

# Navios, Mercadorias e Embalagens na Rota Macau-Nagasaki

RUI MANUEL LOUREIRO\*

Quando os portugueses conquistaram a cidade portuária de Malaca, nos primeiros anos do século XVI, as províncias meridionais da China foram imediatamente reconhecidas como estratégicas do ponto de vista do comércio asiático. Nessas regiões, durante as décadas de 1520 e 1530, os portugueses recolheram imensos proveitos nos seus negócios informais com os chineses, trocando produtos tropicais como especiarias e madeiras aromáticas por manufacturas como porcelanas, sedas e caixas de cobre. A expressão “negócios da China”, como sinónimo de chorudos proveitos, generalizou-se então na língua portuguesa. A Coroa lusitana tinha estabelecido no Oriente uma vastíssima rede de fortalezas e de feitorias, centrada no território indiano de Goa, mas que se estendia desde a ilha de Moçambique, na costa leste de África, até às ilhas de Maluco, nos limites mais orientais do arquipélago indonésio. Mas as primeiras tentativas de acordo com as autoridades Ming tinham fracassado, de modo que muitos dos negócios que se realizavam nas regiões costeiras da China do Sul eram desenvolvidos de forma ilegal, por associações temporárias, organizadas



para uma ou mais expedições, entre fidalgos portugueses e mercadores asiáticos. As bases deste contrabando luso-sínico deslocavam-se de uma ilha para outra, ao sabor das conjunturas políticas regionais chinesas.<sup>1</sup>

## O ENCONTRO COM O JAPÃO

No início da década de 1540, durante uma dessas expedições, alguns portugueses contactaram o Japão pela primeira vez, aportando a Tanegashima na ilha de Kyushu. A explicação para esta tardia chegada dos portugueses ao arquipélago nipónico continua a ser debatida, mas ela de imediato deu origem a extraordinárias oportunidades comerciais.<sup>2</sup> O Japão atravessava então um longo e violento período de perturbações internas, pelo que as relações oficiais com a China tinham sido interrompidas. Contudo, os japoneses continuavam muito interessados em obter sedas chinesas, que estavam preparados para intercambiar por prata, metal de que dispunham em abundância; e a China, claro, era então o maior comprador mundial de prata. Por isso, os portugueses de imediato aproveitaram esta oportunidade única, assumindo o papel de indispensáveis intermediários entre a China e o Japão, em estreita colaboração com os seus parceiros chineses. A partir de 1544, anualmente, vários navios portugueses oriundos de Malaca, Patane, Ayuthaia rumavam ao Japão, de caminho escalando algum ancoradouro chinês, onde embarcavam

\* Doutorado em História pela Universidade de Lisboa. Director de projecto na Câmara Municipal de Lagos, investigador do Centro de História de Além-Mar (Universidade Nova de Lisboa).

*Ph.D. in History from the Universidade de Lisboa. Project director at Lagos city council (Portugal). Researcher at the Centro de História de Além-Mar (Universidade Nova de Lisboa).*

## ARTE E COMÉRCIO: MACAU, CHINA, EUROPA



Fig. 1 - Mapa da ilha de Kyushu de Manuel Godinho de Erédia, c. 1615.

carregamentos compostos essencialmente de seda, mas incluindo também muitas outras mercadorias; na viagem de regresso traziam sobretudo barras de prata, que eram vendidas nas ilhas ao largo das províncias meridionais da China.

O envolvimento dos portugueses com o tráfico japonês, em virtude das condições de navegação peculiares no mar do Sul da China, tornou essencial a existência de uma base segura no litoral chinês, a partir da qual os seus negócios pudessem ser conduzidos com segurança. Entretanto, por motivos diversos, os mandarins chineses da província de Guangdong

mostraram-se acolhedores face aos navios portugueses, permitindo-lhes desde 1550 que utilizassem como ancoradouro a ilha de Shangchuan e que visitassem as feiras mercantis de Cantão duas vezes por ano. Quando o missionário jesuíta Francisco Xavier faleceu naquela ilha em finais de 1552, pelo menos seis navios de portugueses encontravam-se ancorados em Shangchuan, alguns deles, e nomeadamente uma grande nau, seguindo a caminho do Japão. O tráfico marítimo era muito intenso, e muito em breve a base portuguesa seria estabelecida na península de Macau, um porto na rota para Cantão, onde então existia um posto alfandegário chinês.<sup>3</sup>

Depois de 1557, o estabelecimento de Macau tornou-se permanente, em troca do regular pagamento de direitos alfandegários. As autoridades chinesas, nos seus contactos com os portugueses, tinham concluído que a presença destes podia contribuir para o desenvolvimento da economia local, através das ligações directas ao Japão. Simultaneamente, os navios “bárbaros”, poderosamente armados, poderiam reforçar a segurança nas regiões costeiras do Guangdong, servindo como dissuasores da endémica pirataria marítima. A “fórmula de Macau”, sugestiva expressão de alguma historiografia mais recente,<sup>4</sup> permitiu a acomodação dos portugueses no âmbito do tradicional sistema de relações externas chinesas. E assim, Macau, sob patrocínio português, rapidamente se transformou numa próspera e movimentada cidade portuária, ligando Cantão a numerosos destinos no mar do Sul da China. Previsivelmente, a Coroa lusitana, a partir da longínqua base de Goa, tentou controlar a viagem do Japão desde 1555, através da nomeação anual de um capitão oficial, que, com a sua grande nau, deveria monopolizar o comércio entre Goa, Malaca, Macau e o arquipélago nipónico. Como retorno desta valiosa mercê, o capitão-mor da viagem, para além de alimentar as alfândegas reais, deveria manter alguma espécie de autoridade sobre as muitas comunidades informais de portugueses que existiam em muitos portos do mar do Sul da China, longe da jurisdição do Estado Português da Índia, que estava concentrada na parte ocidental do oceano Índico.

O comércio português com o Japão, baseado em Macau, prolongou-se por quase um século, até 1639, data da expulsão dos portugueses do arquipélago, podendo ser basicamente dividido em quatro períodos distintos. Entre 1543 e 1570, a

## ARTS AND TRADE: MACAO, CHINA, EUROPE

rota do Japão toma forma, enquanto os portugueses exploravam as condições mercantis em diferentes áreas, nomeadamente em termos de facilidades portuárias, taxas locais e produtos disponíveis. Estabelecem-se contactos com diferentes portos japoneses na ilha de Kyushu, nomeadamente Funai, Hirado, Yokoseura ou Kuchinotsu [Fig. 1]. O porto de chegada do “navio negro” ou *kurofune*, como as naus portuguesas eram designadas, também dependia dos desenvolvimentos políticos locais, pois a guerra civil japonesa, de uns anos para os outros, podia tornar alguns destinos inseguros. Muitos dáimios japoneses locais procuravam atrair o comércio português para os seus territórios. E cedo descobriram que os padres jesuítas, activos no arquipélago desde 1549, podiam ser utilizados como um poderoso argumento nas negociações com os *namban* ou bárbaros do sul, pois os missionários europeus, através do ascendente que possuíam sobre os fidalgos mercadores, podiam influenciar o destino final dos navios oriundos de Macau.

