Uma das ilhas do arquipélago de Maluco.

One of the islands of the Moluccas archipelago.

EUROPEAN ENCOUNTERS AND CLASHES IN THE SOUTH CHINA SEA II

- Moutel = Motir.
Mui pachum = *Wei bazong*.
- Nacoda (persa *nakhuda*): Termo que nos mares orientais designava o capitão de uma embarcação mercantil.
(*from the Persian nakhuda*): Term used in the Orient for the captain of a merchant vessel.
- Nagasaki = Nagasáqui
Nagasáqui: Porto da ilha japonesa de Kyushu, onde os portugueses se estabeleceram entre 1571 e 1639.
Port on the Japanese island of Kyushu, where the Portuguese settled from 1571 to 1639.
- Nanji: Ilha e arquipélago a norte da Formosa.
Island and archipelago to the north of Formosa.
- Nathaniel Mountney: Um dos mercadores da expedição conduzida por John Weddell ao litoral da China.
One of the merchants on the expedition led by John Weddell to the coast of China.
- Nau do Trato: Grande navio português que anualmente, a partir de 1550, efectuava um viagem mercantil entre Goa e o Japão.
A large Portuguese vessel (also known as the "Black Ship") that plied the trade route between Goa and Japan on a yearly basis from 1550 onwards.
- Negapatão: A cidade de Nagappattinam, na costa oriental do Indostão.
The city of Nagappattinam, on the eastern coast of Hindustan.
- Neilingding: Ilha da embocadura do rio das Pérolas.
Island at the mouth of the Pearl River.
- New Spain = Nova Espanha.
Nova Espanha: Designação antigamente atribuída ao México.
Designation formerly given to Mexico.
- Ochau = Hangzhou.
- Oliber de Nort = Olivier van Noort
- Olivier van Noort (1558-1627): Capitão de uma das primeiras armadas holandeses que em 1598 demandaram o Oriente pela via do Pacífico. Nas Filipinas, em finais de 1600, foi derrotado por uma força naval comandada pelo doutor Antonio de Morga. Conseguiu eventualmente regressar à Europa, depois de ter efectuado a primeira viagem holandesa de circun-navegação.
Captain of one of the first Dutch armadas which sailed to the Orient in 1598 via the Pacific. In late 1600, in the Philippines, he was defeated by a naval force captained by Antonio de Morga. Van Noort eventually managed to return to Europe thus completing Holland's first circumnavigational voyage.
- Orissa: Região da parte nordeste do Indostão.
Region in the northeastern Hindustan.
- Ormuz: Pequena ilha na entrada do Golfo Pérsico, onde os portugueses possuíram uma importante fortaleza, entre 1515 e 1621.
Small island at the entrance to the Persian Gulf where the Portuguese held an important fortress from 1515 to 1621 (Hormuz).
- Oude Compagnie: A Companhia Velha, primeira companhia holandesa de navegação para as Índias, fundada em Amesterdão em 1594.
The Old Company. The first Dutch company to trade with the East Indies, founded in Amsterdam in 1594.
- Ouvidor: Juiz.
Judge.
- Paderan = Phan Rang.
- Pahang: Sultanato malaio, da costa oriental da península malaia.
Malay sultanate on the eastern coast of the Malaysian peninsula.
- Palanquim: Espécie de liteira, utilizada no transporte de pessoas
Sedan chair used to transport people.
- Paleacate: A localidade de Pulicat, no litoral oriental do Indostão.
A village in Pulicat, on the eastern coast of Hindustan.
- Palembang: Sultanato na costa sudeste de Samatra. O mesmo nome é atribuído ao actual estreito de Bangka.
- Sultanate on the southeast coast of Sumatra. The same name is given to the current Bangka Strait.*
- Pam = Pahang.
- Pamanukan: Porto da costa norte de Java.
Port on the north coast of Java.
- Panaruca = Pamanukan.
- Panay: Uma das ilhas das Filipinas.
One of the Philippine islands.
- Panderan = Phan Rang.
- Paney = Panay.
- Pão = Pahang.
- Parau (dravídico *padavu*): Pequena embarcação oriental, movida a remos e à vela, utilizada na guerra e no comércio, comparada pelos autores portugueses à fusta.
(*from the Dravidian padavu*): Small Oriental vessel with oars and sail used in war and commerce.
- Pardau: Moeda de ouro, de valor variável, que circulava nos entrepostos portugueses do Oriente.
Gold coin of variable value circulating in the Portuguese outposts of the Orient.
- Patacho: Navio de dois ou três mastros, com armação semelhante à nau, que possuía castelos à popa e à proa.
A ship of two or three masts with raised bow and stern.
- Patane: Sultanato malaio da costa oriental da península malaia.
Malay sultanate on the eastern coast of the Malaysian peninsula.
- Paulo de Portugal, Dom: Fidalgo português que em 1622, aquando do ataque holandês a Macau, comandava a Nau do Trato que anualmente estabelecia a ligação entre Goa e o Japão.
Portuguese nobleman who was the captain of the "Black Ship" (which traded from Goa to Japan on its annual voyage) in 1622 when the Dutch attacked Macao.
- Paveses: Protecções improvisadas nas bordas dos navios, com tábuas e outros materiais, contra os tiros inimigos.
Improvised protection on the sides of ships using planks of wood and assorted materials against enemy artillery.
- Paz de Vestefália: Acordo que em 1648 pôs fim à Guerra dos Trinta Anos, que opôs as grandes potências europeias.
1648 agreement that put an end to the Thirty Years War involving the major European powers (Peace of Westphalia).
- Pedra Branca: Ilha isolada, ao largo da costa da província chinesa de Guangdong.
Isolated island of the coast of the Chinese province of Guangdong.
- Pedreiro: Peça de artilharia que disparava projecteis de pedra.
Cannon shooting stone projectiles.
- Pedro Alberto: Jesuíta português, que foi missionário no Tonquim no século XVII.
Portuguese Jesuit who was a missionary in Tonkin in the 17th century.
- Pedro Blanco = Pedra Branca.
- Pedro Tello, Dom: Militar espanhol que participou no confronto naval com Olivier van Noort ao largo de Manila.
Spanish soldier who participated in the sea battle against Olivier van Noort off the coast of Manila.
- Pegu: Antigo cidade do litoral da actual Birmânia.
Ancient city on the coast of modern day Myanmar.
- Peho = Penghu.
- Penghu: O mesmo que ilhas dos Pescadores, arquipélago situado entre o litoral da província chinesa do Fujian e a Formosa, onde os holandeses possuíram durante breve período uma base mercantil.
The same as Pescadores Islands. Archipelago located between the Chinese province of Fujian and Formosa and where the Dutch held a commercial outpost during a brief period.
- Péou = Penghu.
- Pêro Vaz: Religioso português residente em Malaca por volta de 1600.
Portuguese friar living in Malacca around 1600.
- Pescadores = Penghu.

