

HISTÓRIA DOS PORTUGUESES
NO
EXTREMO ORIENTE

2.º Volume

• MACAU E TIMOR.

O DECLÍNIO DO IMPÉRIO •

Direcção de A. H. de Oliveira Marques

2001

FUNDAÇÃO
ORIENTE

Índice

Prefácio <i>por A. H. de Oliveira Marques</i>	7
PARTE I: O QUADRO ASIÁTICO	11
Introdução <i>por Jorge Manuel Flores</i>	13
PARTE II: MACAU E TIMOR	67
Macau: Os Eventos Políticos. 1 <i>por Jorge Manuel Flores</i>	69
Macau: Os Eventos Políticos. 2 <i>por António Vale</i>	157
População e Sociedade <i>por Susana Münch Miranda e Cristina Seuanes Serafim</i>	229
Os Circuitos Económicos <i>por Susana Münch Miranda</i>	259
Organização Política e Administrativa <i>por Cristina Seuanes Serafim</i>	291
Formas de Expressão Cultural <i>por Maria Augusta Lima Cruz</i>	343
A Arte <i>por Alexandra Curvelo com colaboração de Celina Bastos</i>	423
A Vida Quotidiana <i>por Paulo Drumond Braga</i>	461
Timor: O Protectorado Português <i>por Luís Filipe F. R. Thomaz</i>	493
Índice e proveniência das ilustrações	527

OS CIRCUITOS ECONÓMICOS

por Susana Münch Miranda

A PÓS os reveses militares das décadas de 1650 e 1660, que ditam uma nítida contracção da geografia do espaço de influência oficial portuguesa, o último quartel do século xvii é marcado pela adaptação do Estado da Índia às novas condições do comércio asiático.¹ A perda do controlo das grandes rotas marítimas intra-asiáticas e o predomínio das potências europeias (holandeses e ingleses) sobre os eixos mercantis que ligavam os mercados da Europa e da Ásia exigiam a dinamização de novos espaços económicos e a procura de outras fontes de receita que permitissem assegurar a solvência financeira do império português do Oriente. No esforço de revitalização ensaiado por essa altura insere-se, como é bem conhecido, a integração a partir de 1672 da rota do Cabo no comércio do Brasil, cuja centralidade no sistema comercial dominado pela metrópole se tornava cada vez mais evidente.² Mas não só. As redes de comércio intra-asiático traçadas a partir das possessões portuguesas remanescentes são também alvo de atenção das autoridades oficiais do Estado da Índia.

No que respeita ao Extremo Oriente, as tentativas de extensão do controlo da Coroa sobre os circuitos económicos protagonizados pelos homens de negócio de Macau são bem visíveis ao longo das últimas décadas de Seiscentos, e bem assim nas primeiras décadas do século xviii. Embora nem sempre bem sucedida, esta estratégia suscitou desde logo um conjunto de tensões e conflitos que, durante aquele período, marcam indiscutivelmente o relacionamento entre Macau, representado pelo senado da câmara, e o Estado da Índia. As tentativas de monopolização régia de alguns eixos mercantis no mar da China Meridional esbarram sistematicamente com uma forte resistência macaense, pelo que a preservação da autonomia comercial da cidade, relativamente aos desígnios centrípetos de Goa acabou por constituir um dos vários desafios que se colocaram ao senado durante o período em análise.

Mas, neste âmbito, à cronologia mais ampla do império marítimo português, cuja contracção não deixou de exercer repercussões nos estabelecimentos portugueses do Extremo Oriente, junta-se a conjuntura local vivida em Macau a partir da década de 1660. Por vicissitudes várias, decorrentes do contexto político-asiático e do jogo de forças estabelecido com rivais europeus na luta pelo domínio de mercados, o começo dos anos 60 representa para a cidade o momento mais dramático de uma longa tendência depressiva que já se iniciara na década de 1640 e que durará aproxi-

Na página 258:
Tampa de arca com vista de cidade
portuária chinesa, século xvii.

madamente um século. A contracção do Estado da Índia coincide, assim, com um ciclo particularmente adverso na história da presença portuguesa no Extremo Oriente.

Nesse sentido, a definição da geografia dos espaços económicos onde se movimentam os portugueses estabelecidos em Macau e Timor, ao longo do período em análise, necessita de ser devidamente analisada à luz de vários níveis de contextualização que lhe servem de enquadramento. O contexto fornecido pela presença oficial portuguesa no Oriente, consubstanciada no Estado da Índia, sob cuja jurisdição Macau e Timor se encontram inseridos, é, sem dúvida, um deles. A este acresce o contexto regional, no qual se agrupam as oscilações políticas e económicas dos potentados asiáticos, que condicionam de sobremaneira a viabilidade dos circuitos comerciais onde portugueses e luso-asiáticos se procuravam afirmar. Neste domínio, as vicissitudes do comércio marítimo macaense têm de ser compreendidas não só à luz das conjunturas políticas do Império do Meio, como também dos demais portos da Ásia com os quais Macau mantinha relações mercantis. Por fim, a sobrevivência dos estabelecimentos acima mencionados também se joga num contexto mais amplo da política externa portuguesa onde se insere o relacionamento com potências europeias rivais, cujas ramificações se estendem à Ásia.

É neste quadro complexo, condicionado por várias frentes e sujeito a flutuações conjunturais sucessivas, que os interesses comerciais portugueses no Extremo Oriente se vão procurar afirmar e materializar na construção de um espaço económico próprio. Necessidade tanto mais premente quanto, após a conjuntura adversa iniciada em 1639, com a perda do comércio com o Japão, a viabilidade da presença portuguesa e luso-asiática na região dependia da sua capacidade de reorganização dos seus circuitos de negócio e da exploração de novos mercados, rotas e produtos. São as principais linhas de força da estrutura mercantil que se desenvolve entre a década de 1660 e o terceiro quartel do século XVIII que aqui se procurarão traçar.

A diversificação de mercados enquanto estratégia de sobrevivência: 1660-1700

No âmbito da formação dos rendimentos do Estado da Índia, o contributo das possessões do Extremo Oriente, circunscritas a Macau e a Timor após a perda de Malaca, tinha uma expressão reduzida. Embora esta asserção seja difícil de quantificar, tal realidade prende-se essencialmente com as características da implantação portuguesa nos territórios mencionados.

Em Macau, pelos motivos já devidamente desenvolvidos noutra local, e até finais do século XVIII, a Coroa permanece inexistente enquanto entidade fiscal no território, não se tendo assistido à



concomitante implementação de estruturas administrativas encarregues de proceder à cobrança de direitos sobre aquela que constituía a actividade económica dominante na cidade: o movimento de importação e exportação de mercadorias que se fazia pelo porto.³ A constituição de uma alfândega com este intuito só terá lugar em 1784.⁴ Neste sentido, e até 1640, a principal fonte de rendimento da Coroa decorrente da integração da cidade na jurisdição do Estado da Índia, provinha do monopólio da viagem do Japão. A esta fonte de receita acrescia ainda a cobrança de direitos respectivamente nas alfândegas de Malaca e de Goa e que onerava as sedas, porcelanas e demais produtos que circulavam entre esses portos.

A perda do comércio do Japão (1639-1640) e a queda de Malaca (1641) representam uma alteração significativa a este quadro. Uma vez terminado o exclusivo régio da exploração de uma rota comercial no mar da China, e com a perda da alfândega de Malaca, o contributo dos estabelecimentos portugueses do Extremo Oriente para os cofres do Estado da Índia, circunscreve-se aos direitos alfandegários cobrados em Goa sobre as mercadorias transportadas nas embarcações que faziam a ligação entre a capital do império português do Oriente e Macau. Articulação que, fazendo-se necessariamente pelo estreito de Malaca, dominado pelos Ho-

Tampa de arca com vista de Macau.
China, 1746.

landeses, conheceu algumas restrições. Na realidade, exceptuando o período de tréguas com a Holanda entre 1644 e 1652, os contactos comerciais com Goa, envolvendo zinco e porcelanas, só se reanimaram após a assinatura do Tratado de Haia em 1663.⁵ Deste modo, depois de 1640 e durante as três décadas seguinte, a Coroa não dominou qualquer eixo regional de comércio no Extremo Oriente. As tentativas de extensão do braço do Estado da Índia aos circuitos intra-asiáticos tecidos com base em Macau só se voltariam a fazer sentir no último quartel do século XVII, como adiante teremos oportunidade de ver.

Entretanto, na perspectiva estrita da história de Macau, 1640 representa um ponto de viragem dramático cujos contornos e respectivas soluções encetadas foram já devidamente analisados noutra localidade.⁶ O estabelecimento de ligações mercantis com Macaçar, elevado a principal entreposto mercantil do Sueste Asiático após a queda de Malaca, com Manila (via Macaçar), Cochinchina e Tonquim, bem como o reforço das ligações com Solor e Timor para o comércio do sândalo, permite a viabilidade económica da cidade.⁷

No início dos anos de 1660, esta estratégia de conquista de novos mercados na Ásia do Sueste, para compensar os lucros anteriormente obtidos com a prata japonesa, permanece ainda na ordem do dia. O cenário é, contudo, diverso. A população macaense enfrenta um novo ciclo particularmente difícil, marcado pela necessidade de afirmação da dinastia Qing face à permanência de núcleos de resistência fiéis à dinastia Ming na costa meridional da China. É nesse âmbito que se insere a política de embargo marítimo e de evacuação das populações costeiras, cuja extensão a Macau em 1665 teve efeitos devastadores.⁸ Proibidos de desenvolver livremente a actividade económica que lhes garantia a subsistência, e afectados por restrições colocadas aos abastecimentos provenientes do *hinterland* chinês, os Macaenses vêem ainda a sua frota substancialmente reduzida por confiscações das autoridades da província de Guangdong.