Durante este primeiro período, a viagem do Japão era normalmente realizada pela chamada “nau do trato”, uma enorme embarcação mercantil, especialmente destinada ao transporte de mercadorias. Por vezes, era utilizado um navio diferente, o galeão, que embora fosse semelhante à nau transportava mais artilharia. Estes navios, nos primórdios da década de 1550 tinham uma capacidade de 400 até 600 toneladas.<sup>5</sup> A iconografia coetânea ligada à “carreira da Índia” – a rota marítima que ligava Lisboa a Goa – fornece imagens aproximadas do tipo dos grandes navios envolvidos no comércio nipónico.<sup>6</sup> A “nau do trato”, no trajecto entre o rio da Pérola e o Japão, era quase sempre acompanhada por diversas outras embarcações chinesas (juncos, somas ou chós) que pertenciam a armadores portugueses e/ou chineses baseados no porto de Macau.<sup>7</sup> Não abundam as informações sobre estas embarcações veleiras chinesas, mas a respectiva capacidade de carga, de acordo com fontes da época, parece ter variado entre 10 e 30 picos de seda, ou seja, aproximadamente entre 660 kg e 1980 kg.<sup>8</sup> Entretanto, um manuscrito português da primeira metade do século XVII refere que as somas eram navios chineses de 500 ou 600 toneladas, o que as aproximaria bastante das naus de menor porte,<sup>9</sup> enquanto um viajante italiano que passou por Macau em 1638 refere que os chós eram “barcos de 10 remos, com dois homens a cada um e ocupadas por cerca de 20 soldados”.<sup>10</sup>

Relativamente às mercadorias expeditas para o Japão, o “grande navio” largava de Goa, com rumo a Malaca, levando a bordo sobretudo têxteis indianos de algodão, mas também outros produtos, tais como marfim, veludos, cristais, vinho, azeite e armas ligeiras. A viagem demorava cerca de um mês até Malaca, onde uma parte da carga era trocada por mercadorias oriundas do arquipélago indonésio e das regiões continentais do Sudeste Asiático, tais como pimenta, cravinho, madeira de sândalo e lenho-aloés. Mais tarde, em Macau, a maior parte deste carregamento era vendido nas feiras semestrais de Cantão, a troco de sedas, porcelanas, almíscar, ruibarbo, artigos de cobre, raiz-da-china, chá e ouro. A “nau do trato”, depois, largava do ancoradouro macaense para uma jornada de duas ou três semanas até algum porto da ilha de Kyushu, transportando sobretudo sedas e ouro, mas também outras mercadorias, entre as quais figuravam espingardas oriundas da Europa, as quais eram desconhecidas no Japão à data da chegada dos portugueses ao arquipélago.<sup>11</sup> A grande nau portuguesa deixava o Japão alguns meses mais tarde, carregando principalmente prata, mas também artefactos lacados, vestuário de seda, espadas, etc.

O segundo período do comércio entre Macau e o Japão inaugura-se em 1571, quando o porto de Nagasáqui, que possuía excelentes condições náuticas, foi cedido à Companhia de Jesus por Omura Sumitada. O primeiro dáimio cristianizado jogara uma cartada forte, ao tentar atrair o comércio lusitano para um dos mais obscuros centros piscatórios dos seus domínios. Mas obteve total sucesso, pois a partir de então, apesar dos desenvolvimentos políticos que tiveram lugar no arquipélago nipónico, Nagasáqui seria a base estratégica das actividades mercantis desenvolvidas pelos portugueses no Japão. O capitão-mor da viagem do Japão de 1571 já ancorou a sua nau em Nagasáqui, que era então um pequeno ancoradouro com uma população de cerca de 1500 pessoas.<sup>12</sup> Em anos seguintes, a “nau do trato” navegou com regularidade de Goa para Malaca, depois para Macau, e finalmente para Nagasáqui, que em breve se transformou numa movimentada cidade portuária, não só pelo seu envolvimento no tráfico marítimo internacional, mas também porque japoneses cristianizados de outras regiões eram ali atraídos pela presença dos jesuítas e dos portugueses. Curiosamente, as actividades portuguesas na Ásia mais oriental deram origem a dois grandes centros portuários, muito

## ARTE E COMÉRCIO: MACAU, CHINA, EUROPA

diferentes entre si, Macau e Nagasáqui, que basearam o seu rápido e recíproco crescimento na manutenção de fortes ligações mercantis.<sup>13</sup>

OS BIOMBOS *NAMBAN*

Esta foi seguramente a idade de ouro da rota Macau-Nagasáqui, em termos de segurança e de regularidade. Os itinerários marítimos estavam perfeitamente traçados, pois os pilotos portugueses tinham acesso a rigorosas cartas e a detalhados roteiros.<sup>14</sup> Os grandes navios portugueses viajavam ligeiramente armados, não transportando mais de vinte peças de artilharia, pois não tinham de enfrentar ameaças especialmente complicadas.<sup>15</sup> Os portugueses tinham conquistado um lugar próprio entre as muitas comunidades marítimas que cruzavam o mar do Sul da China, onde a superioridade dos seus navios e das suas armas de fogo era devidamente reconhecida. Até 1597, as naus lusitanas apenas falharam a viagem para Nagasáqui seis vezes, quatro por problemas náuticos e duas por distúrbios políticos no Japão.<sup>16</sup> Só as

condições climatéricas, e especialmente os terríveis tufões do mar do Sul da China, se atravessavam no caminho dos eficientes navios portugueses. A capacidade de carga, entretanto, parece ter-se desenvolvido paulatinamente, pois por volta de 1600 circulavam naus com uma armação entre 1200 e 1600 toneladas. Algumas fontes coetâneas mencionam a existência de gigantescos navios de 2000 toneladas, mas a documentação técnica não confirma a existência de tais monstros.<sup>17</sup> Estes pesados navios, extremamente lentos de manobrar, eram especialmente concebidos para a mercancia. Tal como no período anterior, a “nau do trato” anual era acompanhada por um número variável de embarcações menores, sobretudo juncos de Malaca ou de Macau, normalmente sob comando de capitães portugueses.

As grandes naus eram as verdadeiras protagonistas da rota Macau-Nagasáqui, pelo que aparecem repetidamente desenhadas nos biombos *namban*, produzidos no Japão a partir dos anos finais do século XVI.<sup>18</sup> Os biombos eram artefactos portáteis tipicamente nipónicos, constituídos por armações rectangulares de

Fig. 2 - Cortejo de portugueses (pormenor de biombo *namban*, Museu Nacional de Arte Antiga, Lisboa).



## ARTS AND TRADE: MACAO, CHINA, EUROPE

madeira, geralmente em número par, forradas com papel ou com tecido. Para além da sua função eminentemente utilitária, essencial no mundo doméstico japonês para assegurar a compartimentação de espaços interiores, os biombos podiam também servir propósitos estéticos, quando as coberturas de papel ou de tecido eram desenhadas e pintadas. Os biombos decorados, de resto, constituíam uma forma de arte muito específica, e com longas tradições, na Terra do Sol Nascente. Uma das mais emblemáticas publicações da imprensa jesuíta do Japão, o *Vocabulário da Língua de Iapam*, impresso em Nagasáqui em 1603, incluía o vocábulo “Biobu”, descrevendo-o como correspondente a “Hua maneira de painéis grossos que se tem por si em pee, de que uzão os Iapões pera ornato das casas, & pera contra o vento”.<sup>19</sup>

Nas décadas de transição do século XVI para a centúria seguinte, alguns artistas japoneses haviam tido oportunidade de visitar o porto de Nagasáqui, a partir da cidade de Nagoya, onde Toyotomi Hideyoshi fizera construir uma imponente fortaleza em 1591-1592. Na metrópole luso-nipónica, os pintores japoneses puderam observar ao vivo quer os grandes navios portugueses que ali aportavam, quer a compósita massa humana que deles desembarcava, quer ainda toda a multidão de novos animais e de desconhecidos artefactos que eram transportados a bordo, para venda no Japão. Um pouco por todo o arquipélago nipónico começara já a despontar uma verdadeira moda *namban*, que suscitara entre muitos japoneses fenómenos de imitação a nível de vestuário, de maneirismos sociais e de práticas de consumo. Essa moda chegara também às formas artísticas, pois artistas e artesãos já produziam um sem-número de objectos cuja decoração revelava a influência das realidades europeias.<sup>20</sup> Agora, nos últimos anos de Quinhentos, e por influência desse leque de artistas que haviam contactado directamente com os ocidentais em Nagasáqui, começaram também a surgir biombos de influência *namban*, apresentando elaboradas pinturas, que representavam normalmente os grandes navios portugueses ancorados naquele porto da ilha de Kyushu, juntamente com o cortejo multicultural dos seus ocupantes desfilando pela paisagem urbana nipónica, acompanhados de exóticos animais e de incontáveis embalagens e recipientes com as mais diversas formas [Fig. 2]. Objectos de luxo por excelência, estes biombos resultavam normalmente de encomendas efectuadas por personagens de relevo

na vida social nipónica, destinando-se muitas vezes a ofertas de prestígio. Especial relevo merecem as muitas dezenas de biombos produzidos então pelos artistas da Escola de Kano, de que sobrevivem actualmente algumas dezenas.<sup>21</sup>