ENCONTROS E DESENCONTROS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA II

Peter Mundy: Viajante inglês que peregrinou extensamente pelo Oriente, visitando Macau na década de 1630. De regresso à Europa, preparou um copioso relato das suas viagens.

English traveller who made an extensive voyage to the Orient and visited Macao in the 1630s. Upon returning to Europe he prepared a detailed account of his travels.

Philippines = Filipinas.

Pieter Nuyts: Entre 1627 e 1629 governou o estabelecimento que os holandeses possuíam na ilha Formosa.

From 1627 to 1629 he governed the settlement that the Dutch held on Formosa.

Phan Rang: Porto da Indochina, na costa sudeste do actual Vietnam.

Port of Indochina, on the southeast coast of modern day Vietnam.

Pico = Picul.

Picul (malaio *pikul*): Antigo peso oriental, equivalente a cerca de 60 kg. *(from the Malaysian pikul): Former Oriental measure of weight equivalent to about 60 kg.*

Pinaça: Embarcação comprida, larga e ligeira, armando remos e velas.

A long, broad light vessel with oars and sails.

Pinhal: Ilha nas proximidades de Macau, no caminho fluvial para Cantão.

Island near Macao, on the river up to Canton.

Pinnacle = Pinaça.

Pintados = Visayas.

Pochanci = *Buzhengshi*.

Pole Blanco = Pedra Branca.

Pole Candore = Pulo Condore.

Pole Cecir = Pulo Cecir.

Pole Cecir de Terre = Pulo Cecir da Terra.

Pole Paniang = Pulo Panjang.

Pole Pon = Singkep.

Pole Timon = Pulo Tioman.

Prince of Orange = Maurício de Nassau.