São pelo menos treze as embarcações confiscadas ou destruídas em Macau entre 1663 e 1666.⁹ Neste último ano, seis destes navios, regressados de viagens clandestinas à Cochinchina, Macaçar e Camboja, foram queimados pelos próprios moradores, sob a ameaça de represálias das autoridades do Guangdong.¹⁰

Neste ciclo adverso os Macaenses não hesitaram em solicitar ajuda ao vice-rei. O primeiro pedido de ajuda data de 1661,¹¹ mas é sobretudo em 1667, no auge da crise, que chega a Goa um conjunto de cartas, nas quais se solicitava o envio de reforço militar, de mantimentos, bem como de um embaixador, que, possuindo as qualidades necessárias, pudesse ser enviado ao novo imperador.¹² É neste contexto que, dando resposta às solicitações de Macau, se insere a embaixada de Manuel de Saldanha enviada a Pequim (1667-70) que inicia o designado «século das embaixadas».¹³

Em 1668, com a revogação do édito de evacuação da costa meridional da China, a pressão começa a afrouxar. Macau conseguia sobreviver. Mas o preço a pagar pela sua permanência reve-

lava-se pesado. Uma população reduzida, exaurida de recursos pelas sistemáticas extorsões dos mandarins, e uma capacidade naval diminuída, que alguns anos mais tarde não ultrapassava as dez embarcações.¹⁴ Condições que dificultam a recuperação que se teria de operar.

Para além da instabilidade suscitada pela conjuntura política do império chinês, a década de 1660 representa ainda um conjunto de alterações na teia de ligações mercantis que os mercadores de Macau haviam progressivamente tecido na última vintena de anos.

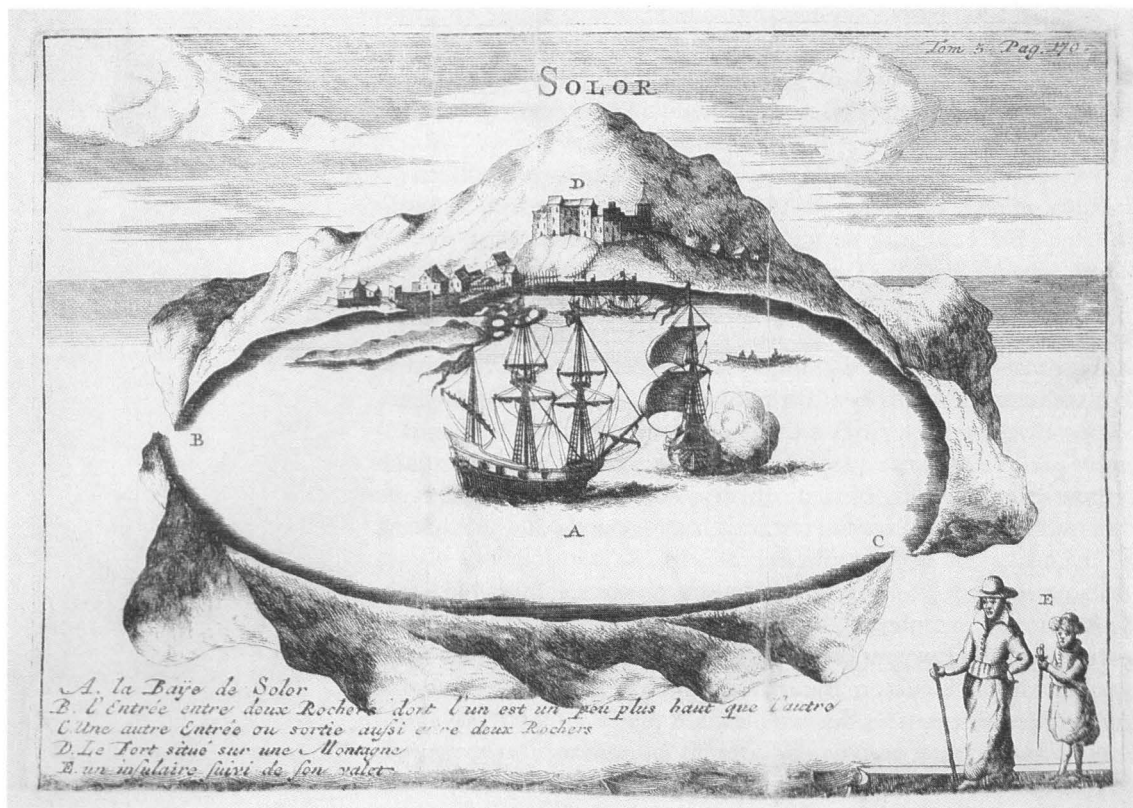
O encerramento do mercado de Macaçar e a expulsão da comunidade portuguesa aí residente foi, sem dúvida, o maior revés sofrido nesta altura.¹⁵ Com efeito, a partir de 1660-1661, Macaçar perde o seu estatuto de porto livre, ao cair na órbita de interesses da Companhia Holandesa das Índias Orientais (VOC).¹⁶ O lucrativo comércio de cravo e pimenta que até àquela data atraía não só portugueses, como também ingleses, dinamarqueses e chineses, àquele que chegou a constituir o maior entreposto comercial do Sueste Asiático, submete-se assim ao controlo da VOC.¹⁷

Por seu turno, os contactos com os portos da Indochina tendem a tornar-se intermitentes depois de 1660. Esta asserção é sobretudo válida para o comércio realizado com o Tonquim, onde os mercadores de Macau, diminuídos na sua capacidade comercial em virtude das pressões decorrentes da política imperial dos Qing, têm ainda de contar com a concorrência chinesa e da VOC nas trocas locais que envolviam seda crua produzida localmente pelas *caixas*.¹⁸ Produzindo lucros cada vez mais reduzidos e não compensadores, as viagens vão perdendo regularidade. O abrandamento das viagens para a Cochinchina ocorre ligeiramente mais tarde sendo visível só depois de 1673.¹⁹

Face a este quadro de alterações, no início da década de 1670 o espaço comercial frequentado pelos comerciantes privados de Macau estava praticamente reduzido às ilhas de Solor e Timor. Situação economicamente delicada para uma cidade que dependia inteiramente da actividade comercial para a sua subsistência. Mais uma vez, a sua capacidade de adaptação a uma nova conjuntura iria ser colocada à prova.

Neste contexto adverso, e na contingência de ter de procurar novos mercados com os recursos muito depauperados, o senado recorreu a um elevado empréstimo junto do rei do Sião em 1669.²⁰ A amortização desta dívida arrastou-se ao longo de várias décadas, só tendo ficado completamente saldada em 1722.²¹ Da mesma forma, a situação precária vivida em Macau encontra eco em Lisboa, com o príncipe regente a ordenar, em 1669 e 1670, que em Goa se prestasse toda a ajuda de gente, munições e mantimentos para que se não extinguísse o comércio daquela cidade.²²

Sob a crescente pressão holandesa efectuada no Sueste Asiático, os esforços dos Macaenses concentram-se na exploração de mercados não dominados pela VOC. No espaço mercantil montado nas décadas de 1670 e 1680, Timor, Sião, Índia, Banjarmasin,



Solor, século XVIII.

Batávia e durante um curto espaço de tempo, Banten, serão os principais destinos das embarcações que partiam de Macau na monção de Dezembro.²³

Com as ilhas de Timor e Solor, as ligações mercantis para o resgate de sândalo não constituíam novidade, estando a sua exploração a cargo dos mercadores de Macau desde 1638, altura em que a Coroa abriu mão do exclusivo da viagem.²⁴ A importância desta articulação, pela qual os Macaenses exerciam o papel de intermediários no abastecimento de sândalo à China, transparece bastas vezes da documentação do último quartel do século XVII. Os direitos cobrados pelo senado da câmara sobre as mercadorias aportadas pelos navios destas viagens eram considerados fundamentais para assegurar as despesas de manutenção da cidade.²⁵ E, ainda no início do século XVIII, António Coelho Guerreiro considerava o comércio de sândalo essencial para a conservação de Macau.²⁶

De notar que o regime de comércio estabelecido com Solor e Timor conhece algumas alterações neste último quartel do século XVII. Em 1672, a Coroa restabeleceu a administração directa das viagens efectuadas com as ilhas de Sunda, nomeando para o efeito um feitor que, em Macau, procederia ao seu controlo efectivo.²⁷ Esta determinação suscitou grande resistência por parte dos comer-

cientes macaenses que, naturalmente, não viam com bons olhos a perda de controlo de uma rota mercantil que lhes permitia realizar lucros significativos no transporte e venda de sândalo na China. Esta ordem acabaria por ser levantada em 1678.²⁸

Contudo, nos anos seguintes, o regime de comércio permaneceu dúbio, com os vice-reis a concederem ainda o exclusivo da exploração das viagens a particulares.²⁹ Em 1689, por alvará do vice-rei, as ligações mercantis a Timor, envolvendo sândalo, são por fim franqueadas aos moradores de Macau, regime que permanecerá em vigor até 1785.³⁰ A distribuição equitativa destas viagens entre todos os proprietários de navios é também salvaguardada na mesma ocasião, por intermédio do sistema de pautas, enviadas cerradas de Goa.³¹ Por último, a participação de todos os moradores nos benefícios decorrentes do transporte e escoamento de sândalo para a China é deixado ao arbítrio do senado, que inaugura a distribuição por bagueação.³²

No Sueste Asiático, durante um curto espaço de tempo, o sultanato de Banten, tomou o lugar anteriormente exercido por Macaçar no abastecimento de especiarias, vindo a fornecer um conjunto de novas oportunidades comerciais aos mercadores de Macau. As embarcações portuguesas provenientes do mar da China Meridional começam a chegar a Banten em 1670, transportando sedas, zinco, porcelanas e chá, que trocavam por pimenta, sal e areca, mercadorias posteriormente escoadas para o mercado chinês.³³ O papel de empório comercial livre em Banten terminou contudo em 1682, data em que os holandeses da VOC, fazendo jus à sua estratégia de eliminação da concorrência, submeteram o sultanato aos seus interesses.