Um manifesto de carga dos primeiros anos do século XVII<sup>22</sup> apresenta uma listagem detalhada das mercadorias que eram transportadas a bordo de uma típica “nau do trato”, na rota de Macau para o Japão:

Mercadorias	Quantidades	Equivalentes
Seda crua	500 picos	30 000 kg
Retrós	500 picos	30 000 kg
Tecidos de seda com aves	2000 peças	
Ouro	4000 taéis	120 kg
Almíscar	2 picos	120 kg
Alvaiade branco	500 picos	30 000 kg
Fio de algodão	300 picos	18 000 kg
Gangas	3000 peças	
Mercúrio	200 picos	12 000 kg
Chumbo	2000 picos	120 000 kg
Estanho	600 picos	36 000 kg
Raiz-da-china (smilax)	600 picos	36 000 kg
Cerâmica	2000 ranquéis <sup>23</sup>	
Ruibarbo	100 picos	6000 kg
Açúcar branco	70 picos	4200 kg

O carregamento era maioritariamente composto por tecidos (seda e algodão), mas também incluía metais preciosos e comuns (ouro, mercúrio, chumbo, estanho), porcelanas, e drogas valiosas (almíscar, raiz-da-china, ruibarbo, açúcar). O conjunto de todas estas mercadorias caberia perfeitamente numa nau de 500 a 600 toneladas.

Embora não tenha sobrevivido qualquer iconografia portuguesa que documente esta realidade, múltiplas representações gráficas alusivas aos carregamentos trazidos a bordo da grande nau de Macau podem encontrar-se nos biombos *namban*, que avançam com detalhes extremamente realistas, e

ARTE E COMÉRCIO: MACAU, CHINA, EUROPA



## ARTS AND TRADE: MACAO, CHINA, EUROPE

obviamente verosímeis, sobre as operações de descarga das mercadorias que tinham lugar em Nagasáqui. O colorido das cenas e o exotismo das personagens contrastam com a sobriedade dos cenários nipónicos. Aparentemente, os navios de maior porte ancoravam na baía, sendo depois o transbordo de homens, de animais e de mercadorias efectuado por pequenas embarcações movidas a remos. Isto significa que os volumes descarregados das naus nunca podiam ser de grandes dimensões, circunstância que se reflecte nas descrições gráficas contidas nos biombos. Pode assim supor-se que a chegada de uma grande nau ao porto de Nagasáqui poria de imediato em movimento uma multidão de botes da mais variada natureza, que se apressavam a efectuar o transbordo de pessoas e de bens para terra. As estruturas portuárias existentes na cidade, de resto, provavelmente constituídas por cais de madeira, apenas deveriam permitir a acostagem de embarcações de reduzida dimensão e de pequeno calado.

## MERCADORIAS E EMBALAGENS

Um exercício extremamente interessante, que nunca terá sido ensaiado, consiste em tentar estabelecer correspondências possíveis entre as mercadorias listadas na documentação existente e os inúmeros fardos, rolos, caixas, embalagens e recipientes que aparecem regularmente representados nos diversos biombos *namban* sobreviventes. Trata-se, evidentemente, de um exercício de imaginação, já que pouco ou nada se consegue apurar nas fontes disponíveis sobre o modo como as diferentes mercadorias eram embaladas e empacotadas em Macau, para posterior exportação para o Japão. E à partida poderia desde logo especular-se se os produtos desembarcados da “nau do trato” viriam tão elaboradamente acondicionados como sugerem as imagens dos biombos, ou se se trataria apenas de uma representação artística subjectiva, influenciada pela tradicional arte nipónica de empacotar e embrulhar.

Escassos detalhes são hoje conhecidos sobre o sistema de carga das naus portuguesas, sobretudo em portos orientais.<sup>24</sup> Mas não será demasiado arriscado concluir que todas as mercadorias que largavam de Macau seguiam devidamente acondicionadas nos porões dos navios, fossem eles naus de concepção

portuguesa ou juncos de fabrico chinês. Por um lado, por razões de segurança, pois era necessário zelar para que os produtos transportados a bordo, fossem eles naturais ou artesanais, não sofressem danos durante a travessia de várias semanas até Nagasáqui. Assim, havia que ter em conta não só os inevitáveis balanços das embarcações, como os eventuais efeitos da água do mar e das chuvas, que podiam danificar porcelanas, sedas, drogas, víveres e outros bens transportados nos porões. Por outro lado, por motivos de natureza mercantil, já que a apresentação exterior e o acondicionamento de determinadas mercadorias podia contribuir sobremaneira para a respectiva valorização pelos compradores. De resto, tanto a China como o Japão possuíam largas tradições na arte da embalagem, sobretudo em contexto imperial;<sup>25</sup> de modo que não é de todo impossível que manifestações mais populares dessa arte cortesã se estendessem até aos portos meridionais do Celeste Império, e também a Macau, sempre que estava em causa a exportação de mercadorias de maior valor simbólico ou de troca.

*Os grandes navios portugueses  
viajavam ligeiramente  
armados, não transportando  
mais de vinte peças  
de artilharia, pois não  
tinham de enfrentar ameaças  
especialmente complicadas.*

Presentes nos biombos *namban* estão, em primeiro lugar, as enormes jarras martabanas, utilizadas em toda a Ásia marítima. Estas célebres peças de cerâmica, fabricadas em numerosas regiões do interior do Sudeste Asiático, eram sobretudo exportadas a partir do porto birmanês de Martabão, no litoral do antigo Pegu, de onde tomaram a respectiva designação. Os portugueses desde logo as adoptaram a bordo dos seus navios, assim como na vida quotidiana dos numerosos entrepostos orientais onde se estabeleceram. As jarras martabanas de grês, graças à sua estanquidade, eram utilizadas para acondicionar e transportar todo o tipo de géneros, como

Fig. 3 - Transporte de martabanas (pormenor de biombo *namban*, MNAA).

## ARTE E COMÉRCIO: MACAU, CHINA, EUROPA

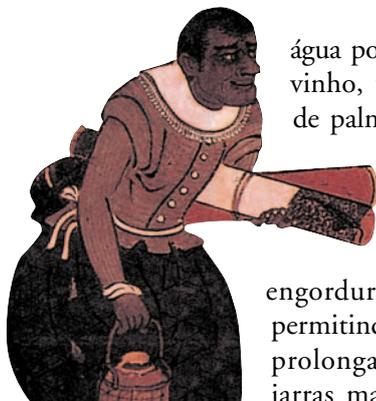


Fig. 4 - Boião  
(pormenor de biombo  
*namban*, MNAA).