Príncipe de Orange = Maurício de Nassau.

Proa = Parau.

Províncias Unidas: Confederação de províncias dos Países Baixos que se rebelaram com o domínio de Espanha, que em 1600 reconheceu a sua independência.

Confederation of provinces of the Netherlands that rebelled against Spanish domination gaining recognition of their independence in 1600 (United Provinces).

Pulau Lory: Uma das muitas ilhas situadas ao largo da parte sudeste da península malaia.

One of the many islands off the southeast coast of the Malaysian peninsula.

Pulau Paniau: Uma das muitas ilhas situadas ao largo da parte sudeste da península malaia.

One of the many islands off the southeast coast of the Malaysian peninsula.

Pulo Ai: Uma das ilhas do arquipélago de Banda.

One of the islands in the Banda archipelago.

Pulo Aur: Ilhota ao largo da costa sudeste da península malaia.

Islet off the southeast coast of the Malaysian peninsula.

Pulo Cecir = Pulo Cecir da Terra.

Pulo Cecir da Terra: Ilha situada ao largo da costa sudeste da península indochinesa.

Island off the southeast coast of the Indochinese peninsula.

Pulo Champaló: Culao Chan, ilha situada no extremo meridional do golfo de Tonquim, diante da costa da Cochinchina.

Culao Chan, island located at the southernmost point of the Gulf of Tonkin, off the coast of Cochinchina.

Pulo Condore: A ilha e arquipélago de Côn Son, ao largo do delta do Mekong.

The island and archipelago of Côn Son, off the delta of the Mekong.

Pulo Panjang: Ilha situada ao largo da costa oriental de Samatra.

Island off the eastern coast of Sumatra.

Pulo Tioman: Pequena ilha situada ao largo da costa oriental da península malaia, habitual ponto de escala nas navegações entre Malaca e o litoral da China.

Small island located off the eastern coast of the Malaysian peninsula and a station on voyages between Malacca and the coast of China.

Punta del Fuego: A norte de Nasugbu, na costa de Batangas, na ilha filipina de Luzón.

North of Nasugbu, on the coast of Batangas, on the Philippine island of Luzon.

Queda = Kedah.

Queve: Termo que designa os mercadores de Cantão que desenvolviam negócios em Macau, talvez do chinês *guanghang*.

Term that designates the Canton merchants dealing with Macao, perhaps from the Chinese guanghang.

Quinsai: Nome que o relato de viagens de Marco Pólo atribui à cidade chinesa de Hangzhou.

Name that Marco Polo's book of travels gives to the Chinese city of Hangzhou.

Rajá (sânscrito *raja*): Soberano oriental, não muçulmano.

(from the Sanskrit raja): Oriental non-Muslim sovereign (rajah).

Real de a ocho: Moeda espanhola de prata.

Spanish silver coin (real of eight).

Real of eight = Real de a ocho.

Rodrigo Vaz Pereira Marramaque: Fidalgo português que militou no Oriente durante longos anos, sendo capitão de Malaca entre 1542 e 1544.

Portuguese nobleman stationed in the Orient for many years, captain of Malacca from 1542 to 1544.

Roelof Roeloffsz: Capelão da armada de Jacob van Neck que em 1601 aportou a Macau, autor de um relato da expedição.

Chaplain of Jacob van Neck's armada who landed in Macao in 1601 and wrote an account of the expedition.

Rume: Ilha de Rhun, no arquipélago de Banda, na parte oriental da Insulíndia.

Island of Rhun, in the Banda archipelago in the eastern Insulindia.

Sacatara = Jacatra.

Saint John = Shangchuan.

Salete (malaio *selat*, estreito): Designação atribuída aos pescadores, que também eram piratas, da região de Singapura.

(from the Malaysian selat, straits): Designation given to the fishermen and pirates of the Singapore region.

Salvador Dias: Chinês natural de Macau, que foi capturado pelos holandeses em 1622 quando navegava para Manila a bordo de um navio português. Conseguiu regressar a Macau em 1626, onde redigiu uma relação do seu cativeiro na Formosa.

A Macao-born Chinese who was captured by the Dutch in 1622 when sailing to Manila on board a Portuguese ship. He managed to return to Macao in 1626 where he wrote down a description of his captivity in Formosa.

Samatra: Grande ilha da Insulíndia, fronteira à península malaia.