Entretanto, no início da década de 1680, as condições gerais do comércio marítimo inter-regional efectuado no Extremo Oriente sofrem alterações significativas com a abertura da China ao comércio marítimo. Em 1683, a navegação é franqueada aos naturais pelo imperador Kangxi e, dois anos depois, é decretada a abertura do porto de Cantão aos estrangeiros.³⁴ Macau perde, a partir de então, o papel de entreposto exclusivo do comércio e da navegação estrangeira na China que detivera desde meados do século XVI. Na conquista de um espaço próprio no fornecimento do mercado chinês, os concorrentes dos Portugueses são, não só europeus (ingleses e franceses que participam directamente no comércio com Cantão) como também mercadores chineses, cujos juncos sulcam agora livremente os portos do Sueste Asiático. Para permanecer activamente envolvida no comércio da China, uma das soluções que se apresentava à comunidade mercantil macaense residia na procura de mercados de abastecimento alternativos, fora do controlo da VOC.

Entre os últimos empórios comerciais independentes no arquipelago malaio, com potencialidades para o abastecimento de pimenta, figurava o sultanato de Banjarmasin, na ilha de Bornéu. As viagens regulares de navios provenientes de Macau iniciam-se

em finais da década de 1670 e os bons resultados alcançados, quer para os comerciantes directamente envolvidos, quer para o senado, por via dos direitos alfandegários lançados sobre a pimenta entrada em Macau, rapidamente fazem deste eixo comercial um dos nervos vitais para a sobrevivência da cidade.³⁵ Contudo, o relacionamento mercantil com este porto perdeu-se por completo em 1691, depois de uma frustrada tentativa por parte do Estado da Índia em montar uma feitoria fortificada, destinada a assegurar o monopólio régio da comercialização da pimenta banjar.³⁶ Perdia-se assim o acesso ao último mercado produtor de pimenta não controlado pela VOC.

Mais uma vez, em todo este processo, a interferência da Coroa num eixo económico montado e explorado por comerciantes particulares não foi bem recebida pela elite representada no Senado. Rapidamente se instaurou um clima de hostilidade contra os administradores da feitoria, nomeados pelo vice-rei, acusados de sobrepor os seus interesses privados aos interesses do Estado da Índia.³⁷ O estabelecimento de um monopólio português sobre a produção da pimenta banjar acabou por ser mal sucedido em 1691, com o sultão a negar esse exclusivo após confrontos navais que envolveram portugueses, chineses e espanhóis de Manila. Em 1692-93, por iniciativa do senado ainda se procurou-se restabelecer a viagem de Banjarmasin, tendo contudo os navios regressados vazios ou com uma carga muito reduzida.³⁸

Entretanto, os mercadores de Macau não haviam descurado a exploração de outros circuitos mercantis, que se foram proporcionando na sequência da abertura do comércio da China.

É o caso de Batávia. Aproveitando o facto de a companhia não participar directamente com os seus barcos no comércio da China, e dado o desanuiar dos conflitos com a VOC, na década de 1680 os portugueses de Macau envolvem-se fortemente no fornecimento de mercadorias chinesas a Batávia. Em causa estava o abastecimento de chá, produto cujo consumo se começava a vulgarizar na Europa, a troco da aquisição de pimenta, que constituía a principal mercadoria de retorno transportada para os mercados da China Meridional.³⁹

De notar que, no circuito Macau-Batávia, a participação dos Portugueses se restringiu essencialmente ao transporte de carga pertencente a negociantes chineses, a troco do pagamento de fretes.⁴⁰ O capital investido directamente em mercadorias era, pois, reduzido, pelo que esta prática comercial oferecia margens de lucro restritas. Assim o constatava o senado, num assento tomado em 1690, afirmando que ao porto de Batávia «vão três navios, do qual se não deve esperar lucros pois vão carregados de fato dos chineses».⁴¹ A concorrência directa dos juncos chineses no fornecimento de chá à VOC, que acorriam a Batávia em grande número, era igualmente um dado a ter em conta.⁴² Não obstante, a expansão do consumo de chá na Europa e a apetência do mercado chinês por quantidades crescentes de especiarias do Sueste Asiático, justificavam a manutenção desta ligação. Esta viagem continuou, assim, a efectuar-se numa base regular na última década do

século xvii, prolongando-se durante a primeira metade da centúria seguinte.⁴³ A exiguidade de alternativas assim o exigia.

Ainda na década de 1690, perante a constatação do reduzido número de mercados com os quais se mantinham contactos, e apesar do embargo decretado pela administração da Coroa em 1689 sobre a viagem Macau-Manila, o senado procura reanimar este circuito, para o abastecimento de prata, considerada a «coluna que sustenta a terra».⁴⁴ A intensificação destes contactos só iria ocorrer depois de 1700.⁴⁵

Banten, Banjarmasin, Batávia e Manila, para além de Timor: no último quartel do século xvii a estratégia de sobrevivência da cidade continua a ser claramente pautada pela necessidade de diversificação de mercados e de produtos. Contudo, a enorme persistência e capacidade de adaptação dos moradores de Macau às flutuações do quadro político-económico dos portos e regiões por eles demandados, não foram suficientes para ultrapassar o longo ciclo adverso que se iniciara nos anos de 1640. A estratégia monopolista da VOC relativamente aos mercados abastecedores do Sueste Asiático, que se entrelaça nas conjunturas regionais, e as novas condições de concorrência suscitadas pela abertura do comércio da China ao exterior intervinham negativamente na afirmação do comércio português, efectuado com base em Macau, nas linhas de comércio regional daquela área geográfica.

Perante este quadro, nos últimos anos do século xvii, multiplicam-se as menções à ruína do comércio, às dificuldades sentidas por parte do senado em acudir às suas obrigações financeiras, e ao «estado miserável» da cidade».⁴⁶ Correspondendo a uma situação económica difícil, a frequência destas queixas e lamentos necessita, contudo, de ser devidamente analisada à luz de um dado novo: a constituição de uma companhia de comércio, a quem é atribuído o exclusivo do comércio de Mombaça e Moçambique e do sândalo de Timor.

Visando a recuperação do comércio asiático no contexto do império português, a companhia foi constituída em 1690, mas só arrancou em 1694, com a participação de capitais de mercadores goeses.⁴⁷ O desinteresse de Macau é imediato e manifesta-se, em 1695, na recusa em participar na capitalização da companhia, por falta de fundos para investir, em função das grandes perdas havidas nos últimos anos.⁴⁸

Contudo, além do exclusivo do sândalo de Timor, a Companhia de Comércio consegue igualmente obter o monopólio do comércio de Macau para os estabelecimentos portugueses do Estado da Índia. Por provisão do vice-rei, os navios da companhia ficam obrigados ao pagamento dos direitos habitualmente cobrados pelo senado sobre o movimento de importação de mercadorias, condição que determinou a aceitação por parte da cidade do monopólio da companhia no eixo Macau-Goa.⁴⁹ Contudo, os moradores rapidamente se ressentem do constrangimento que aquele

exclusivo representava sobre a sua habitual liberdade de comércio relativamente às viagens de Goa e Timor.

Em 1696 são já visíveis os conflitos entre o senado e o superintendente da companhia, em torno dos direitos pertencentes ao primeiro, situação que motiva diversas queixas e protestos por falta de fundos para acudir às despesas necessárias à conservação da cidade.⁵⁰ No ano seguinte, multiplicam-se as menções ao «estado lastimoso em que de presente se acha esta cidade» e as representações feitas junto da Coroa para que o comércio de Macau fosse excluído do âmbito de actividade da companhia.⁵¹ Em 1698, o pedido é aceite e o comércio entre a Índia e China franqueado aos moradores «por se sustentarem somente dele os que assistem naquela praça».⁵²

Esta vitória não impediu que a comunidade mercante de Macau tivesse de continuar a pugnar pela sua liberdade comercial em relação a Goa. Na realidade, ainda em 1698, o vice-rei António Luís da Câmara Coutinho, constatando que a carreira de navegação da China era frequentemente vítima de ataques de corsários, inaugura o envio anual de uma fragata de guerra, com a função de comboiar a navegação entre a Índia e a China.⁵³ Decisão que sendo inicialmente bem recebida, acabaria por revelar-se contrária aos interesses dos moradores que solicitam o seu fim.⁵⁴ Em causa estava o facto de a fragata da Coroa se assumir como concorrente directa da viagem realizada entre Macau e Goa, por intermédio do transporte de mercadorias chinesas, a troco do pagamento de fretes. Mas as queixas não surtiram o efeito desejado, tendo esta recusa contribuído para diminuir as oportunidades de negócio na articulação com a capital do Estado da Índia.⁵⁵

Sob o signo da concorrência europeia e asiática (1700-1750)

Em Dezembro de 1698 um memorial enviado a Lisboa traçava um quadro sombrio do estado de Macau. A actividade comercial era reduzida e faltavam portos que pudessem ser demandados com proveito. Tendo em conta a importância da mercancia para o sustento dos seus moradores, o seu autor atribui a redução do movimento de navios chegados a Macau à concorrência efectuada pelos Chineses nos portos habitualmente demandados pelos Macaenses. É o caso de Batávia. A este panorama acresce ainda o recrudescer da competição estrangeira nos fornecimentos de sândalo em Timor, por via dos carregamentos efectuados por mercadores chineses provenientes de Batávia.⁵⁶ Os ataques sistemáticos de corsários e as subsequentes perdas de navios (quatro entre 1697 e 1698) constituem outro motivo recorrente para justificar a crise económica que a cidade vive no fim do século xvii.⁵⁷ Importava, pois, continuar a explorar novas rotas e produtos que assegurassem a viabilidade económica da Cidade do Nome de Deus.