água potável, azeite, azeitonas, vinho, urraca (ou aguardente de palma), grãos de pimenta, cabeças de cravinho, frutas secas, etc. O bocal podia ser selado com lacre, com papel engordurado e/ou com barro, permitindo a conservação mais prolongado dos produtos. As jarras maiores podiam mesmo servir para o transporte de peças de porcelana, acondicionadas no seu interior com o auxílio

de palha. Entretanto, para poderem ser movidas com facilidade, as martabanas eram envolvidas em redes de cordame de cairo ou de sisal, que, para além de amortecerem eventuais choques, facilitavam o respectivo transporte com o auxílio de canas de bambu.<sup>26</sup>

Diversos biombos *namban* apresentam estas grandes jarras, ora a bordo de pequenas embarcações, ora transportadas aos ombros de serviçais dos

portugueses, precisamente com o auxílio de bambus [Fig. 3]. Decerto que as martabanas desembarcadas em Nagasáqui não conteriam géneros alimentares essenciais à vida a bordo, mas antes produtos exóticos, destinados ao mercado nipónico, provavelmente almíscar, alvaiade, raiz-da-china, ruibarbo, ou mesmo mercúrio, bens que aparecem mencionados em manifestos de carga portugueses da época.<sup>27</sup> Algumas jarras de menor dimensão que figuram nos biombos, e muito comuns em numerosas regiões asiáticas, poderiam corresponder aos boiões de uvas passas ou de ameixas secas que aparecem referidos na documentação [Fig. 4].<sup>28</sup>

A bordo das naus representadas em alguns biombos, assim como nas mãos de tripulantes que desembarcam, aparecem rolos de tecidos estampados, provavelmente as sedas de melhor qualidade [Fig. 5]. É pouco provável que estes rolos de uma mercadoria especialmente valiosa em contexto nipónico viajassem soltos, como sugere a sua figuração nos biombos. Deveriam antes vir acondicionados em contentores de maiores dimensões, dos quais eram retirados à chegada

a Nagasáqui. O rol acima referido menciona “1700 a 2000 peças duma certa seda ornamentada com pássaros e outros desenhos”,<sup>29</sup> que corresponderiam decerto a estes curiosos rolos amontoados no convés do navio lusitano. A documentação coetânea testemunha que as sedas constituíam uma significativa parcela das cargas da “nau do trato”. Mas para além de sedas coloridas e decoradas, os inventários conhecidos referem numerosos outros têxteis originários do mercado chinês, como cetins, damascos, tafetás, gangas, e também seda crua. Os biombos *namban* apresentam algumas imagens de fardos que podem ser claramente identificados

Fig. 5 - Rolos de sedas (pormenor de biombo *namban*, MNAA).



## ARTS AND TRADE: MACAO, CHINA, EUROPE

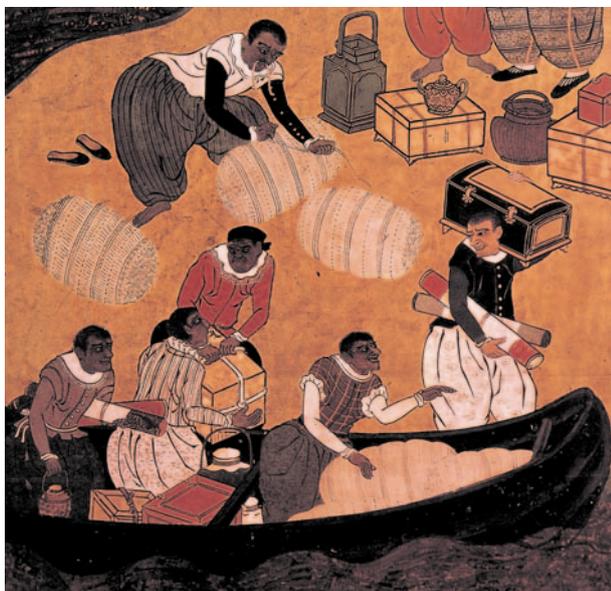


Fig. 6 - Fardos de retrós (pormenor de biombo *namban*, MNAA).

com uma variedade de “seda fiada e torcida que os portugueses chamam retrós”,<sup>30</sup> que aparece mencionada em fontes coetâneas<sup>31</sup> [Fig. 6].

Fig. 7 - Panóplia de embalagens (pormenor de biombo *namban*, MNAA).



Para além de uma enorme variedade de tecidos, as fontes portuguesas registam também a presença a bordo da “nau do trato” de peças de vestuário em grandes quantidades, nomeadamente saias e touquinhas, que eram transportadas em caixas de tamanho grande. Evidentemente, caixas de todos os géneros e feitios abundam nos biombos nipónicos [Fig. 7], muitas das quais, decerto, poderiam conter têxteis chineses, em bruto ou manufacturados. Um documento de cerca de 1600 menciona “seda darca de todas as cores”, produto ainda não identificado.<sup>32</sup> Tratar-se-ia de determinado tipo de sedas, de valor elevado, transportadas em arcas, isto é, ‘seda d’arca’? Um inventário jesuíta de 1618 – numa altura em que a presença de missionários europeus no Japão fora já proibida pelas autoridades nipónicas – refere numerosíssimos caixões despachados para Nagasáqui nesse ano: um dos caixões continha, entre outras mercadorias, cetins, tafetás e damascos; outro, “sayas carmesins do Nankim”; outro ainda, “damascos de Cantão ordinários”; e assim sucessivamente.<sup>33</sup> A forma ou material dos caixões não é especificada, mas através das representações

ARTE E COMÉRCIO: MACAU, CHINA, EUROPA

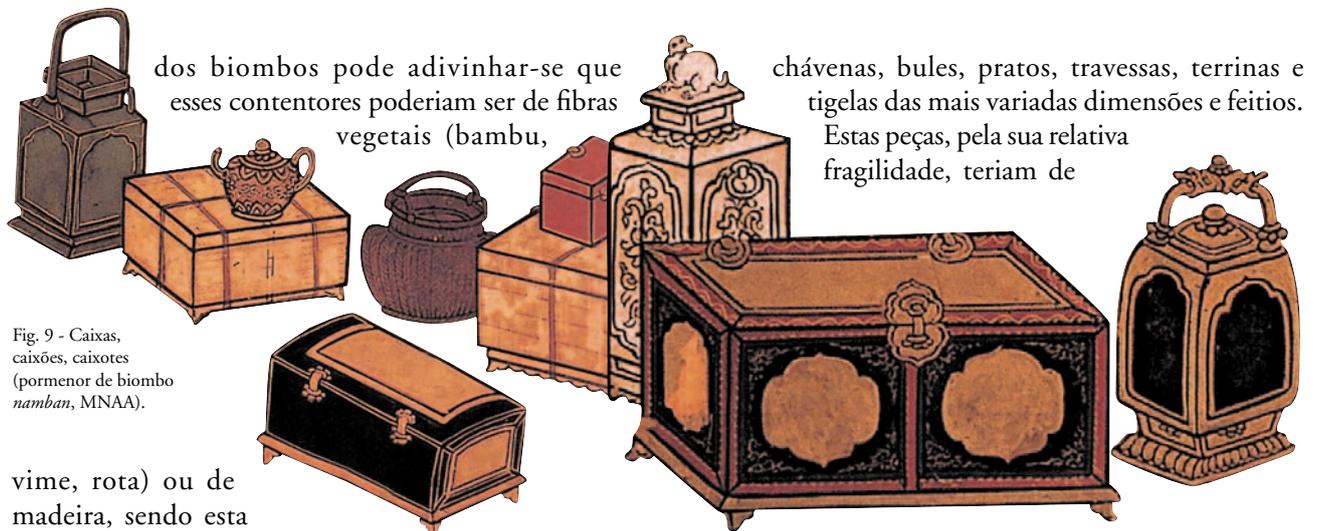


Fig. 9 - Caixas, caixões, caixotes (pormenor de biombo *namban*, MNAA).

dos biombos pode adivinhar-se que esses contentores poderiam ser de fibras vegetais (bambu,

chávenas, bules, pratos, travessas, terrinas e tigelas das mais variadas dimensões e feitios. Estas peças, pela sua relativa fragilidade, teriam de

vime, rota) ou de madeira, sendo esta última em alguns casos lacada, noutros, não [Fig. 8].