A large island of Insulindia facing the Malaysian peninsula.

Sambale (malaio *sampah*): Povo miúdo.

(from the Malaysian sampah): Ordinary people.

Sampan = Sampana

Sampana (malaio *sampan*): Pequena embarcação a remos, que também podia armar vela.

(from the Malaysian sampan): Small vessel using oars or sails (sampan).

Sancheo = Shangchuan.

Sancoão = Shangchuan.

Sangihe: Arquipélago situado a nordeste de Sulawesi.

Archipelago northeast of Sulawesi.

EUROPEAN ENCOUNTERS AND CLASHES IN THE SOUTH CHINA SEA II

- Sangley*: Designação atribuída pelos espanhóis aos chineses estabelecidos em Manila, termo provavelmente derivado da palavra *sangli*, que no dialecto do Fujian significa 'comerciar'.
Designation given by the Spanish to the Chinese settled in Manila, probably a term from the Fujianese dialect (sangli) meaning "to trade".
- Sangnijn = Sangihe.
- São João = Shangchuan.
- São Tomé: São Tomé de Meliapor, actual Mylapore, na costa oriental do Indostão.
São Tomé de Meliapor, nowadays Mylapore, on the eastern coast of Hindustan.
- Sebaldt de Weert : Vice-almirante da primeira frota despachada pela VOC em direcção ao Oriente, em 1502.
Vice-admiral of the first fleet sent by the VOC to the Orient in 1502.
- Sebastián Hurtado de Corcuera y Mendoza, Dom: Governador das Filipinas entre 1635 e 1644.
Governor of the Philippines from 1635 to 1644.
- Sebastião Lobo da Silveira, Dom: Governador de Macau entre 1638 e 1644.
Governor of Macao from 1638 to 1644.
- Sebastião Manrique: Agostinho português que partiu para a Índia no início do século XVII, tendo viajado extensamente por todo o Oriente. De regresso à Europa, publicou em Roma o relato das suas viagens orientais. Morreu em Londres em 1669.
Portuguese Augustinian friar who sailed to India at the beginning of the 17th century and travelled extensively in the Orient. Returning to Europe he published, in Rome, the account of his Oriental travels. Died in London in 1669.
- Senado: Designação da câmara municipal de Macau.
Name of the municipal council of Macao (Senate).
- Seyger van Rechteren (1600-1645): Navegador holandês que viajou longamente pelos mares orientais. Regressado aos Países Baixos em finais de 1632, preparou um relato das suas andanças, no qual inclui episódios de anteriores expedições holandesas.
Dutch navigator who travelled extensively on the Oriental seas. Upon returning to the Netherlands in late 1632 he prepared an account of his travels including episodes from former Dutch expeditions.
- Shangchuan: Pequena ilha do litoral meridional da China, nas proximidades de Cantão, utilizada pelos portugueses durante alguns anos como base de trocas comerciais.
Small island off southern coast of China near Canton that was used by the Portuguese for a period of years as a base for trade (Saint John).
- Shibo*: Funcionário chinês, superintendente do comércio marítimo.
Chinese official, superintendent of sea trade.
- Siam = Sião.
- Sião: Antigo reino correspondente à actual Tailândia.
The former name for the kingdom of Thailand.
- Sincan: Povoação da ilha Formosa, nas proximidades de Dayuan.
City on Formosa in the vicinity of Dayuan.
- Sineau = Chinchéu.
- Singkep: Ilha situada ao largo da costa oriental de Samatra.
Island off the eastern coast of Sumatra.
- Sinseau = Chinchéu.
- Solor: Uma das ilhas mais orientais da Insulíndia, a partir da qual se acedia a Timor.
One of the easternmost islands of Insulindia, from which a sea route headed to Timor.
- Soma: Embarcação chinesa semelhante ao junco, utilizada no transporte de mercadorias.
Chinese vessel similar to a junk used to transport merchandise.
- Sombay* = Sumbaia.
- Somber = Songman.
- Songman: Cabo da província chinesa de Zhejiang.
Cape on the coast of the Chinese province of Zhejiang.
- States-General = Estados Gerais.
- Sumatra = Samatra.
- Sumbaia (malaio *sembahyang*): Saudação ao modo oriental.
(from the Malaysian sembahyang): Oriental salutation.
- Sumbanco (javanês *soesoehoenan*): Título régio.
(from the Javanese soesoehoenan): Royal title.
- Sunda: Região da parte ocidental da ilha de Java, que era muito rica em pimenta.
Region in the western part of Java known for its abundant pepper.
- Surabaya: Sultanato da costa norte da ilha de Java.
Sultanate on the north coast of Java.
- Surat = Surrate
- Surrate: Porto indiano do golfo de Cambaia.
Indian port on the Gulf of Cambay.
- Tael (malaio *tahil*): Moeda de conta utilizada no Mar do Sul da China.
(from the Malaysian tahl): Money of account used around the South China Sea.
- Taguima = Basilan.
- Taïovan = Dayuan.
- Taivan = Dayuan.
- Taivão = Dayuan.
- Taprobana: As fontes europeias identificam este topónimo clássico quer com Ceilão, quer com Samatra.
European sources identify this classic toponym as both Ceylon and Sumatra.
- Taprobane = Taprobana.
- Taquessy = *Tijusi*.
- Tartária: Região asiática que confina com o norte da China.
Asian region bordering on the north of China.
- Tartary = Tartária.
- Tatuao = Dayuan.
- Tau-Tsailak: Um dos lugares-tenentes de Zheng Zhilong.
One of Zheng Zhilong's chief officers.
- Tay Youan = Dayuan.
- Tayowan = Dayuan.
- Téllez de Almazán = Cristóbal Téllez de Almazán.
- Tenassarim: Antigo porto do litoral da actual Birmânia.
Old port on the coast of modern Myanmar.
- Terçado: Espada de folha curta e larga.
Short, wide sword.
- Ternate: Porto e ilha do arquipélago de Maluco, onde os portugueses possuíram uma fortaleza durante grande parte do século XVI.
Port and island in the Moluccas archipelago where the Portuguese had a fortress for a large part of the 16th century.
- Texel: Ilha no litoral dos Países Baixos.
Island off the coast of the Netherlands.
- Thieves Bay = Enseada dos Ladrões.
- Thomas Robinson: Um dos mercadores da expedição de John Weddell.
One of the merchants on the John Weddell expedition.
- Tidore: Porto e ilha do arquipélago de Maluco, onde os portugueses possuíram uma fortaleza nas últimas décadas do século XVI.
Port and island in the Moluccas archipelago where the Portuguese had a fortress during the last decades of the 16th century.
- Tijusi*: Funcionário chinês, superintendente de assuntos comerciais.
Chinese official, superintendent of commercial affairs.
- Timor: Uma das ilhas mais orientais da Insulíndia, onde era produzido o sândalo branco.
One of the easternmost islands of Insulindia where white sandalwood was produced.
- Tinhosa: Ave de cor preta, com asas de grande porte, muito referida em antigos textos náuticos portugueses.
Black bird with a wide wing span often mentioned in old Portuguese nautical texts.
- Toia = Duye.