Mas a partir dos primeiros anos de Setecentos, a estratégia de sobrevivência desenvolvida por Macau é marcada por um facto relevante: a intensificação do comércio da China com a Europa. Para além dos Holandeses, cuja preponderância no comércio tenderá a diminuir ainda na primeira metade do século XVIII, Ingleses e Franceses aumentam a sua participação no comércio com a China. Os barcos ingleses e franceses que alcançam Cantão crescem em número, contribuindo para a prosperidade e desenvolvimento deste porto.⁵⁸

Naturalmente que o reforço da concorrência europeia no comércio da China e na articulação entre esta e o oceano Índico, conduzido por companhias de comércio, veio reduzir as oportunidades de afirmação comercial dos portugueses estabelecidos em Macau. Contudo, a tenacidade dos negociantes macaenses levou-os a desenvolver alianças conjunturais com os restantes actores do comércio asiático ou a recorrer a práticas comerciais que lhes permitiam continuar a competir em determinados mercados mesmo obtendo lucros reduzidos.

Começemos por analisar, em traços largos, a evolução conjuntural das teias mercantis frequentadas pelos negociantes da Cidade do Nome de Deus nas três primeiras décadas do século XVIII. Duma forma genérica, Timor, Batávia, Manila e alguns portos da costa ocidental indiana dominam a lógica de sobrevivência neste período.

A articulação com Timor continua a enfrentar a competição dos mercadores chineses de Batávia, o que dificultava de sobremaneira o escoamento de sândalo em Cantão, para além de fazer baixar os preços desta madeira.⁵⁹ Os próprios mercadores macaenses transportavam nas suas embarcações sândalo comprado em Batávia para o escoar em Cantão, situação que Goa procurou proibir em 1716 e em 1720.⁶⁰ Três anos depois, perante o recrudescer da concorrência da navegação chinesa, o senado decide não acatar esta ordem, dando assim espaço aos mercadores de Macau para poderem competir pela conquista do mercado de abastecimento de sândalo à China no Sudeste Asiático.⁶¹ O interesse pelo comércio de Timor tende a diminuir na terceira década do século, à medida que outros mercados vão proporcionando oportunidades de negócio.⁶² O próprio clima de instabilidade que se vivia de forma permanente em Timor, e que os oficiais da Coroa tinham dificuldade em debelar, justifica também esse progressivo desinteresse. Em meados do século XVIII, o trato de sândalo efectuado por Macau já tinha pouca expressão e em 1768 a viagem anual a Timor era suprimida.⁶³

O dinamismo do eixo Macau-Batávia que ligava, por intermédio de interesses mercantis, os portugueses de Macau à VOC manteve-se nos primeiros anos de Setecentos para o fornecimento de chá, embora em permanente competição com os negociantes chineses. A excepção a este cenário é constituída pelos anos que medeiam 1716 e 1722, altura em que os Macaenses detêm o ex-

clusivo do comércio externo da China. Esta breve situação conjuntural resulta de um novo embargo marítimo, decretado pelo governo Qing relativamente à navegação sínica e destinado a combater os contactos estabelecidos pelos seus súbditos com Batávia e Manila.⁶⁴

Esta medida conduziu à ausência quase total de embarcações chinesas nestes portos, situação que beneficiou os portugueses de Macau e permitiu um significativo aumento da sua actividade mercantil. Aliás, aproveitando a ausência de concorrência, os Portugueses não só aumentaram o volume global de chá vendido à VOC e o fornecimento de pimenta a Cantão, como chamaram a si a fixação do nível dos preços, papel anteriormente desempenhado pelos Holandeses.⁶⁵

Este surto de prosperidade reflectiu-se no aumento do número de embarcações em Macau, que de cerca de nove ascendem a um total de vinte e três e num volume anual de negócios que orçava os 70 a 80 000 cruzados.⁶⁶ Mas esta conjuntura excepcional conduziu também ao irromper de discórdias entre os moradores, não se evitando uma desequilibrada distribuição dos meios de comércio existentes pelas oportunidades comerciais. Assim, como exemplo, entre 1719 e 1720 viajaram dez navios até Batávia, de que resultaram lucros baixos para os intervenientes, bem como uma redução dos direitos cobrados pelo senado. Reconhecendo a necessidade de organizar este comércio pelos moradores, o vice-rei determinava em 1720 que se enviassem apenas quatro ou cinco navios por ano àquele porto. Do mesmo modo, ordenava ainda que a distribuição das embarcações se fizesse à sorte, num sistema rotativo, à semelhança do que se usava para a viagem de Timor.⁶⁷

Em 1722, o abrandamento da interdição levantada pelos Qing põe fim a esta conjuntura favorável. Os juncos chineses voltam a demandar Batávia e retomam os carregamentos de chá como outrora. A alteração das condições de concorrência dita então o início do desinteresse dos comerciantes de Macau por este circuito cujo exclusivo se perdera.⁶⁸ Mas é só quando a VOC, repensando a sua estratégia, decide iniciar contactos comerciais directos com a China, no início da década de 1730, que o comércio português em Batávia entra em declínio.⁶⁹

Com Manila as viagens prosseguem com alguma regularidade nos primeiros anos do século XVIII, com vista à obtenção de prata. À semelhança do que sucedera com a viagem de Batávia, a organização das viagens de Manila e sua distribuição pelos barcos dos moradores pertencia ao senado.⁷⁰ Contudo, a concorrência das embarcações chinesas no mesmo mercado nem sempre permitia a realização de grandes negócios, que só se puderam perspectivar de uma outra forma com a interdição da navegação marítima chinesa entre 1716 e 1722.⁷¹ Posteriormente, já na década de 1730, o estabelecimento de uma navegação directa entre Manila e Cantão retira espaço de manobra aos Portugueses no domínio desta articulação.⁷²



Feita anualmente numa embarcação armada em Goa, por obrigação da articulação com a capital do Estado da Índia, a viagem Goa-Macau não representava, na perspectiva dos comerciantes da Cidade do Nome de Deus, grandes oportunidades de realização de capital. Para além da competição dos mercadores goeses, activos participantes no trato de mercadorias chinesas e indianas, o pagamento dos direitos alfandegários em Goa cerceava as margens de lucro deste eixo mercantil, tornando-o pouco interessante.

Contudo, a ligação entre os mercados da costa ocidental da Índia e de Cantão apresentava potencialidades que não convinha descuidar. No início do século XVIII encetam-se contactos directos com Surrate, aos quais o vice-rei procura obstar, obrigando todos os navios que dobrassem o cabo Comorim a passar previamente pela alfândega de Goa.⁷³ Não obstante os esforços efectuados pelo senado junto da Coroa para levantar esta disposição, alegando quebra de mercados, a proibição de navegação directa Macau-Surrate tornou-se definitiva em meados da década de 1710.⁷⁴

Para além da fragata oficial, fretada por Goa, e que efectuava a articulação com Macau, em meados da década de 1720, o sena-

Transporte do chá. China Trade, finais do século XVIII-1.º quartel do século XIX.

do era instado pelas autoridades do Estado da Índia a enviar anualmente a Goa, o barco que na monção anterior tivesse assegurado a viagem de Timor.⁷⁵ O que significa que a viagem de Goa se organizaria daí em diante segundo um sistema rotativo, à semelhança das viagens de Timor, Batávia ou Manila.⁷⁶ Medida que não foi bem recebida pelo senado pela «reconhecida ruína que se lhe oferecem em a dita viagem», decorrente da cobrança de direitos alfandegários.⁷⁷ As arbitrariedades perpetradas pelos oficiais da alfândega de Goa, e o facto de esta viagem não proporcionar rendimentos suficientes, sequer para assegurar o pagamento das despesas ordinárias do senado, eram as queixas mais frequentes dirigidas à Coroa, nos anos de 1720 e 1730.⁷⁸

Os contactos encetados pelos moradores de Macau com alguns portos da costa do Malabar, fora da jurisdição do Estado da Índia, foram mais bem sucedidos, no que respeita à isenção da obrigatoriedade das embarcações efectuarem escala em Goa. Com efeito, no início da década de 1730, perante a intensificação da concorrência europeia em Cantão e da competição chinesa nos mercados do mar da China, os portugueses de Macau procuram explorar mercados mais longínquos, começando a demandar um conjunto de portos do Malabar.

Cochim, porto dominado pela VOC, ou Calecute situam-se na rota das embarcações macaenses para a comercialização de produções chinesas (zinco, açúcar, alumínio e porcelana) e de mercadorias indianas (pimenta e sândalo).⁷⁹ E, no que respeita ao comércio efectuado nestes portos, os negociantes de Macau conseguem obter autorização da Coroa, em 1730, para pagar em Goa apenas os direitos das mercadorias que efectivamente fossem descarregadas, ficando as outras livres para venda nos portos do Malabar.⁸⁰

A prossecução da actividade dos Macaenses enquanto intermediários entre a Índia e a China nas décadas de 1740 e 1750, tendo como interlocutores ingleses, franceses e holandeses estabelecidos no Malabar, permite afirmar que «o ponto geográfico central da procura de mercados pelos comerciantes de Macau mudou na década de 1730 do mar da China Meridional para o oceano Índico».⁸¹ E, na sua essência, e não obstante algumas oscilações conjunturais, estava definido o espaço comercial alargado que os portugueses do Extremo Oriente iriam frequentar nas décadas seguintes.