Algumas das embalagens representadas seriam destinadas a porcelanas, que num dos inventários de inícios do século XVII já citado são contabilizadas em ranquéis, cada ranquel correspondendo a um conjunto de dez pratos ou travessas. Mas os serviços de porcelana incluíam muitas outras peças, como

ser bem acondicionadas no interior de contentores de diversas formas, com o auxílio de qualquer material isolante ou que minimizasse o impacto dos choques, como a palha, por exemplo. Para além das já referidas jarras martabanas, que também serviam para transportar porcelanas, estas podiam ser exportadas de

Fig. 8 - Caixas variadas (pormenor de biombo *namban*, MNAA).



Macau em barris de madeira (que nunca aparecem representados nos biombos *namban*) ou em caixões de madeira ou de fibras vegetais. Peças de maior valor, como certos bules, vasos ou incensórios, por exemplo, que exigiam um tratamento mais individualizado, podiam ser guardadas em caixas de menores dimensões, que por vezes adoptavam total ou parcialmente a forma da peça que armazenavam [Fig. 9]. Alguns dos biombos mostram mesmo peças de porcelana isoladas, que se destacariam pelo seu valor material ou pelas respectivas qualidades estéticas [Fig. 10].

Os eventuais conteúdos de toda essa panóplia de caixas estão sujeitos a especulação, à falta de evidências documentais

## ARTS AND TRADE: MACAO, CHINA, EUROPE



Fig. 11 - Panóplia de caixas (pormenor de biombo *namban*, MNAA).

seguras [Fig. 11]. Algumas poderiam conter chá, por exemplo, produção chinesa típica, que também era exportada para o Japão. Ou então raiz-da-china, um produto medicinal sínico, alegadamente muito eficaz no tratamento de doenças venéreas, e que aparece nas listas de mercadorias destinadas ao mercado nipónico.<sup>34</sup> Ou ainda almíscar, substância de origem animal utilizada na farmacopeia e em perfumaria. Ou açúcar, branco ou amarelo, uma das exportações típicas chinesas, muito apreciada no Japão.



Outras caixas seriam os típicos *jubacos* japoneses, com várias prateleiras e gavetas, utilizados para transportar alimentos. Outras ainda seriam *fumibacos*, escrivaninhas portáteis, que transportavam papel de arroz, tinta-da-china e instrumentos de escrita (penas ou pincéis). Um documento jesuíta da época menciona o envio para Nagasáqui de “Dous Jubacos, hum destes de trez sobrados, outro de quatro”, e de “Nove fumibancos”.<sup>35</sup>

Outras caixas poderiam conter recipientes menores para tabaco, já que um inventário de 1637 inclui

Fig. 10 - Peças de porcelana (pormenor de biombo *namban*, MNAA).

## ARTE E COMÉRCIO: MACAU, CHINA, EUROPA



Fig. 12 - Presentes especiais (pormenor de biombo *namban*, MNAA).

370 caixas de tabaco lacadas.<sup>36</sup> De resto, a civilização chinesa desenvolvera desde longa data a utilização de contentores das mais variadas dimensões e feitios, que serviam de guarida aos mais diversos bens culturais de uso quotidiano, como comidas e bebidas, drogas e mezinhas, incensos e perfumes, jóias e outros acessórios pessoais. Objectos para usos rituais eram também guardados e transportados em caixas, assim como jogos chineses tradicionais, tal como majongue, diversas variedades de xadrez, dados, etc. [Figs. 12 e 13].

Enfim, o mesmo sucedia com livros chineses, manuscritos ou impressos, que frequentemente eram arquivados em caixas especialmente destinadas a esse

propósito. Em 1592, a nau portuguesa *Madre de Deus*, que navegava no Atlântico de regresso de uma viagem à Índia, foi capturada por embarcações inglesas e levada para Inglaterra. Entre as incontáveis preciosidades que se encontravam a bordo deste gigantesco navio, a documentação da época refere um exemplar da obra *De Missione Legatorum Iaponensium ad Romanam Curiam*, preparada pelos padres Duarte de Sande e Alessandro Valignano, e impressa em Macau dois anos antes. O livro “foi descoberto no interior de uma caixa de madeira de cedro aromático, cuidadosamente embrulhado em fino tecido de calicó”.<sup>37</sup> Um pormenor de um dos biombos *namban* representa um marinheiro

## ARTS AND TRADE: MACAO, CHINA, EUROPE



Fig. 14 - Caixa valiosa (pormenor de biombo *namban*, MNA).

saindo da cabine do castelo da popa da “nau do trato”, transportando nas mãos, com todo o cuidado, uma embalagem vermelha [Fig. 14]. Poderia tratar-se de uma caixa contendo algum livro impresso em Macau? O facto desta cena ser supervisionada por um missionário jesuíta levaria a crer que sim.

As armas ligeiras, que em meados do século XVI eram desconhecidas no Japão, foram introduzidas pelos mercadores lusitanos no arquipélago nipónico, como foi já referido.<sup>38</sup> Muito provavelmente, as primeiras espingardas europeias teriam chegado à Terra do Sol Nascente como ofertas de prestígio, apresentadas às autoridades dos portos onde a “nau

do trato” pretendia acostar. Através do testemunho de Fernão Mendes Pinto, um dos primeiros portugueses a visitar o Japão, sabe-se que as espingardas foram desmontadas pelos artífices nipónicos, para depois serem estudadas com cuidado e reproduzidas com fidelidade em largas quantidades. Como refere o célebre viajante, tendo o seu companheiro de

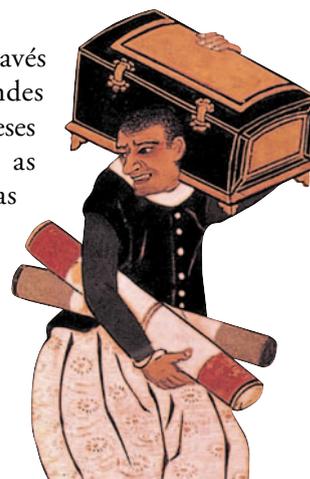


Fig. 13 - Embalagens personalizadas (pormenor de biombo *namban*, MNA).

## ARTE E COMÉRCIO: MACAU, CHINA, EUROPA

viagem Diogo Zeimoto oferecido uma espingarda ao senhor de Tanegashima, foi tamanho o “apetite & curiosidade” que este desconhecido artefacto despertou entre os japoneses, que poucos meses mais tarde já “auia na terra passante de seiscentas” armas de fabrico local. Uma década mais tarde, e ainda de acordo com Mendes Pinto, já haveria no reino de Bungo, um dos dáimios da ilha de Kyushu, “mais de trinta mil” espingardas.<sup>39</sup>

No contexto do mundo cristão, proibições diversas, oriundas dos poderes laicos e religiosos, impediam ou dificultavam a venda de armamento a não-cristãos. Contudo, encontram-se repetidas instâncias de tráfico de armamento no contexto da presença portuguesa no Oriente. O Japão constituía um caso muito particular, já que ao longo da segunda metade do século XVI se desenvolveram comunidades cristianizadas um pouco por todo o arquipélago, circunstância que tornava lícita a venda de espingardas aos nipónicos. Curiosamente, não abundam nas fontes da época referências ao transporte de armas ligeiras a bordo dos navios lusitanos para venda no Japão. Mas decerto que esse comércio era praticado e uma das caixas alongadas que aparece num dos biombos *namban* poderia representar um estojo de arma ou armas, destinado a oferta a personalidade japonesa de relevo [Fig. 15].