ENCONTROS E DESENCONTOS EUROPEUS NO MAR DO SUL DA CHINA II

Tomás Rodrigues: Jesuíta português, que foi missionário no Tonquim.

Portuguese Jesuit and missionary in the Tonkin region.

Tonking: Região da parte nordeste da península indochinesa, que actualmente corresponde ao norte do Vietname.

Region in the northeast part of the Indochinese peninsula corresponding to modern Vietnam.

Tonquim = Tonking.

Tosa: Porto japonês da ilha de Kyushu.

Japanese port on the island of Kyushu.

Totoc = Dudu.

Touzy = Dusi.

Traquete: O mesmo termo designa o primeiro mastro a contar da proa nos navios com vários mastros, assim como a vela redonda que enverga na parte superior desse mastro.

The first mast counting from the bow on ships with several masts as well as the sail on top of that rig.

Trégua dos Doze Anos: Armistício acordado em 1609 entre a Espanha e as Províncias Unidas da Holanda.

Armistice signed in 1609 between Spain and the United Provinces of Holland (Twelve Years' Truce).

Tsiappe = Shibo.

Tuban: Porto da costa norte de Java.

Port on the North coast of Java.

Tubão = Tuban.

Tuncam = Tonking.

Tusselai = Tau-Tsailak.

Tutão = Dutang.

Twelve Years' Truce = Trégua dos Doze Anos.

Ugulim = Hughli.

United Provinces = Províncias Unidas.

Valeitegui = Punta del Fuego.