*

Contudo, se a tenacidade dos portugueses de Macau, no sistemático fazer e refazer do seu espaço comercial, lhes permitia assegurar a auto-suficiência, ainda não se revertera a longa tendência depressiva iniciada em meados do século xvii. Mesmo a conjuntura favorável vivida entre 1716 e 1722, motivada pela interdição do comércio marítimo chinês, constituiu uma situação excepcional que não teve continuidade nos anos subsequentes.



THE BRITISH FACTORIES AT CANTON.

E, com efeito, na década de 1730 os sinais de mal-estar acumulam-se. Dois indicadores, estreitamente associados, constituem a face mais visível das dificuldades. Por um lado, a perda de embarcações – dez entre 1728 e 1735, a que se seguiriam outras onze entre 1734 e 1745⁸² – e, por outro, a falta de liquidez do senado para acudir às necessidades mais prementes, situação que conduziu à necessidade de obtenção de empréstimos.⁸³ A difícil situação dos mercadores portugueses no Extremo Oriente, por esta altura, deve-se não só à intensa concorrência europeia e chinesa, que está na origem, aliás, da já caracterizada procura de novos mercados no oceano Índico, como também à redução dos instrumentos essenciais para a condução da sua actividade, neste caso a diminuição da sua frota naval. A estes fenómenos teremos ainda de acrescentar a própria estrutura mercantil da cidade, caracterizada pela falta de coesão dos moradores e por fenómenos de concorrência interna, em que os mercadores de Macau se antagonizavam nos portos por eles demandados.⁸⁴

Entre 1745 e 1757, Macau vive uma nova conjuntura económica e financeira difícil.⁸⁵ Desta vez, para além da fragilidade da organização comercial macaense e da concorrência estrangeira, esta contracção deve-se sobretudo ao culminar de atritos entre as au-

Porto de Cantão, século XVIII.

toridades portuguesas e chinesas. Na realidade, por motivos que se prendem com vicissitudes da política interna do Império do Meio, o governo de Pequim adopta uma política de maior controlo em relação aos europeus que comerciavam em Cantão, que inevitavelmente se estende a Macau. Deste endurecer de posições resultou um embargo do comércio entre portugueses e chineses em Macau e Cantão, que teve como consequências a paralisação da actividade mercantil e a concomitante situação financeira difícil do senado da câmara.⁸⁶ Só a alteração da política de Pequim em relação os estrangeiros iria alterar este quadro.

A lenta recuperação (da década de 1750 a finais do século xviii)

Em 1757, com a redefinição da política chinesa em relação ao comércio marítimo e o levantar das restrições de residência e de comércio aos mercadores estrangeiros, dava-se início a um novo período na história de Macau, caracterizado já por uma lenta recuperação económica.

A essa recuperação não é totalmente alheia a presença de mercadores estrangeiros na cidade. Por determinação dos Chineses, os estrangeiros que quisessem comerciar com Cantão, só poderiam permanecer no porto durante o período de vigência da feira. Macau torna-se assim residência temporária ou fixa de todos quantos conduzissem negócios com a China através de Cantão, sobretudo dos representantes das grandes companhias de comércio europeias.⁸⁷ Embora o aumento da permanência de mercadores estrangeiros não fosse inteiramente bem recebido pelos Macaenses, a sua presença acabaria por ser tolerada. A intensificação global do movimento comercial e os benefícios daí decorrentes, nomeadamente em matéria dos rendimentos do senado, bem como a possibilidade de se proceder a investimentos de capital nessas companhias assim o justificava.⁸⁸

Para além disso, uma vez ultrapassados os impedimentos relacionados com a política interna do império chinês, os negociantes de Macau retomam os contactos comerciais com os portos frequentados na primeira metade do século.

Duma forma geral, as grandes zonas geográficas, que polarizam o comércio protagonizado pelos portugueses do Extremo Oriente neste período, são a costa ocidental da Índia, Bengala, arquipélago malaio e Timor, para onde se continua a dirigir anualmente o navio da viagem oficial.⁸⁹ A estas grandes regiões junta-se, a partir de 1773, a reabertura da viagem da Cochinchina ao comércio macaense, ligação que se havia interrompido em 1750.⁹⁰

Concretamente, em termos de portos de destino, as rotas do comércio de Macau dirigem-se principalmente para Goa, Surrate, Bombaim, Batávia, Donnay e Talangana (Cochinchina), bem como

Timor.⁹¹ Manila continua também a ser um destino demandado neste último quartel do século XVIII, embora já sem o significado económico de outras épocas.⁹² Nas grandes linhas mercantis integrava-se ainda uma série de outros portos secundários. É o caso dos portos malaios, tocados pelos navios que efectuavam as rotas que se dirigiam a Goa ou a Bengala.

No todo, o comércio protagonizado por Macau congrega destinos muito diversos, que evidenciam a multiplicidade de mercados explorados com vista ao abastecimento do mercado chinês. Noz de areca, pimenta, algodão, cânfora, marfim, sândalo são alguns dos produtos transportados pelas embarcações macaenses, enquanto a carga de exportação se compunha sobretudo de chá, porcelanas e lacas.⁹³

Correspondendo ao reanimar do sistema de trocas, a frota naval de Macau tende a engrossar no período em análise. Um indicador significativo da evolução económica favorável que se vive em Macau nesta conjuntura, é constituído pelo aumento do número de embarcações que compõem a sua frota naval. Entre 1771-1774, a frota naval de Macau incluía catorze embarcações, número que chegará às vinte e quatro na década de 1790.⁹⁴

Entretanto, e à medida que se caminha para os últimos anos do século XVIII, a evolução económica da cidade de Macau será determinada por uma nova conjuntura, cujos reflexos se estenderão no século seguinte. A partir da década de 1780, o comércio europeu em Cantão aumenta exponencialmente, em virtude da intensificação da venda de ópio à China. Embora sob a crescente concorrência inglesa nesta actividade, os portugueses de Macau envolvem-se também fortemente no comércio do anfião. As viagens com destino a Bengala aumentam progressivamente e, ainda em finais do século XVIII, o trato do ópio assume um papel central nas actividades mercantis conduzidas pelos Macaenses. E, não restam dúvidas, de que a rentabilidade económica deste comércio é um facto central para explicar a prosperidade económica de Macau durante o primeiro quartel do século XIX.⁹⁵ Mais uma vez, também nas últimas décadas do século XVIII, os homens de negócio de Macau procediam a uma nova adaptação aos mercados envolventes, aproveitando com sucesso, a procura crescente de anfião por parte da China.

NOTAS

¹ Sobre a contracção do império português do Oriente neste período, mercê de pressões externas exercidas por poderes europeus concorrentes e por alterações ocorridas no xadrez político-asiático, cf. Sanjay SUBRAHMANYAM, *The Portuguese Empire in Asia (1500-1700). A political and economic history*. Londres: Longman, 1993, p. 172 e ss.

² Sobre a integração da rota do Cabo no comércio do Brasil, cf. José Roberto do Amaral LAPA, *A Babia e a Carreira da Índia*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1968, pp. 21-22 e 255. Para uma perspectiva global, veja-se também Joaquim Romero MAGALHÃES, «As Tentativas de Recuperação Asiática», in Francisco Bethencourt e Kirti Chaudhuri (Dir.) *História da Expansão Portuguesa*, vol. III, *O Brasil na Balança do Império (1697-1808)*. Lisboa: Círculo de Leitores, 1997, pp. 43-59.

³ Cf. Susana Münch MIRANDA e Cristina Seuanes SERAFIM, «Organização Política e Administrativa», in A. H. de Oliveira Marques (Dir.), *História dos Portugueses no Extremo Oriente. Em torno de Macau*, vol. I, tomo I. Lisboa: Fundação Oriente, 1998, pp. 274-276.

⁴ «Carta de lei e regimento para a alfândega da cidade de Macau», 29 de Março de 1784, publicada in *Instrução para o Bispo de Pequim e outros documentos para História de Macau*, Ed. de Manuel Múrias. Macau: Instituto Cultural de Macau, 1988, pp. 68-96.

⁵ Cf. John E. WILLS JR., «The Survival of Macau, 1640-1720», in Jorge dos Santos ALVES, (Ed.), *Portugal e a China. Conferências no II Curso Livre de História das Relações entre Portugal e a China (séculos XVI-XX)*. Lisboa: Fundação Oriente, 1999, p. 111.

⁶ Cf. Jorge FLORES, «Macau: no fio da navalha», in A. H. de Oliveira Marques (Dir.), *História dos Portugueses no Extremo Oriente. Em torno de Macau*, vol. I, tomo II. Lisboa: Fundação Oriente, 2000, p. 215 e ss.

⁷ Para uma perspectiva global sobre a constituição do novo espaço comercial montado pelos Macaenses no Sueste Asiático, cf. George Bryan de SOUZA, *A Sobre-vida do Império: os Portugueses na China (1630-1754)*. Lisboa: Publicações D. Quixote, 1991, p. 111 e ss.

⁸ O embargo marítimo destinava-se a esmagar a influência de Zheng Chenggong (Koxinga, de acordo com a designação europeia) na costa meridional da China. Sobre os acontecimentos que quase conduziram à extinção da cidade na década de 1660, cf. John WILLS JR., «The Survival of Macau, 1640-1720», in *ob. cit.*, p. 114 e ss.