## A CONCORRÊNCIA HOLANDESA

A natureza extraterritorial de Nagasáqui – um porto japonês administrado por estrangeiros – não iria durar muito, pois o rápido crescimento da cidade, em virtude das suas ligações comerciais com Macau, e o crescente número de cristãos entre a população japonesa, cedo despertaram a atenção das autoridades centrais nipónicas. Em 1587, na sequência do desaparecimento de Omura Sumitada, o governante japonês Toyotomi Hideyoshi emitiu o primeiro édito anti-cristão e colocou Nagasáqui sob o seu directo controlo.<sup>40</sup> A guerra civil japonesa estava em vias de conclusão, com a imposição de uma forte autoridade central por parte de Hideyoshi; e o cristianismo, com o seu exótico conjunto de regras morais e éticas, por vezes causava confrontos no interior da ordem hierárquica nipónica. A solução lógica, do ponto de vista do poder central japonês, seria eliminar as ideias e as práticas controversas de origem europeia. A médio prazo, esta lógica ditaria o destino dos interesses portugueses no Japão.

Em 1581, Felipe II, o poderoso soberano de Espanha, tornou-se igualmente rei de Portugal, graças a

uma trágica sucessão de eventos que deixou a Casa Real portuguesa sem herdeiros. A unificação com Espanha viria a ter nefastas consequências para os portugueses, pois muito em breve os inimigos norte-europeus da Coroa ibérica lançariam um concertado e sistemático ataque contra as possessões ultramarinas ibéricas. Até então, os holandeses tinham tido livre acesso aos produtos orientais através de Portugal, cujos portos frequentavam regularmente; quando o acesso a este reino lhes começou a ser vedado, decidiram rumar directamente às fontes de abastecimento orientais. Utilizando as informações recolhidas por Linschoten durante o seu período de residência em Goa na década de 1580, uma expedição holandesa rumou directamente ao arquipélago indonésio em 1596, precisamente a área geográfica onde a presença oficial portuguesa era mais ténue. Esta viagem constituiu um enorme sucesso, nomeadamente pelo facto de ter provado que o monopólio português da rota do Cabo, até então inviolável, podia ser quebrado. E nos anos seguintes, dezenas e dezenas de navios holandeses navegaram para o Oriente, a partir de 1602 sob as ordens da *Vereenigde Oostindische Compagnie* (VOC), desafiando abertamente o predomínio ibérico nos contactos europeus com o mar do Sul da China.

Os holandeses não demoraram muito tempo a entender, como os portugueses o haviam feito um século antes, que qualquer envolvimento com o mundo mercantil oriental deveria ser global, para ser duradouro e lucrativo. Isto significava que os recém-chegados norte-europeus teriam de estabelecer feitorias por toda a Ásia marítima, como os portugueses tinham feito antes deles. Assim, a partir de 1600 a viagem do Japão passou a estar sob forte pressão holandesa. Nesse mesmo ano, um navio holandês pilotado pelo inglês William Adams alcançou acidentalmente o litoral do dáimio japonês de Bungo, assim inaugurando as interações holandesas-japonesas. No ano seguinte, uma armada holandesa apareceu ao largo de Macau. Em 1603, a *Santa Catarina*, uma nau portuguesa originária de Macau, carregada com valiosas mercadorias avaliadas em cerca de 30 toneladas de prata, foi capturada pelos holandeses nas imediações de Singapura. No mesmo ano, a “nau do trato” era apresada pelos holandeses junto ao porto de Macau, provocando a perda de 900 mil cruzados (equivalendo a cerca de 27 toneladas de prata) aos mercadores portugueses.

Estes foram anos conturbados para os portugueses na Ásia, pois o assalto às fortalezas e aos navios lusitanos tornou-se uma prática rotineira para os holandeses,

## ARTS AND TRADE: MACAO, CHINA, EUROPE

sobretudo no mar do Sul da China. Os holandeses possuíam navios bem construídos e bem armados, sendo, ao mesmo tempo, navegadores competentes e exímios bombardeiros. Os únicos adversários à sua altura, em águas asiáticas, seriam os portugueses. Mas estes, integrados desde há muito nos circuitos mercantis da Ásia marítima, tinham praticamente abandonado a artilharia pesada a bordo das suas embarcações, transportando apenas armas mais ligeiras. Entretanto, as suas técnicas de combate tinham-se orientalizado, preferindo os combates corpo a corpo aos duelos de artilharia. Ao mesmo tempo, os seus navios, normalmente atulhados de mercadorias, transportavam maior número de passageiros pacíficos do que homens

de armas. Nos primeiros confrontos com os holandeses, indubitavelmente, os portugueses foram apanhados de surpresa.

Neste terceiro período, os portugueses continuaram a utilizar navios de grande porte na carreira de Macau para Nagasáqui. Contudo, a viagem da “nau do trato” foi repetidamente abortada. Em 1607 e 1608, a nau portuguesa não largou de Macau, devido ao bloqueio deste porto pelos holandeses; em 1609 o “grande navio” levou 45 dias a alcançar o Japão, por causa de movimentações holandeses ao longo da costa chinesa; em 1610 a nau portuguesa foi destruída no porto de Nagasáqui num confronto com as autoridades nipónicas;<sup>41</sup> em 1611, 1613 e 1616 a “nau do trato” não rumou ao arquipélago

Fig. 15 - Caixote de armas (pormenor de biombo *namban*, MNAA).



## ARTE E COMÉRCIO: MACAU, CHINA, EUROPA

japonês.<sup>42</sup> Entretanto, desde 1609 que os holandeses tinham obtido autorização para abrirem uma feitoria em Hirado, onde mantiveram um perfil bastante discreto, adoptando uma postura muito diplomática em relação aos japoneses. Os seus relatórios de espionagem, muito certamente, haviam indicado que os portugueses estavam a deparar-se com graves problemas no relacionamento com as autoridades centrais do Japão. Na realidade, os missionários católicos estavam a tornar-se cada vez menos populares, uma vez que o governo nipónico encarava a existência de uma larga comunidade católica como um obstáculo de vulto no processo de unificação política então em curso. Por isso, em 1614 Tokugawa Ieyasu, desde 1603 todo-poderoso xogum, ordenava a expulsão de todos os missionários católicos do território japonês, proibindo ainda todas as actividades relacionadas com o proselitismo cristão.

Condições novas exigiam inovadoras medidas, de forma que as autoridades lusitanas em Goa e em Macau adoptaram diferente estratégia para a viagem de Nagasáqui, inaugurando assim o quarto e último período do relacionamento português com o Japão. A partir de 1618, o “grande navio” foi considerado inapropriado para as condições políticas vigentes no mar do Sul da China, em virtude da sua relativa lentidão face aos navios da VOC. E neste ano, pela primeira vez, uma frota de seis galeotas substituiu a tradicional nau na viagem de Macau para Nagasáqui. As galeotas eram embarcações de menor porte, com um único convés, utilizando velas e remos; como transportavam remos e remadores, para além de poderem navegar à vela, podiam também movimentar-se ou manobrar com tempo calmo, ou mesmo contra o vento. Estavam armadas com poucas mas eficazes peças de artilharia, que poderiam repelir qualquer das muitas embarcações asiáticas que vogavam pelo mar do Sul da China. Tinham cerca de 150 toneladas de capacidade média, embora algumas galeotas armassem até 300 ou 400 toneladas. A opção pelas galeotas era a solução lógica para os problemas que os portugueses tinham de enfrentar na rota Macau-Nagasáqui. Para além de serem fáceis de adquirir, uma vez que os estaleiros luso-indianos produziam numerosas galeotas, estes navios eram fáceis de manobrar e podiam compensar a sua menor capacidade de carga com uma multiplicação de unidades. Por outro lado, não havia qualquer dificuldade em recrutar as necessárias tripulações asiáticas, fosse no Malabar, nos portos malaios ou na própria China. Ao mesmo tempo, os riscos de perdas eram minimizados: se

uma nau fosse capturada ou naufragasse, tal significava a perda de todo o investimento anual na viagem do Japão; mas se uma galeota não alcançasse o seu destino final, isso significava que apenas uma parcela mínima do tráfico anual ficava comprometida.