Van der Broeck: Um dos capitães da frota que Cornelis Matelief de Jonge conduziu ao litoral da China em 1607.

One of the captains of the fleet that Cornelis Matelief de Jonge took to the coast of China in 1607.

Vasco Barbosa: Mercador português estabelecido em Macau na década de 1660.

Portuguese merchant settled in Macao in the 1660s.

Veniaga (malaio *bernyaga*): Mercadoria.

(from the Malaya bernyaga): Merchandise.

Viagem da China: Trajecto anual entre Macau e o Japão que era atribuído em regime de monopólio ao respectivo concessionário. Este era nomeado pela Coroa ou pelo vice-rei de Goa em nome dela, em regra como recompensa por serviços prestados.

Annual voyage between Macao and Japan granted in exclusivity to a concessionaire appointed by the Crown or by the Viceroy of Goa as a reward for services rendered (China voyage).

Visayas: Arquipélago filipino situado sul da ilha Luzón.

Archipelago south of Luzon in the Philippines.

VOC: Abreviatura de *Vereenigde Oost-Indische Compagnie*, a Companhia Holandesa das Índias Orientais, fundada em 1602 para controlar o comércio entre a Holanda e o Oriente.

Vereenigde Oost-Indische Compagnie, the Dutch East Indies Company founded in 1602 to control trade between Holland and the Orient.

Xareta: Rede de corda que se estendia sobre o convés, para dificultar a entrada de inimigos no navio.

Rope net spread over the deck as an obstacle to enemies attempting to board a ship by force.

Xiamen: Cidade no litoral da província chinesa de Fujian.

City on the coast of the Chinese province of Fujian.

Xiangshan: Ilha e distrito em cuja extremidade sul se situa Macau.

Island and district of which Macao is the southernmost tip.

Wancan: Porto da costa sudoeste da Formosa, nas proximidades de Dayuan.

Port on the southwest coast of Formosa in the vicinity of Dayuan.

Wei bazong: Funcionário chinês, comandante de esquadrão militar.

Chinese official, commander of military squadron.

Westphalia Peace = Paz de Vestafália.

Willem Jansz: Navegador holandês que viajou pelos mares asiáticos, explorando nomeadamente o litoral da Austrália. Foi governador de Banda e de Solor.

Dutch navigator who sailed the Oriental seas exploring the coast of Australia. He was governor of Banda and Solor.

Willem Ysbrantsz Bontekoe: Capitão holandês, que partiu para as Índias Orientais em finais de 1618 e viajou pelo Mar do Sul da China, participando no ataque contra Macau em 1622. De regresso à Holanda, escreveu um extenso relato de viagens.

Dutch captain who sailed to the East Indies in late 1618 and travelled on the South China Sea taking part on the 1622 attack on Macao. Upon returning to Holland he wrote an extensive account of his travels.

William Courteen, Sir (1572-1636): Mercador londrino responsável por alguns dos primeiros empreendimentos ultramarinos da Inglaterra.

London merchant responsible for some of England's first overseas undertakings.

Wybrand van Warwijck: Comandante da primeira frota enviada pela VOC ao Oriente, em 1602. Passou ao largo de Macau em 1604, visitando de seguida a província de Fujian. Regressou à Holanda em Junho de 1607.

Commander of the first fleet sent by the VOC to the Orient in 1602. He sailed past Macao in 1604 visiting the province of Fujian. Warwijck returned to Holland in June 1607.

Zhangzhou: Importante cidade da costa da província chinesa do Fujian, conhecida nas fontes portuguesas como Chinchéu.

Major coastal city in the Chinese province of Fujian known in Portuguese sources as Chinchéu.

Zheng Zhilong: Almirante chinês nomeado pelo último imperador chinês da dinastia Ming, que fora intérprete dos holandeses na ilha Formosa e desenvolvera intensa actividade de pirataria, conhecido nas fontes europeias como Nicolas Iquan.

Chinese admiral under the last Ming emperor. The admiral had been an interpreter for the Dutch on Formosa and was involved in intense piracy. He is known in European sources as Nicolas Iquan.

Zhoushan: Ilhas nas proximidades da cidade chinesa de Ningbo.

Islands in the vicinity of the Chinese city of Ningbo.

Zongbing: Funcionário chinês, comandante do exército provincial.

Chinese official, provincial army commander.