⁹ Cf. G. Bryan de SOUZA, «Commerce and capital: Portuguese maritime losses in the South China Sea, 1600-1754», in *As Relações entre a Índia Portuguesa, a Ásia do Sueste e o Extremo Oriente*. Actas do VI SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE HISTÓRIA INDO-PORTUGUESA, Edição de Artur Teodoro de Matos e Luís Filipe Thomaz. Lisboa-Macau, 1993, pp. 346-347.

¹⁰ Informação veiculada pelo padre Luís da Gama. Cf. J. F. Marques PEREIRA, «Uma ressurreição histórica. Páginas inéditas dum visitador dos jesuítas (1665-1671)», in *Ta-ssi-yang-kuo. Arquivos e Anais do Extremo Oriente Português*. Lisboa, vol. I, 1899-1900, p. 114.

¹¹ *Assentos do Conselho de Estado*, ed. de Panduronga Pissurlencar. Bastorã-Goa: Arquivo Histórico do Estado da Índia, 1956, vol. IV, doc. 22, pp. 68-71, 13/XI/1661.

¹² ACE, vol. IV, doc. 69, p. 178, 11/III/1667 e doc. 72, pp. 180-184, 27/IV/1667.

¹³ Expressão que se deve João de Deus RAMOS, «A missão do Padre Francisco Cardoso S. J.», in *As Relações entre a Índia Portuguesa, a Ásia do Sueste e o Extremo Oriente*, p. 83. Sobre a embaixada de Manuel de Saldanha, vide Isaú SANTOS, «A Embaixada de Manuel de Saldanha à China em 1667-1679», in *As Relações entre a Índia Portuguesa, a Ásia do Sueste e o Extremo Oriente*, pp. 405-436.

¹⁴ Sobre a contracção demográfica verificada neste período de crise, cf. Susana MIRANDA e Cristina Seuanes SERAFIM, «População e Sociedade», capítulo incluído neste volume (pg. 229). Sobre o número de embarcações disponível em Macau em 1685, cf. Andrew LJUNGSTEDT, *Historical Sketch of the Portuguese Settlements in China and of the Roman Catholic Church and Mission in China and Description of the City of Canton*. Hong Kong: Viking Hong Kong Publications, 1992, p. 68.

¹⁵ Cf. C. R. BOXER, «Francisco Vieira de Figueiredo e os Portugueses em Macassar e Timor na época da Restauração (1640-1668)», in *Boletim Eclesiástico da Diocese de Macau*, 36 (434), Maio, 1940, p. 728.

¹⁶ Cf. George Bryan de SOUZA, *A Sobrevivência do Império*, p. 112 e ss. Sobre o relacionamento com a Cochinchina após a perda do comércio do Japão, cf. Pierre-Yves MANGUIN, *Les Portugais sur les Côtes du Viêt-Nam et du Campa. Étude sur les routes maritimes et les relations commerciales, d'après les sources portugaises (XVI^e, XVII^e, XVIII^e siècles)*. Paris: École Française d'Extrême-Orient, 1972, p. 199 e ss.

¹⁷ Cf. Roderich PTAK, «A China meridional e o comércio marítimo no Este e no Sudeste da Ásia», in *Povos e Culturas*, n.º 5 (1996), p. 207.

¹⁸ Cf. George Bryan de SOUZA, *A Sobrevivência do Império*, pp. 133-146.

¹⁹ Cf. Pierre-Yves MANGUIN, *Les Portugais sur les Côtes du Viêt-Nam et du Campa*, p. 210 e ss.

²⁰ Este empréstimo destinava-se também a suportar as despesas motivadas pela embaixada de Manuel de Saldanha a Pequim. Cf. Isaú SANTOS e Vasco GOMES, *Relações entre Macau e Sião. Documentos para a sua História existentes no Arquivo Histórico de Macau*. Macau: Instituto Cultural/Fundação Oriente, 1993, p. 10.

²¹ Cf. *AM*, 1.ª série, vol. I, n.º 3, 1929, p. 171, 1722.

²² AHG, Livro das Monções, n.º 34, fl. 104, 23/III/1669 (*Boletim da Filmoteca Ultramarina Portuguesa*, n.º 33-34, 1968, p. 439) e Livro das Monções, n.º 36, fl. 44, 6/II/1670 (*BFUP*, n.º 33-34, 1968, p. 514).

²³ BA, 51-VII-2, Miscelânea Ultramarina, fls. 246-251, «Memorial do que contem a cidade de Macau e suas fortalezas e das mais circunstâncias que importam para o bem e conservação dela, assi pera o serviço de Deus como o de Sua Magestade que Deus guarde» (c. 1680), publicado por Maria Manuela Sobral BLANCO, *O Estado Português da Índia. Da Rendição de Ormuz à perda de Cochim (1622-1663)*, vol. II. Lisboa: Dissertação de doutoramento, 1992, Apêndice Documental, p. 770 e ss.

²⁴ Cf. Artur Teodoro de MATOS, *Timor Português (1515-1769). Contribuição para a sua história*. Lisboa: Instituto Histórico Infante D. Henrique/Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, 1974, pp. 175-176.

²⁵ Sobre os interesses de Macau no comércio com Timor, cf. A. Teodoro de MATOS, *Timor Português*, pp. 181-185.

²⁶ Artur Teodoro de MATOS, «Timor and the Portuguese Trade in the Orient during the 18th Century», *As Relações entre a Índia Portuguesa, a Ásia do Sueste e o Extremo Oriente*, p. 438.

²⁷ Nesse âmbito enquadra-se a determinação emanada por Lisboa relativamente à constituição de uma junta que tratasse de todos os assuntos relativos às viagens a Timor. Cf. AHG, Livro das Monções, n.º 37, fl. 126-126v.º, s.d. (*BFUP*, n.º. 35-37, 1968, p. 78); e AHG, Livro das Monções, n.º 37, fls. 123-123v.º, s.d. (*BFUP*, n.º. 35-37, 1968, pp. 26-27). A presença do feitor em Macau é referida no «Memorial da cidade de Macau» (c. 1680), publicado por Manuela BLANCO, *ob. cit.*, p. 770.

²⁸ Cf. Artur Teodoro de MATOS, «Timor and the Portuguese Trade in the Orient during the 18th Century», *As Relações entre a Índia Portuguesa, a Ásia do Sueste e o Extremo Oriente*, p. 438.

²⁹ Cf. alvará de D. Rodrigo da Costa (1689) publicado por Manuel MÚRIAS, *Instrução ao Bispo de Pequim e outros documentos para a História de Macau*, pp. 229-230.

³⁰ Cf. Artur Teodoro de MATOS, «Timor and The Portuguese Trade, in the Orient», in *ob. cit.*, pp. 438-439.

³¹ Este sistema pressupunha a consignação de todos os proprietários de navios nas listas nas pautas enviadas de Goa, que seriam abertas, uma por ano, em vereação, de forma que, mais cedo ou mais tarde, todos acabariam por fazer as viagens de Timor e Solor. A título de exemplo, veja-se o termo feito em mesa de vereação a 26 de Setembro de 1689 publicado in *AM*, 3.ª série, vol. I, n.º 1, 1964, pp. 13-14.

⁵² A expressão *bague*, deriva do concaninim e significa participação em propriedade ou negócio comum. Por conseguinte, segundo Sebastião Rodolfo D'ALGADO, bagueação será a distribuição do que é comum pelos interessados (*Glossário Luso-asiático*, vol. I, Nova Deli: Asian Educational Services, 1988, pp. 77-78). Veja-se, como exemplo, o termo feito em vereação sobre a distribuição do *bague* das viagens de Timor de 3 de Setembro de 1695, publicado in *AM*, 3.ª série, vol. I, n.º 3, 1964, p. 151.

⁵³ Cf. George Bryan de SOUZA, *A Sobrevivência do Império*, pp. 148-150.

⁵⁴ Cf. Roderich PTAČ, «A China Meridional e o comércio marítimo no Este e no Sudeste da Ásia», in *ob. cit.*, pp. 209-210.

⁵⁵ Em 1690, a entrada de 10 000 picos de pimenta provenientes de Banjarmasin havia permitido ao senado suprir parte das suas despesas. Cf. *AM*, 3.ª série, vol. I, n.º 1, 1964, pp. 49-50, 11/XI/1690. O pico ou *picul* medida utilizada no Extremo Oriente, equivalia a 100 cates ou a 60 quilogramas. Cf. Sebastião Rodolfo D'ALGADO, *Glossário Luso-asiático*, vol. II, pp. 208-209.

⁵⁶ Sobre os contactos entabulados com Banjarmasin, cf. George Bryan de SOUZA, *A Sobrevivência do Império*, pp. 153-18 e Jorge dos Santos ALVES, «Dois sonhos portugueses de negócio e evangelização na Insulíndia», in *As Relações entre a Índia Portuguesa, a Ásia do Sueste e o Extremo Oriente*, p. 247 e ss.

⁵⁷ Cf. *AM*, 3.ª série, vol. I, n.º 1, 1964, pp. 25-26, 4/I/1690.

⁵⁸ Cf. *AM*, 3.ª série, vol. I, n.º 2, 1964, pp. 79-80, 10/I/1692; *AM*, 3.ª série, vol. I, n.º 2, 1964, p. 101, 10/VI/1693.

⁵⁹ Cf. Roderich PTAČ, «Chineses, Portugueses e Neerlandeses no comércio do chá entre a China e o Sudeste da Ásia (1600-1750)», in *Revista de Cultura*, n.º 18 (II Série), Janeiro-Março, 1994, p. 18.

⁶⁰ Cf. George Bryan de SOUZA, *A Sobrevivência do Império*, pp. 158-160.

⁶¹ Cf. *AM*, 3.ª série, vol. I, n.º 1, Fev. 1964, pp. 45-46, 12/X/1690.