Os navios portugueses representados nos biombos *namban* são normalmente de grande porte. O que significa, por um lado, que as observações efectuadas pelos artistas nipónicos envolvidos na respectiva produção seriam anteriores a 1618; por outro lado, torna-se difícil saber com exactidão qual o aspecto das galeotas, uma vez que outra documentação iconográfica não abunda nas fontes portuguesas. Aliás, o mesmo sucede com outros tipos de navios utilizados pelos portugueses nos mares orientais nos séculos XVI e XVII. Um manuscrito português de Seiscentos menciona que “Gales, galiotas e nauios ate de quinhentas tonelladas” eram utilizadas na Índia.<sup>43</sup> Entretanto, talvez algum dos desenhos de embarcações incluído no *Itinerario* de Jan Huygen van Linschoten represente uma galeota portuguesa. Existe uma interessante descrição chinesa, datada da década de 1550, de uma galeota portuguesa, que refere que este tipo de navio transportava 200 homens, muitos deles remadores, pelo que se deslocava rapidamente, “mesmo sem vento. Quando os canhões eram disparados e as balas de canhão caíam como chuva, nenhum inimigo conseguia resistir”. Estes navios eram designados como *wugongchuan*, ‘navios-centopeia’.<sup>44</sup>

Assim, nos anos que se seguiram a 1618, os capitães da viagem do Japão recorreram regularmente a armadas de galeotas para efectuarem as suas expedições. Aliás com amplo sucesso, pois se um ou dois navios se perdiam, em virtude de condições climáticas adversas ou por via de interferência holandesa, a maior parte das embarcações oriundas de Macau chegaram sem problemas a Nagasáqui, variando os números anuais entre dois e oito navios. Até à expulsão dos portugueses do Japão, só em 1622 é que nenhum navio português atingiu o arquipélago nipónica, e isto pelo facto de nesse ano a cidade do rio da Pérola ter enfrentado o mais violento assalto lançado pelos holandeses, que atacaram Macau com uma expedição de oito navios e cerca de 800 homens. Informação coetânea revela que as galeotas eram extremamente eficientes no contexto da rota que ligava Macau a Nagasáqui. Depois de 1618, inclusivamente, as exportações portuguesas do Japão aumentaram com regularidade, relativamente ao período de 1604 a 1617:

## ARTS AND TRADE: MACAO, CHINA, EUROPE

## DADOS RELATIVOS AOS ANOS DE 1604 A 1640

Ano	Navios Portugueses	Valor do comércio em kg de prata
1604	1 nau	15 000 kg
1605	1 nau	15 000 kg
1606	1 nau	15 000 kg
1607		
1608		
1609	1 nau	15 000 kg
1610		
1611	1 navio pequeno	
1612	1 nau	15 000 kg
1613		
1614	1 nau	15 000 kg
1615	1 nau	15 000 kg
1616		
1617	1 nau+ 1 navio pequeno	15 000 kg
1618	4 galeotas	26 250 kg
1619	8 galeotas	30 000 kg
1620	4 galeotas	30 000 kg
1621	6 galeotas	30 000 kg
1622		
1623	7 galeotas	30 000 kg
1624	5 galeotas	30 000 kg
1625	5 galeotas	30 000 kg
1626	6 galeotas	30 000 kg
1627	1 pequeno navio	30 000 kg
1628	5 galeotas	
1629	2 navios não especificados	
1630	1 navio não especificado	
1631	3 galeotas	39 375 kg
1632	3 galeotas	37 500 kg
1633	2 galeotas	37 500 kg
1634	1 galeota	18 375 kg
1635	3 galeotas	56 250 kg
1636	4 galeotas	88 125 kg
1637	6 galeotas	74 980 kg
1638	2 galeotas	47 200 kg
1639	2 navios não especificados	
1640	1 navio não especificado	

Nos primeiros quinze anos do século XVII, a “nau do trato”, quando alcançou o seu destino, trouxe anualmente do Japão um carregamento total avaliado em cerca de 15 toneladas de prata. Depois de 1618, esse valor imediatamente duplicou, atingindo as 37,5 toneladas de prata nos primeiros anos da década de 1630, e subindo a um máximo de 88 toneladas em 1636.<sup>45</sup>

Mas os mercadores portugueses nunca se conseguiram dissociar inteiramente dos missionários, que continuaram a viajar para o Japão clandestinos, a bordo dos navios de Macau. Em 1639, na sequência de uma série de ameaças por parte do governo nipónico a respeito do contínuo desrespeito pela proibição de trazer missionários para Nagasáqui, os portugueses eram completamente banidos do Japão. Do ponto de vista do xogunato, que então detinha o poder militar supremo, os cristãos estavam a pôr em causa os esforços dos japoneses para unificarem politicamente todo o arquipélago. Para os mercadores de Macau, a expulsão do Japão significava a perda da sua mais antiga e mais lucrativa rota comercial. Os holandeses, claro, estavam preparados para substituir os portugueses, pois para além de não estarem especialmente motivados para empresas de natureza religiosa, tinham finalmente obtido acesso a importantes carregamentos de seda chinesa, a partir da base que haviam estabelecido na ilha Formosa. **RC**



## ARTE E COMÉRCIO: MACAU, CHINA, EUROPA

## NOTAS

- 1 Vd. Loureiro, *Fidalgos*, pp. 313-396.
- 2 Depois de 1533, significativos avanços tecnológicos na produção da prata japonesa reduziram o respectivo preço relativamente a outras mercadorias, tornando a exportação deste metal para a China especialmente atractiva (Innes, *The Door Ajar*, p. 619).
- 3 Loureiro, *Em Busca das Origens*, pp. 21-61.
- 4 Fok, *The Macao Formula*, passim.
- 5 Boxer, *The Great Ship*, p. 13. Para mais detalhes, vd. Domingues, *Os Navios*, pp. 243-252.
- 6 Cf. *Memória das Armadas*, passim.
- 7 A soma era um grande junco de alto-mar; o chó era uma embarcação menor, movida a remos (Boxer, *Macau*, pp. 59 e 88).
- 8 Boxer, *The Great Ship*, pp. 340-341; e Innes, *The Door Ajar*, pp. 390-391.
- 9 Sousa, *Coriosidades*, fl. 38.
- 10 Boxer, *Macau*, p. 88.
- 11 Vd. Costa, *O Japão*, pp. 71-86.
- 12 Gunn, *Nagasaki*, p. 35.
- 13 Vd. Costa, “Macau e Nagasáqui”, pp. 79-104.
- 14 O primeiro roteiro a incluir Nagasáqui sobrevive numa obra atribuída a Vicente Rodrigues. Vd. Moura, *Roteiros do Japão*, passim.
- 15 Boxer, *The Great Ship*, p. 13.
- 16 Costa, “A route under pressure”, p. 76.
- 17 Vd. a propósito destes gigantescos navios, Steensgaard, “The Return Cargoes”, pp. 13-31.
- 18 Vd. Pinto, *Bombos Namban*, pp. 5-8; e também Carneiro, “The Voyage”, pp. 41-56.
- 19 *Vocabulário*, fl.2 3.
- 20 Vd. Okamoto, *The Namban Art*, pp. 68-95; e Curvelo, “An European artistic city”, pp. 23-35.
- 21 O presente trabalho baseia-se em imagens de bombos *namban* conservados em museus portugueses, nomeadamente no Museu Nacional Soares dos Reis (Porto) e no Museu Nacional de Arte Antiga (Lisboa). Vd. Carneiro, “The Voyage”, pp. 41-56; Sousa, “The Namban Collection”, pp. 57-77; e Pinto, *Bombos Namban*, passim.
- 22 Boxer, *The Great Ship*, pp. 179-181.
- 23 O ranquel correspondia a 10 pratos ou travessas de porcelana.
- 24 Vd. Cruz, *O Sistema de Distribuição*, passim.
- 25 Para um confronto com exemplos mais tardios, vd. *Legados dos Qing*, pp. 47-53.
- 26 Vd. *Le San Diego*, pp. 222-251; e também Daehnhardt, *Potes de Especiarias*, pp. 9-25.
- 27 Cf. Boxer, *The Great Ship*, pp. 179-197.
- 28 Boxer, *The Great Ship*, p. 190.
- 29 Boxer, *The Great Ship*, p. 179 (cf. Boxer, *O Grande Navio*, p.157).
- 30 Linschoten, *Itinerário*, p. 133.
- 31 Boxer, *The Great Ship*, p. 179.
- 32 Boxer, *The Great Ship*, p. 179.
- 33 Boxer, *The Great Ship*, p. 186.
- 34 Boxer, *The Great Ship*, p. 189.
- 35 Boxer, *The Great Ship*, p. 190.
- 36 Boxer, *The Great Ship*, p. 196.
- 37 Loureiro, *Um Tratado*, p. 22.
- 38 Vd., a propósito, Costa, *O Japão*, pp. 71-86; e também Murai, “A Reconsideration”, pp. 19-38.
- 39 Pinto, *Peregrinação*, cap. 134, p. 393.
- 40 Gunn, *Nagasaki*, pp. 37-42.
- 41 Boxer, *Portuguese Merchants*, I, pp. 3-90.
- 42 Costa, “A route under pressure”, pp. 89-93.
- 43 Sousa, *Coriosidades*, fl. 38.
- 44 Ptak, “The Wugongchuan”, p. 74. Cf. Chase, *Firearms*, pp. 155-156.
- 45 Innes, *The Door Ajar*, pp. 379-380.

## BIBLIOGRAFIA

- Boxer, Charles R. *The Great Ship from Amacon. Annals of Macao and the Old Japan Trade, 1555-1640*. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1963.
- Boxer, Charles R. *Portuguese Merchants and Missionaries in Feudal Japan, 1543-1640*. Londres : Variorum, 1986.
- Boxer, Charles R. *O Grande Navio de Macau*. Macau: Fundação Oriente, Museu e Centro de Estudos Marítimos de Macau, 1989.
- Boxer, Charles R. *Macau na Época da Restauração*. Lisboa: Fundação Oriente, 1993.
- Carneiro, Paula. “The Voyage of the ‘Southern Barbarians’ at the Soares dos Reis National Museum: Na Iconographic Analysis”. *Bulletin of Portuguese/Japanese Studies* (Lisboa), vol. 12, 2006, pp. 41-56.
- Chase, Kenneth. *Firearms. A Global History to 1700*. Cambridge: Cambridge University Press, 2003.
- Costa, João Paulo Oliveira e. *O Japão e o Cristianismo no Século XVI*. Lisboa: Sociedade Histórica da Independência de Portugal, 1999.
- Costa, João Paulo Oliveira e. “Macau e Nagasáqui. Os pólos da presença portuguesa no mar da China na segunda metade do século XVI”. In *Portugal e a China – Conferências no III Curso Livre de História das Relações entre Portugal e a China (Séculos XVI a XIX)*. Coord. Jorge Manuel dos Santos Alves. Lisboa: Fundação Oriente, 2000, pp. 79-103.
- Costa, João Paulo Oliveira e. “A route under pressure: Communications between Nagasaki and Macau (1597-1617)”. *Bulletin of Portuguese/Japanese Studies* (Lisboa), vol. 1, 2000, pp. 75-95.
- Cruz, Maria do Rosário S. Themudo Barata A. *O Sistema de Distribuição das Cargas nas Armadas da Índia*. Lisboa: Instituto Nacional de Investigação Científica, 1988.
- Curvelo, Alexandra. “An European artistic city in early modern Japan”. *Bulletin of Portuguese/Japanese Studies* (Lisboa), vol. 2, 2001, pp. 23-35.
- Daehnhardt, Rainier. *Potes de Especiarias nas Naus das Carreiras das Índias do Século XV ao Século XVIII*. Lisboa: Grupo de Amigos do Museu da Marinha, 1997.

## ARTS AND TRADE: MACAO, CHINA, EUROPE

- Domingues, Francisco Contente. *Os Navios do Mar Oceano*. Lisboa: Centro de História da Universidade de Lisboa, 2004.
- Fok Kai Cheong. *The Macao Formula: A Study of Chinese Management of Westerners from Mid-sixteenth century to the Opium War Period*. Honolulu: University of Hawai'i, 1978 [dissertação de doutoramento inédita].
- Gunn, Geoffrey C. *Nagasaki and the Asian Bullion Trade Network*. Nagasáqui: Nagasaki University Southeast Asia Research Center, 1999.
- Innes, Robert L. *The Door Ajar: Japan's Foreign Trade in the Seventeenth Century*. Ann Arbor: The University of Michigan, 1980 [dissertação de doutoramento inédita].
- Le San Diego – Un trésor sous la mer*. Dir. Dominique Carré, Jean-Paul Desroches & Franck Goddio. Paris: Réunion des Musées Nationaux, 1994.
- Legados dos Qing. A Sumptuosa Arte de Embalagem Imperial*. Dir. Chan Hou Seng, Chiu Ieong & Pun Hang Teng. Macau: Museu de Arte de Macau, 2000.
- Linschoten, Jan Huygen van. *Itinerário, Viagem ou Navegação de Jan Huygen van Linschoten para as Índias Orientais ou Portuguesas*. Ed. Arie Pos & Rui Manuel Loureiro. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, 1997.
- Loureiro, Rui Manuel. *Um Tratado sobre o Reino da China dos Padres Duarte Sande e Alessandro Valignano (Macau, 1590)*. Macau: Instituto Cultural de Macau, 1992.
- Loureiro, Rui Manuel. *Em Busca das Origens de Macau*. Macau: Museu Marítimo de Macau, 1997.
- Loureiro, Rui Manuel. *Fidalgos, Missionários e Mandarins – Portugal e a China no Século XVI*. Lisboa: Fundação Oriente, 2000.
- Memória das Armadas*. Ed. Luís de Albuquerque. Macau: Instituto Cultural de Macau, Museu Marítimo de Macau, Comissão Territorial de Macau para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, 1995.
- Moura, Carlos Francisco. *Roteiros do Japão 1. O Primeiro Roteiro de Nagasáqui*. Évora: Junta Distrital de Évora, 1968.
- Murai Shosuke. "A Reconsideration of the Introduction of Firearms to Japan". *The Memoirs of the Toyo Bunko* (Tóquio), vol. 60, 2002, pp. 19-38.
- Okamoto Yoshitomo. *The Namban Art of Japan*. Nova Iorque & Tóquio: Weatherhill & Heibonsha, 1972.
- Pinto, Fernão Mendes. *Peregrinação*. Ed. Adolfo Casais Monteiro. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1988.
- Pinto, Maria Helena Mendes. *Biombos Namban*. Lisboa: Museu Nacional de Arte Antiga, 1993.
- Ptak, Roderich. "The wugongchuan (centipede ships) and the Portuguese". *Revista de Cultura* (Macau), n.º 5, 2003, pp. 73-83.
- Sousa, Gonçalo de. *Coriosidades*. Manuscrito. Biblioteca Geral da Universidade de Coimbra, 1627.
- Sousa, Maria da Conceição Borges de. "The Namban Collection at the Museu Nacional de Arte Antiga". *Bulletin of Portuguese/Japanese Studies* (Lisboa), vol. 12, 2006, pp. 57-77.
- Steensgaard, Niels. "The Return Cargoes of the Carreira in the 16<sup>th</sup> and Early 17<sup>th</sup> Century". In *Indo-Portuguese History: Old Issues, New Questions*. Coord. Teotónio R. de Souza. Nova Deli: Concept Publishing Company, 1985, pp. 13-31.
- Vocabulário da Língua de Iapam*. Nagasáqui: Colégio da Companhia de Jesus, 1603.