⁶² Cf. Roderich PTAČ, «A China Meridional e o comércio marítimo no Este e no Sudeste da Ásia» in *ob. cit.*, pp. 210-211

⁶³ Cf. G. Bryan de SOUZA, *A Sobrevivência do Império*, p. 162 e ss.

⁶⁴ Cf. *AM*, 3.ª série, vol. I, n.º 1, 1964, pp. 45-46, 12/X/1690.

⁶⁵ Sobre as vicissitudes da ligação Macau-Manila, vide Benjamim Videira PIRES, *A Viagem de Comércio Macau-Manila nos Séculos XVI a XIX*. Macau: Centro de Estudos Marítimos, 1987, p. 8 e ss.

⁶⁶ Cf. *AM*, 3.ª série, vol. I, n.º 3, p. 169, 26/X/1696.

⁶⁷ Cf. Carl A. HANSON, *Economia e Sociedade no Portugal Barroco*. Lisboa: Publicações D. Quixote, 1986, pp. 234-235.

⁶⁸ *AM*, 3.ª série, vol. I, n.º 3, 1964, pp. 153-156, 24/IX/1695.

⁶⁹ *AM*, 3.ª série, vol. I, n.º 3, 1964, pp. 171-172, 7/XI/1696.

⁷⁰ A disputa com o superintendente envolvia nomeadamente o pagamento da cõgrua do bispo, despesa que o senado se recusava a assumir. Cf. *AM*, 3.ª série, vol. I, n.º 3, 1964, p. 169, 26/X/1696; *AM*, 3.ª série, vol. I, n.º 4, pp. 201-204, 21/XII/1697.

⁷¹ *AM*, 3.ª série, vol. I, n.º 4, pp. 201-204, 21/XII/1697; Biblioteca da Ajuda, cód. 51-VI-34, fl. 24, Outubro de 1697.

⁷² Biblioteca da Ajuda, cód. 51-VII-34, fls. 25-26v.º, 28/II/1698

⁷³ BA, cód. 51-VII-34, fl. 26, 13/XII/1698; BA, cód. 51-VIII-34, fl. 82v.º, 17/XII/1698.

⁷⁴ *AM*, 3.ª série, vol. V, n.º 3, pp. 174-175, 23/XII/1710.

⁷⁵ Cf. George Bryan de SOUZA, *A Sobrevivência do Império*, p. 214.

⁷⁶ BA, 51-VII-34, fls. 24v.º-25, 12/XII/1698.

⁷⁷ *AM*, 3.ª série, vol. I, n.º 4, 1964, pp. 225-227, 11/XII/1699.

⁷⁸ Cf. Roderich PTAČ, «A China Meridional e o comércio marítimo no Este e no Sudeste da Ásia», in *ob. cit.*, p. 212.

⁷⁹ *AM*, 3.ª série, vol. V, n.º 4, p. 196, 27/XII/1711; *AM*, 3.ª série, vol. V, n.º 5, 20/XII/1712).

⁸⁰ Cf. A. Teodoro de MATOS, *Timor Português*, p. 177. Cf. também o alvará de D. Luís de Meneses, vice-rei da Índia pela qual ordena que os proprietários dos barcos de Macau carreguem e transportem sândalo negociado apenas em Solor e Timor (Cf. *AM*, 4.ª série, vol. VIII, tomo I, 1988, pp. 76-77.)

- ⁶¹ AM, 3.^a série, vol. II, n.º 1, 1965, pp. 6-7.
- ⁶² Cf. Beatriz Basto SILVA, *Cronologia da História de Macau*, vol. II, *Século XVIII*. Macau: Direcção dos Serviços de Educação, 1993, pp. 68-69.
- ⁶³ Cf. A. Teodoro de MATOS, *Timor Português*, pp. 180-181.
- ⁶⁴ Cf. Roderich PTAK, «A China Meridional e o comércio marítimo no Este e no Sudeste da Ásia» in *ob. cit.*, p. 212.
- ⁶⁵ Cf. George Bryan de SOUZA, *A Sobrevivência do Império*, p. 175 e ss.
- ⁶⁶ Cf. C. R. BOXER, *Fidalgos no Extremo Oriente (1550-1770). Factos e Lendas de Macau Antigo*. Macau: Fundação Oriente Museu e Centro de Estudos Marítimos, 1990, p. 217 e P.º Manuel TEIXEIRA, *Macau no Século XVIII*. Macau: Imprensa Nacional, 1984, p. 197.
- ⁶⁷ Cf. carta de D. Luís de Meneses, vice-rei da Índia ao governador geral de Macau, datada de 25 de Abril de 1720, publicada por C. R. BOXER, *Estudos para a História de Macau. Séculos XVI a XVIII*, vol. I, tomo 1. Lisboa: Fundação Oriente, 1991, pp. 273-278.
- ⁶⁸ Reflectindo a alteração das condições de concorrência, o senado decidiu em 1723 franquear a navegação de Batávia e Manila a todos os proprietários que nela quisessem participar, pois uma vez «cessada a causa, cessam também os efeitos» (AM, 3.^a série, vol. III, n.º 1, 1965, p. 8, 17/X/1723). Decisão que, contudo, é contrariada pelo governador da Índia em 1725 (AM, 3.^a série, vol. III, n.º 1, 1965, pp. 32-33). Depois dessa data e até à década de 1730, a escolha dos navios que iriam fazer a viagem de Batávia era feita à sorte e de acordo com um sistema rotativo (Cf. AM, 3.^a série, n.º 3, 1965, p. 45, 19/X/1726).
- ⁶⁹ Cf. George Bryan de SOUZA, *A Sobrevivência do Império*, p. 187.
- ⁷⁰ Cf. Idem, *ibidem*.
- ⁷¹ Cf. Benjamim Videira PIRES, *A Viagem de Comércio Macau-Manila nos séculos XVI a XIX*, p. 42 e ss.
- ⁷² Cf. Beatriz Basto SILVA, *Cronologia da História de Macau*, vol. II, pp. 68-69.
- ⁷³ Sobre a viagem feita a Surrate numa embarcação de um comerciante de Macau entre 1706 e 1707, cf. G. Bryan de SOUZA, *A Sobrevivência do Império*, p. 211.
- ⁷⁴ Cf. AM, 3.^a série, vol. II, 1964, pp. 94-95, 17/IX/1707; AM, 3.^a série, vol. V, n.º 3, 1966, p. 168, 23/XII/1710. Sobre as vicissitudes da viagem Macau-Surrate nas duas primeiras décadas do século XVIII, cf. George Bryan de SOUZA, *A Sobrevivência do Império*, pp. 210-212.
- ⁷⁵ AM, 3.^a série, vol. VI, n.º 2, 1966, pp. 98-99.
- ⁷⁶ Cf. a título de exemplo, AM, 3.^a série, vol. III, n.º 3, 1965, pp. 177-178, termo feito sobre a nomeação do navio que faria a viagem de Goa, 8/X/1735.
- ⁷⁷ Cf. Idem.
- ⁷⁸ Cf. AM, 3.^a série, vol. III, n.º 2, 1965, pp. 69-71 e também Beatriz Basto SILVA, *Cronologia da História de Macau*, vol. II, pp. 68-69.
- ⁷⁹ Para uma visão global dos portos dominados por franceses, holandeses e ingleses com os quais os comerciantes de Macau mantêm contactos comerciais, vide G. Bryan de SOUZA, *A Sobrevivência do Império*, p. 188 e ss.
- ⁸⁰ AM, 3.^a série, vol. VII, n.º 2, 1967, pp. 108-114, 29/IV/1754.
- ⁸¹ George Bryan de SOUZA, *A Sobrevivência do Império*, p. 200.
- ⁸² Cf. Frei José de Jesus MARIA, *Ásia Sínica e Japónica*, Ed. de C. R. Boxer, vol. II. Macau: Instituto Cultural de Macau Centro de Estudos Marítimos de Macau, 1988, p. 205, e Pierre-Yves MANGUIN, *Os Nguyen, Macau e Portugal. Aspectos Políticos e comerciais de uma relação privilegiada no Mar da China (1773-1802)*. Macau: Comissão Territorial de Macau para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, 1999, p. 84.
- ⁸³ Cf. Beatriz Basto da SILVA, *Cronologia da História de Macau*, vol. II, pp. 68-69.
- ⁸⁴ Cf. A. M. Martins do VALE, *Os Portugueses em Macau (1750-1800). Degredados, ignorantes e ambiciosos ou fiéis vassallos d'El Rei?* Macau: Instituto Português do Oriente, 1997, p. 187.
- ⁸⁵ Cf. Idem, *ibidem*, pp. 180-188
- ⁸⁶ Cf. Idem, *ibidem*, pp. 187-188.
- ⁸⁷ Cf. Geoffrey GUNN, *Ao Encontro de Macau. Uma Cidade-Estado Portuguesa*

na *Periferia da China (1557-1999)*. Macau: Comissão Territorial de Macau para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, 1998, p. 53.

⁸⁸ Cf. A. M. Martins do VALE, *Os Portugueses em Macau (1750-1800)*, p. 202 e ss.

⁸⁹ Cf. Manuel Bairrão OLEIRO, «Notas sobre o comércio marítimo de Macau nos finais do século XVIII», in *Revista de Cultura*, n.º 13/14, Janeiro-Junho, 1991, pp. 96-104.

⁹⁰ Cf. Pierre-Yves MANGUIN, *Os Nguyen, Macau e Portugal*, pp. 86 e ss.

⁹¹ Cf. A. M. Martins do VALE, *Os Portugueses em Macau (1750-1800)*, p. 261 e ss.

⁹² Cf. Benjamim Videira PIRES, *A Viagem de Comércio Macau-Manila nos séculos XVI a XIX*, p. 62 e ss.

⁹³ Sobre produtos os envolvidos nas rotas comerciais deste período, cf. Manuel Bairrão OLEIRO, «Notas sobre o comércio marítimo de Macau nos finais do século XVIII», in *ob. cit.*, p. 102 e ss.

⁹⁴ Cf. Pierry-Yves MANGUIN, *Os Nguyen, Macau e Portugal*, p. 213.

⁹⁵ Cf. Idem, *ibidem*, p. 222 e ss.

FONTES E BIBLIOGRAFIA

1. Fontes Manuscritas

Lisboa, BIBLIOTECA DA AJUDA
Códices 51-VII-24, 51-VII-27, 51-VIII-34

2. Fontes Impressas

Arquivos de Macau, Macau, 1.^a série, 3 vols., 1929-31; 2.^a série, 1 vol., 1941; 3.^a série, 28 vols., 1964-1977

Assentos do Conselho do Estado, 5 vols., Ed. Panduronga S. S. Pissurlencar Goa-Bastorá, 1953-1957

Instrução para o Bispo de Pequim e outros Documentos para a História de Macau, Ed. de Manuel Múrias. Macau: Instituto Cultural de Macau, 1988 (1943)

JESUS MARIA, Frei José de
Ásia Sínica e Japônica, vol. II, Ed. C. R. Boxer. Macau: Instituto Cultural de Macau – Centro de Estudos Marítimos de Macau, 1988 (1941)

PEREIRA, J. F. Marques
«Uma Resurreição Histórica. Páginas ineditas de um visitador dos jesuitas (1665-1671)», in *Ta-ssi-yang-kuo, Arquivos e Anais do Extremo Oriente Português*, vol. I, 1899-1900, pp. 31-41, 113-119, 181-188, 305-310; vol. II, 1900, pp. 693-702, 747-763

3. Obras de Referência

Boletim da Filmoteca Ultramarina Portuguesa. Lisboa: Centro de Estudos Ultramarinos – Instituto de Investigação Científica Tropical, 1954-1993, 50 vols.

DALGADO, Sebastião Rodolfo
Glossário Luso-asiático, 2 vols. Nova Deli: Asian Educational Services, 1988

SILVA, Beatriz Basto da
Cronologia da História de Macau, vols. I e II. Macau: Direcção dos Serviços de Educação, 1992-1993

4. Estudos

ALVES, Jorge Manuel dos Santos
«Dois sonhos portugueses de negócio e evangelização na Insulíndia», in *As Relações entre a Índia Portuguesa, a Ásia do Sueste e o Extremo*

- Oriente*. Actas do VI SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE HISTÓRIA INDO-PORTUGUESA (Macau, 22 a 26 de Outubro de 1991), Ed. de Artur Teodoro de Matos e Luís Filipe Thomaz. Macau-Lisboa, 1993, pp. 235-254
- BLANCO, Maria Manuela Sobral
O Estado Português da Índia. Da rendição de Ormuz à perda de Cochim (1622-1663), vol. II. Lisboa: Dissertação de doutoramento, 1992
- BOXER, Charles Ralph
Fidalgos no Extremo Oriente (1550-1770). Factos e Lendas de Macau Antigo. Macau: Fundação Oriente – Museu e Centro de Estudos Marítimos, 1990 (1948)
- «Francisco Vieira de Figueiredo e os Portugueses em Macassar e Timor na época da Restauração (1640-1668)», in *Boletim Eclesiástico da Diocese de Macau*, 36 (434), Maio, 1940, pp. 727-741
- Estudos para a História de Macau. Séculos XVI a XVIII*, vol. I, 1.º tomo. Lisboa: Fundação Oriente, 1991
- FLORES, Jorge
 «Macau: no fio da navalha», in A. H. de Oliveira Marques (Dir.), *História dos Portugueses no Extremo Oriente*, vol. I, tomo II, *Em torno de Macau*. Lisboa: Fundação Oriente, 2000, pp. 215-234
- GUNN, Geoffrey C.
Ao Encontro de Macau. Uma Cidade-Estado Portuguesa na Periferia da China (1557-1999). Macau: Comissão Territorial de Macau para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1998
- HANSON, Carl A.,
Economia e Sociedade no Portugal Barroco. Lisboa: Publicações D. Quixote, 1986
- LAPA, José Roberto do Amaral
A Babia e a Carreira da Índia. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1968
- LJUNGSTEDT, Anders
An Historical Sketch of the Portuguese Settlements in China and of the Roman Catholic Church and Mission in China and Description of the City of Canton. Hong Kong: Viking Hong Kong Publications, 1992 (1836)
- MAGALHÃES, Joaquim Romero
 «As Tentativas de Recuperação Asiática», in Francisco Bethencourt e Kirti Chaudhuri, (Dir.), *História da Expansão Portuguesa*, vol. III, *O Brasil na Balança do Império (1697-1808)*. Lisboa: Círculo de Leitores, 1997, pp. 43-59
- MANGUIN, Pierre-Yves
Os Nguyen, Macau e Portugal. Aspectos políticos e comerciais de uma relação privilegiada no Mar da China (1773-1802). Macau: Comissão Territorial de Macau para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1999

Les Portugais sur les Côtes du Viêt-Nam et du Campa. Étude sur les routes maritimes et les relations commerciales, d'après les sources portugaises (XVI^e, XVII^e et XVIII^e siècles). Paris: École Française d'Extrême-Orient, 1972

MARQUES, A. H. de Oliveira

(Dir.), *História dos Portugueses no Extremo Oriente*, vol. I, tomo II, *Em torno de Macau*. Lisboa: Fundação Oriente, 2000

MATOS, Artur Teodoro de

«Timor and the Portuguese Trade in the Orient during the 18th Century», in *As Relações entre a Índia Portuguesa, a Ásia do Sueste e o Extremo Oriente*. Actas do VI SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE HISTÓRIA INDO-PORTUGUESA (Macau, 22 a 26 de Outubro de 1991), Ed. de Artur Teodoro de Matos e Luís Filipe Thomaz. Macau-Lisboa, 1993, pp. 437-445

Timor Português (1515-1769). Contribuição para a sua História. Lisboa: Instituto Histórico Infante D. Henrique – Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, 1974

Luís Filipe Thomaz (Eds.), *As Relações entre a Índia Portuguesa, a Ásia do Sueste e o Extremo Oriente*. Actas do VI SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE HISTÓRIA INDO-PORTUGUESA (Macau, 22 a 26 de Outubro de 1991). Macau-Lisboa, 1993

OLEIRO, Manuel Bairrão

«Notas sobre o Comércio Marítimo de Macau nos finais do século XVIII», in *Revista de Cultura*, n.º 13/14, (2.ª Série), Janeiro-Junho, 1991, pp. 96-104

PIRES, Benjamim Videira

A Viagem de Comércio Macau-Manila nos séculos XVI a XIX. Macau: Centro de Estudos Marítimos de Macau, 1987

A Vida Marítima de Macau no século XVIII. Macau: Instituto Cultural de Macau – Museu Marítimo de Macau, 1993

PTAK, Roderich

«A China Meridional e o comércio marítimo no Este e no Sudeste da Ásia entre 1600 e 1750», in *Povos e Culturas*, n.º 5, 1996, pp. 199-217

«Chineses, Portugueses e Neerlandeses no comércio do chá entre a China e o Sudeste da Ásia (1600-1750)», in *Revista de Cultura*, n.º 18 (2.ª Série), Janeiro-Março, 1994, pp.11-26

SALDANHA, António Vasconcelos; ALVES, Jorge Manuel dos Santos

(Org.) *Estudos de História do Relacionamento Luso-Chinês. Séculos XVI-XIX*. Macau: Instituto Português do Oriente, 1996

SANTOS, Isaú; GOMES, Vasco

Relações entre Macau e São. Documentos para a sua história existentes no Arquivo Histórico de Macau. Macau: Instituto Cultural – Fundação Oriente, 1993

SOUSA, Acácio Fernandes

«Do Japão a Macau. O Comércio em tempo de Proibições», in *Revista de Cultura*, n.º 17 (2.ª Série), Outubro-Dezembro, 1993, pp. 35-39

SOUZA, George Bryan de

«Commerce and capital: Portugues maritime losses in the South China Sea, 1600-1754», in *As Relações entre a Índia Portuguesa, a Ásia do Sueste e o Extremo Oriente*. Actas do VI SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE HISTÓRIA INDO-PORTUGUESA (Macau, 22 a 26 de Outubro de 1991), Ed. de Artur Teodoro de Matos e Luís Filipe Thomaz. Macau-Lisboa, 1993, pp. 321-348

A Sobrevivência do Império. Os Portugueses na China (1630-1754). Lisboa: Publicações D. Quixote, 1991

SUBRAHMANYAM, Sanjay

The Portuguese Empire in Asia (1500-1700). A political and economic history. Londres: Longman, 1993

TEIXEIRA, P.º Manuel

Macau e a sua Diocese, vol. 15, *Relações comerciais de Macau com o Vietnam*. Macau, 1977

Macau no Século XVIII. Macau: Imprensa Nacional de Macau, 1984

VALE, A. M. Martins do

Os Portugueses em Macau (1750-1800). Degredados, ignorantes e ambiciosos ou fiéis vassallos d'El-Rei? Macau: Instituto Português do Oriente, 1997

WILLS JR., John E.

«The Survival of Macau, 1640-1720», in Jorge dos Santos Alves (Ed.), *Portugal e a China. Conferências no II Curso Livre de História das Relações entre Portugal e a China (Séculos XVI-XX)*. Lisboa: Fundação Oriente, 1999, pp. 105-124